

Raadscommissie Stad & Ruimte

Behandeld door	Eelko van den Boogaard	Datum	1 juni 2011
Doorkiesnummer	030-2864838	Ons kenmerk	11.058641
E-mail	ee.van.den.boogaard@utrecht.nl	Onderwerp	Besluitenhistorie project Uithoflijn Stationsgebied
Bijlage(n)	2	Verzonden	
Uw kenmerk		Bij antwoord datum, kenmerk en onderwerp vermelden	
Uw brief van			

Geachte commissieleden,

Tijdens de raadscommissievergaderingen Stad & Ruimte op 17 en 19 mei heb ik toegezegd u te informeren over de besluitenhistorie van de Uithoflijn (HOV Om de Zuid) en de keuze voor haltering van de Uithoflijn aan de binnenstadszijde. In de bijlage bij deze brief treft u een uitgebreid besluitenoverzicht aan.

**Samenvatting besluitvorming**

De HOV Om de Zuid kent een lange historie. In 1999 is – in het kader van een netwerk van hoogwaardige OV-banen in Utrecht – gestart met de eerste verkenningen. Nadat 10 verschillende tracé-varianten zijn verkend, wordt in 2004 het tracé vastgesteld en in 2006 bevestigd: parallel aan het spoor, door de Pelikaanstraat met een eindhalte aan de binnenstadszijde van Utrecht Centraal Station. In 2006 wordt geconstateerd dat het aantal te verwachten reizigers zo groot wordt, dat dit met bussen niet kan worden gefaciliteerd. Op basis van een tramstudie besluit B&W in 2007 uit te gaan van vertramming van de HOV Om de Zuid en wordt het tracé via de binnenstadszijde van de OV-terminal als voorkeurtracé aangewezen.

Het ontwerp van de OV-terminal gaat uit van de tramhalte van de SUNIJ aan de Jaarbeurszijde. Omdat in maart 2009 nog geen zekerheid is over het tracé en over vertramming, besluit de gemeenteraad gebouw Cranenborch te verwerven en het ontwerp van het Stationsgebied zo te wijzigen dat het nieuwe tracé van de SUNIJ-lijn zowel een tramhalte aan de Jaarbeurszijde als aan de binnenstadszijde mogelijk maakt.

In 2010 worden studies gedaan naar de inpassing van de HOV Om de Zuid en het toekomstig tramnetwerk in het Stationsgebied. Uitgangspunt is daarbij niet langer alleen de koppeling van de HOV Om de Zuid met de SUNIJ-lijn, maar de ambitie voor het HOV-netwerk met de mogelijkheid van vertramming van het BRU van december 2009. Sinds september 2009 is de raadscommissie Stad en Ruimte met diverse brieven en tijdens diverse raadsinformatieavonden geïnformeerd.

Op basis van besluitvorming in juni en oktober 2010 over de inpassing van de tram in het Stationsgebied, is eind 2010 een voorontwerp gemaakt voor de trambaan in het Stationsgebied en

Datum 1 juni 2011  
Ons kenmerk 11.058641

begin 2011 voor de aanpassing van de OV-Terminal. Dat vormt de basis voor de MKBA en Businesscase, die belangrijke bouwstenen zijn voor de rijkssubsidie en de afspraken met de minister in het BO-MIRT van 3 december 2010 en voor het projectbesluit Uithoflijn dat in juni 2011 aan de gemeenteraad en AB-BRU wordt voorgelegd.

#### **Afwegingskader voor de locatie van de tramhaltes: Binnenstadzijde of Jaarbeurszijde**

##### Uitgangspunten

Bij de afweging van de keuze van de inpassing van de tram in het stationsgebied, gelden de volgende uitgangspunten:

- Besluiten over de OV-Terminal en over het Masterplan Stationsgebied en de structuurvisie Stationsgebied (Gemeenteraad, 2005).
- Integraal programma van Eisen Tramsysteem (AB-BRU, 2011).
- Contracten voor de bouw van halte Vaartsche Rijn / Museumkwartier en het tracé voor de HOV baan langs de Pelikaanstraat (B&W, 2009).
- Ambitiedocument voor het tramnetwerk waarin wordt uitgegaan van meerdere mogelijke tramlijnen: Nieuwegein/IJsselstein; Uithof Om de Zuid; Uithof via de Binnenstad, Leidsche Rijn en Overvecht/Zuilen (AB-BRU, 2009).
- De conclusies uit de studie naar de inpassing van het tramnetwerk in het Stationsgebied van april 2010, waarin wordt geconcludeerd dat ongeacht de keuze voor de tram op oost of west, hoe dan ook een tweede spoorkruising nodig is en alle tramhaltes aan één zijde van de OV-Terminal moeten worden gebundeld. Dit in verband met een goede afwikkeling van het openbaar vervoer. Er is geen keerruimte voor trams dus moeten trams doorrijden, en kruising van bus en tram rond haltes is in de eindsituatie fysiek niet mogelijk en leidt tot veel oponthoud. De Leidseveertunnel biedt bij de netwerkuitbreiding onvoldoende capaciteit om alle trams af te wikkelen en één spoorkruising is bij calamiteiten te kwetsbaar (DB-BRU en B&W, 2010).

Uit de onderzoeken blijkt dat zowel bij de locatie van de tramhalte aan de Jaarbeurszijde als de binnenstadzijde de volgende aspecten het geval zijn:

- Er is een opgave om beperkte ruimte te vinden aan de Jaarbeurszijde voor ruimte voor de HOV-baan.
- Er is een ontwerpogave bij de bibliotheek, vanwege de combinatie van bus en tram onder de bibliotheek.
- Het is niet mogelijk de tram vanaf de Vondellaan via halte Vaartsche Rijn naar De Uithof te laten rijden. Bij tram aan Binnenstadzijde is er bij de onderdoorgang bij de Bleekstraat onvoldoende afstand om de hoogte te overbruggen. Bij tram aan Jaarbeurszijde is er een fly-over vanaf de Rabobank naar Burgerzaken.
- Er moet bij de aanleg van Uithoflijn en SUNIJ ruimte voor een keerspoor worden gevonden, omdat de frequentie van de Uithoflijn twee keer zo hoog is.
- Er moet een HOV-baan langs het Kruisvaartkwartier worden aangelegd. Bij de tram aan de Jaarbeurszijde als trambaan. Bij de tram aan de Binnenstadzijde als busbaan, om bussen naar de Jaarbeurszijde te verplaatsen.

##### Voor en nadelen van tramhaltes aan de binnenstadzijde

Een voordeel van de tram aan de binnenstadzijde is dat dit goed inpasbaar is in de OVT en Stationsgebied. De aanpassingen van de OV-Terminal zijn – als ze direct bij de bouw worden meegenomen – gering. Het betreft voornamelijk de hoogte van de rijbanen en het perron. Ook verdere aanleg van het tramnetwerk vereist geen grote wijzigingen. Dat betreft het verlagen van de rijbaan en het wijzigen van de inrichting en toewijzing van haltes. De ligging van perron en stijpunten blijven ongewijzigd. Er is voldoende ruimte voor bussen en trams.

Datum 1 juni 2011  
Ons kenmerk 11.058641

Een ander voordeel is ook dat bij de tram aan de binnenstadszijde minder loopstromen in de OV-Terminal zijn. De meeste reizigers gaan naar de treinperrons, de overige reizigers hebben vooral de binnenstad als bestemming. Met tramhaltes aan de binnenstadszijde komt de grootste groep reizigers aan de binnenstadszijde aan.

Er zijn diverse simulaties en loopstromenonderzoeken uitgevoerd om de functionaliteit van de OV-Terminal en haar omgeving in kaart te brengen. Onderzocht zijn de loopstromen van reizigers in de OV-Terminal, het functioneren van bus en tram in de OV-Terminal en het functioneren van bussen en trams met het overig verkeer (voetgangers, fietsers en auto's) in het stationsgebied. Uit deze onderzoeken is gebleken dat er sprake is van minder congestie en conflicten tussen OV en overig verkeer. Dit komt onder meer omdat trams vanwege grotere vervoerscapaciteit in een lagere frequentie rijden en trams een kleiner ruimtebeslag hebben. Daarnaast is in de plannen voor de herontwikkeling van het Stationsgebied al voorzien in enkele ongelijkvloerse kruisingen van OV met overig verkeer. Het rapport over de simulaties is bijgevoegd.

Via de onderdoorgang bij de Bleekstraat is het goed mogelijk de tram uit Leidsche Rijn via de Vondellaan te laten aansluiten op de Adama van Scheltemabaan, zodat deze kan halteren in de OV-Terminal. De overige inpassingsopgaven (waaronder bibliotheek, keerspoor, ruimte voor het perron aan de westzijde) zijn niet onderscheidend ten opzicht van de tram aan de Jaarbeurszijde. Bij de eerstvolgende uitbreiding van het tramnetwerk na de realisatie van de Uithoflijn is een tweede spoorkruising noodzakelijk. Bij een halte aan de binnenstadszijde kan deze dure investering worden uitgesteld tot de realisatie van deze uitbreiding.

#### Voor en nadelen van tramhaltes aan de Jaarbeurszijde

Een voordeel van de tramhalte aan de Jaarbeurszijde is dat de SUNIJ-lijn direct na de oplevering van de OV-Terminal daar kan halteren. Dan is alleen tijdens de bouw van de OVT een tijdelijke eindhalte noodzakelijk.

Een ander voordeel is dat de SUNIJ-lijn en Uithoflijn direct na aanleg kunnen worden gekoppeld en geen relatie is met de herontwikkeling van het Smakkelaarsveld en omgeving.

Een nadeel is dat de tram aan de Jaarbeurszijde grote wijzigingen vereist aan het ontwerp van het perron aan de Jaarbeurszijde van de OV-Terminal. Daarvoor is naar verwachting onvoldoende ruimte. Een ander nadeel is dat het noodzakelijk is ter hoogte van het Kruisvaartkwartier de spoorkruising te maken door middel van een fly-over naar gebouw burgerzaken. Dat is stedenbouwkundig niet fraai en vereist direct een volledige investering. Voor een onderdoorgang is fysiek geen ruimte. Een spoorkruising na halte Vaartsche Rijn is niet meer mogelijk vanwege contractuele afspraken in 2008 met ProRail ten aanzien van de bouw van halte Vaartsche Rijn en de bouw van de HOV-baan parallel aan het spoor. Dat werk is in 2010 gegund. Daarnaast vereist dit de sloop van woningen in de Bokkenbuurt en heeft het negatieve consequenties voor de ontwikkeling van het Kruisvaartkwartier.

Een ander nadeel is ook dat bij de tram aan de Jaarbeurszijde meer loopstromen in de OVT zijn. De grootste groep reizigers komt aan de Jaarbeurszijde aan, de groep die niet naar de treinperrons gaat, heeft de binnenstad als bestemming. Zij moeten dus eerst door de OV-Terminal heen om aan de andere zijde van het spoor te komen.

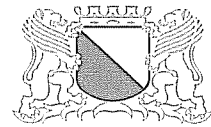
#### Conclusie

Alles overziend zie ik geen aanleiding om het besluit van het college van B&W in juni en oktober 2010 tot de locatie van de tramhaltes aan binnenstadszijde van de OV-Terminal te herzien.

Voordeel van de keuze voor de binnenstadszijde is dat inpassing van de tram in de OV-Terminal goed mogelijk is en het rijk hiermee inmiddels heeft ingestemd. Ook voor de loopstromen zijn de tramhaltes aan de binnenstadszijde gunstiger.

drs. F.C.W.C Lintmeijer

Wethouder voor Verkeer, Cultuur, Monumenten en Archeologie,  
Regiozaken, Internationale Zaken en de Wijken Noordwest en Zuid



Gemeente Utrecht

Datum 1 juni 2011

Ons kenmerk 11.058641

Nadeel van de Jaarbeurszijde zijn de kosten en de inpassing in het Stationsgebied en van de fly-over bij Burgerzaken. Ook bij een keuze voor de Jaarbeurszijde worden de inpassingsopgaven van de Bibliotheek en het keerspoor niet opgelost.

Voordeel is de koppeling met en de eerdere realisatie van de halte van de SUNIJ in de OVT. Dit weegt echter niet op tegen de nadelen.

Ik vertrouw erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,

Frits Lintmeijer