

Ter introductie

Rover Utrecht wil in de Raadsinformatiebijeenkomst niet zijn hele inspraakreactie op het concept Mobiliteitsplan 2040 herhalen. U kunt die vinden onder nummer 189 in het tweekolommenstuk dat bij deze bijeenkomst beschikbaar is: [overzicht inspraakreacties en beantwoording](#) •

We leggen hier accenten op zaken die wij graag snel willen bereiken in het Utrechtse openbaar vervoer.

Vier zaken belichten we hier:

1. Het ontlasten van de OV-binnenstadsas
2. OV-ontsluiting van de zuidelijke binnenstad
3. De opbouw van het tramnetwerk in het zuidwesten van de stad
4. Een spoorverbinding voor USP en Rijsweerd.

1. Het ontlasten van de OV-binnenstadsas

In het concept Mobiliteitsplan 2040 wordt ingezet op het instellen van een OV-ring door de stad Utrecht, het Wiel met Spaken. De spaken staan voor OV-lijnen vanaf die ring naar het centrale knooppunt van spoor-, tram- en buslijnen, het centraal station.

Wij kunnen dit concept ondersteunen omdat het kan voorzien in sterke OV-infrastructuur, zowel tussen wijken als naar het centraal station. Juist in het centrum en de wijde omgeving ervan is behoefte aan ruimte voor openbaar vervoer en aan goede knooppunten waar OV-lijnen elkaar raken of kruisen.

We zijn zeker niet enthousiast over de plannen die het Utrechtse gemeentebestuur heeft voor de reizigers die reizen tussen regiogemeenten en het centrum van Utrecht. De rechtstreekse buslijnen waarmee reizigers uit Zeist en De Bilt de binnenstad kunnen bereiken wil men vervangen door een tramlijn die een omweg maakt via de Uithoflijn, waardoor men vanuit Zeist en De Bilt niet goed meer verbonden is met veel locaties in de Utrechtse binnenstad. De goed lopende buslijn 77 van Bilthoven naar Utrecht wordt in plaats van door het stadscentrum via een noordelijker route door de stad Utrecht geleid. Wij denken dat dit soort maatregelen nadelig is, niet alleen voor heel veel reizigers, maar ook voor veel ondernemers en werkers in de detailhandel, de horeca, de dienstverlening, enzovoorts en voor instellingen en hun personeel die werken aan onderwijs, wetenschap, zorg, kunst en cultuur in de binnenstad.

De schade wordt nog groter als we bedenken dat de huidige buslijnen op de binnenstadsas niet beginnen en eindigen bij het centraal station, maar doorrijden van en naar wijken in het oosten en zuiden van de stad en de regio. Daardoor kan ook overstapvrij reizen van locaties als Lunetten, Terweijde, Vleuten, De Meern, Maarssenbroek en Nieuwegein naar de Neude, het Janskerkhof en de Stadsschouwburg onmogelijk worden. We willen het OV-netwerk in stand houden dat het resultaat is van 15 jaar consequent beleid van het BRU, de provincie en de vervoerders, ondersteund door ons.

Het alternatief van Rover. Wij vinden net als het gemeentebestuur dat de binnenstadsas te vol is met verkeer. Momenteel rijden er 60 bussen per uur per richting langs de Neude, het Janskerkhof en de Stadsschouwburg. In onze reactie op het Mobiliteitsplan geven we onze oplossingen:

- Fase 1. Zet de buslijnen 18, 27 en 28 (Centraal station – centrumas – Rijsweerd – USP) om in een tramlijn. In plaats van 16 bussen per uur zijn 6 trams (van 66 meter) voldoende.
Resultaat van fase 1: 50 in plaats van 60 voertuigbewegingen per uur.
- Fase 2. Vertak die tramlijn vanaf de Berenkuil ook naar De Bilt en Zeist via de Utrechtseweg. (Zoek daarvoor wel de medewerking van de andere gemeenten!). Zo kunnen we tramlijnen instellen via het Utrechtse centrum naar verschillende wijken in Zeist. Hiermee gaan we per uur per richting nog 24 voertuigbewegingen (van de buslijnen 50, 73 en 74) omzetten in 6 trambewegingen.
Resultaat van fase 1 en 2 samen: 32 in plaats van 60 voertuigbewegingen per uur. Dat zijn 12 trams en 20 (bij voorkeur elektrische) bussen.
(Willen we Zeist ook per tram met USP verbinden? Een verbindingsspoor tussen WKZ en Utrechtseweg over de Universiteitsweg is redelijk snel aan te leggen denken wij.)

- We zouden bij vertramming graag blijven vasthouden aan zo veel mogelijk lijnen die niet eindigen bij het centraal station maar net als de huidige buslijnen doorgaan naar bestemmingen in het zuiden en westen van de regio, zoals Vleuten, De Meern, Nieuwegein en Maarssenbroek.

Ondergronds? Uit de reactienota blijkt dat er bij de gemeente heel voorzichtig gedacht wordt aan een tramtunnel door de binnenstad. Wij van Rover vinden dat dat idee zeker uitwerking verdient, maar dan wel voor de wat langere termijn. Het betere moet niet de vijand van het goede zijn. We wijzen erop dat ondergrondse railtrajecten in andere steden ten koste van veel problemen en vertragingen tot stand gekomen zijn. Een binnenstadstram hebben we snel nodig, bij voorkeur in 2030. Dat kan: de Utrechtse HOV-banen zijn al geheel voorbereid op het inbouwen van tramrails, waar mogelijk kan bovenleiding aangebracht worden maar ook bovenleidingloze trajecten zijn voor moderne trams mogelijk.

2. OV-ontsluiting van de zuidelijke binnenstad

Naast grote voertuigen kent de binnenstad ook een kleinschaligere openbaar-vervoerlijn, de buslijn 2 door het Museumkwartier. Binnenkort krijgt de raad de omgevingsvisie binnenstad op tafel, waarin deze lijn genoemd wordt. Wij stellen verbeteringen op lijn 2 voor:

- We zien lijn 2 graag in twee richtingen rijden.
- We denken dat het bedienen van het station Vaartscherijn door lijn 2 een verbetering van de bereikbaarheid van de binnenstad zal zijn.
- De bussen mogen wel een maatje kleiner om beter te kunnen manoeuvreren in dit gebied.

3. De opbouw van het tramnetwerk in het zuidwesten van de stad

Herstructurering van het tramnetwerk steunen we, maar we hebben daar wensen bij:

- Leg de Merwedetram, de verlegging van de Nieuwegeintramlijn via de Van Zijstweg – Anne Frankplein – Europalaan, versneld aan. We willen graag dat de Merwedekanaalzone zo spoedig mogelijk van hoogwaardig OV wordt voorzien. Bovendien verhoogt dit traject de kwaliteit voor de tramreizigers van en naar Nieuwegein en IJsselstein, waardoor de tram in die plaatsen klanten zal winnen.
- Wel willen we ook graag de tramverbinding via de Graadt van Roggenweg en de Beneluxlaan naar Nieuwegein (centrum, ziekenhuis) behouden. We zien, anders als het gemeentebestuur, draagvlak voor deze lijn: voor de verbinding met Kanaleneiland, maar ook voor reizen tussen Kanaleneiland en Nieuwegein (centrum/ziekenhuis) en voor reizen van Nieuwegein naar bestemmingen rond de Graadt van Roggenweg.
- We zijn voorstander van een tramtak naar Papendorp maar we vinden dat die deel moet uitmaken van een tramlijn van centraal station naar Vleuten via Anne Frankplein – Papendorp – De Meern. We zien dit als een vervanger van de huidige buslijn 28 en een voltooiing van de lang gewenste “HOV-bril”. Parkwijk moet dan een alternatief krijgen.
- We zijn beslist tegenstander van het inkorten van buslijnen ten gunste van tramlijnen. Overstapdwang op een plek als Papendorp maakt een reis ronduit onaantrekkelijk.

4. Een spoorverbinding voor USP en Rijsweerd

We vragen het gemeentebestuur de ontwikkeling van een spoorlijn Almere – Utrecht – Breda (AUB-lijn) niet onmogelijk te maken en er rekening mee te houden bij de ruimtelijke ontwikkeling van het gebied rond de A27. We beschouwen de AUB-lijn als een goed middel om het landelijke spoornetwerk aan te vullen, te versterken en robuuster te maken en om het centraal station en het bus- en tramnetwerk te ontlasten. Bovendien ligt het tracé ideaal om er een station “USP/Rijsweerd” langs te openen, compleet met goede fiets- en OV-aansluitingen naar Rijsweerd en het USP, maar ook naar het stadscentrum.

Startmodel. Toegegeven: het kan nog jaren duren voordat de AUB-lijn bij het Rijk en bij de landelijke spoorsector op de agenda komt. We stellen het gemeentebestuur daarom voor bij de medeoverheden te pleiten voor een relatief bescheiden startmodel:

- een spoortraject tussen de aansluiting Blauwkapel en station Lunetten

- bij Blauwkapel spoorverbindingen richtingen Hilversum en Amersfoort
- het hierboven bepleite station USP/Rijnsweerd
- een station in de Lunettendriehoek
- in Lunetten overstapmogelijkheid op treinen richting Geldermalsen
- rekening houden met doortrekken richting Gorinchem/Breda
- rekening houden met een eventuele spoorafslag richting Geldermalsen/'s Hertogenbosch.

5. Varia

Tot slot enkele kleinere punten uit onze inspraakreactie:

- Formuleer een visie op vervoersarmoede en de bestrijding daarvan en integreer die visie met het mobiliteitsbeleid.
Geef daarbij aan welke bijdrage openbaar vervoer kan en moet leveren.
- Geeft bij ruimtelijke ontwikkelingen aan welk openbaar vervoer er van het begin af beschikbaar zal zijn.
- We zien graag - ook getalsmatig - beschreven welke modal shift het gemeentebestuur nastreeft en welke acties van de gemeente en andere partijen daarvoor nodig zijn.
- Baseer het beleid in hogere mate op bestaande en nog te verzamelen data.
- Formuleer – met inbreng van andere partijen in het openbaar vervoer - welke doorstromingsproblemen voor het openbaar vervoer er zijn en hoe en op welke termijn die opgelost zullen worden.