

## Chronologisch overzicht van besluitvorming Uithoflijn

### Masterplan Stationsgebied (2003)

In het door de gemeenteraad vastgestelde Masterplan Stationsgebied (2003) wordt rekening gehouden met het verplaatsen van de eindhalte van de SUNIJ, de reeds bestaande tramlijn Utrecht – Nieuwegein/IJsselstein, naar de Jaarbeurszijde (westzijde) van het station. Aan beide kanten van het treinspoor komt een busstation te liggen.

### Tracé vertrammbare HOV-baan om de Zuid (2004–2006):

Als onderdeel van een netwerk van Hoogwaardige OV-banen, met als doel om de bereikbaarheid en leefbaarheid te verbeteren, heeft B&W in 2003 en 2006 het tracé voor de HOV-busbaan naar De Uithof vastgesteld. Uitgangspunt was het tracé door de Pelikaanstraat en de eindhalte aan de binnenstadzijde van Utrecht Centraal Station. Dit is ook vastgelegd in het door de gemeenteraad vastgestelde collegeprogramma 2006–2010.

### Tramstudie (september 2007):

In 2006 bleek echter dat het aantal reizigers zo groot wordt, dat bussen daarvoor onvoldoende capaciteit bieden. Daarom hebben DB-BRU en B&W gezamenlijk besloten een tramstudie uit te laten voeren. Op basis van deze studie hebben DB-BRU en B&W besloten de aanleg van een tramlijn Om de Zuid en koppeling met de SUNIJ-lijn aan de stadskant in de OV-terminal verder te onderzoeken.

Over de resultaten van de tramstudie wordt de commissie in september 2007 per brief geïnformeerd. In deze brief staat onder meer “De variant via de Leidseveertunnel geniet daarbij onze voorkeur, omdat deze zorgt voor een koppeling en haltering aan de oostzijde van het station” en “Om geen grote vertraging in het project (OVT) op te lopen is het noodzakelijk om ook in de voorbereiding van dit project uit te gaan van een tramlijn met een koppeling aan de oostzijde van het station”.

### Verwerving Cranenborch (maart 2009):

In maart 2009 besluit de gemeenteraad een krediet van € 33,2 miljoen beschikbaar te stellen voor de financiering van de verwerving van gebouw Cranenborch.

Cranenborch is verworven om beide opties (binnenstadzijde en Jaarbeurszijde) mogelijk te houden. In de bijbehorende commissiebrief van 23 februari 2009 staat dat 'inzichten over het toekomstige tramtracé zijn veranderd. Ons voorkeurstracé voor de doorkoppeling (de oostelijke variant) gaat door het gebouw Cranenborch.'

### Samenwerkingsovereenkomst (oktober 2009):

In oktober 2009 wordt de Samenwerking Overeenkomst HOV om de Zuid (SOK) tussen de gemeente Utrecht en de BRU gesloten, gericht op het begin 2011 nemen van een go/no-go besluit over vertramming van de HOV om de Zuid. Onderdeel is het nemen van een tracébesluit, het vaststellen van een voorontwerp en koppeling tussen de SUNIJ en de HOV-Om de Zuid. De commissie wordt per brief geïnformeerd. De brief wordt in de RIA van december 2009 toegelicht en in de raadscommissie van december 2009 besproken.

### Visie op regionaal tramnetwerk (december 2009)

In de rapportage “Tramnetwerk 2025” is de ambitie neergelegd om in de regio Utrecht een netwerk te realiseren bestaande uit 5 tramlijnen. Het AB-BRU heeft eind 2009 ingestemd met deze ambitie.

Daarmee komt de HOV Om de Zuid in een breder perspectief. Uit het rapport blijkt dat uit het perspectief van vervoerwaarde meerdere openbaar vervoerlijnen geschikt zijn om te vertrammen. Ook is besloten dat – als besloten wordt om de HOV om de Zuid te vertrammen – deze lijn als eerste deel van het tramnetwerk wordt aangelegd. De commissie wordt hierover in januari 2010 per brief geïnformeerd. De brief wordt in de RIA van januari 2010 toegelicht en in de raadscommissie van januari 2010 besproken.

### Studie naar inpassing van tramnetwerk in Stationsgebied (april 2010)

Op basis van de visie op het tramnetwerk wordt in opdracht van gemeente en BRU een onderzoek gedaan naar de inpassing van het tramnetwerk in het Stationsgebied. Over de uitkomsten wordt de commissie in april 2010 per brief geïnformeerd met het onderzoeksrapport als bijlage. De brief wordt in de RIA van mei 2010 toegelicht en in de raadscommissie van mei 2010 besproken.

De conclusies worden als volgt toegelicht: “Uit de studie blijkt dat doorkoppeling van het regionaal tram netwerk in het Stationsgebied in alle varianten aanpassing van de OV-Terminal

vereist. Het bundelen van de tramhaltes aan één zijde van de OV-Terminal blijkt noodzakelijk. Uit de studie komt naar voren dat de binnenstadzijde daarvoor de beste locatie is. (...) De studie concludeert daarnaast dat voor een goede afwikkeling van het openbaar vervoer in de eindsituatie het noodzakelijk is om de bussen aan de Jaarbeurszijde en de trams aan de binnenstadzijde van de OV-Terminal te laten stoppen.(...)

Uit de inpassingsstudie blijkt overigens ook dat er in alle varianten in de toekomst – naast de Leidseveertunnel – een extra kruising met het spoor nodig is. Dit omdat de Leidseveertunnel bij de netwerkuitbreiding onvoldoende capaciteit biedt om alle trams af te wikkelen en om kwetsbaarheid te verminderen (alternatief voor calamiteiten)."

#### Tracékeuze Uithoflijn (juni 2010)

In juni 2010 besluiten B&W en DB-BRU: "het tracé HOV Om de Zuid vast te stellen dat loopt van Utrecht Centraal aan de binnenstadzijde, parallel aan het spoor, via de Laan van Maarschalkerweerd naar De Uithof met vooralsnog Wilhelmina Kinderziekenhuis als eindhalte". De conclusies van het rapport Tramnetwerk Utrecht worden onderschreven en nader onderzoek is nodig ten behoeve van de inpassing van de tram aan de binnenstadzijde, de tweede spoorkruising en het doortrekken naar de P+R De Uithof.

#### Bestemmingsplan tram HOV Om de Zuid (juni 2010)

In juni 2010 stelt de gemeenteraad het ontwerpbestemmingsplan HOV Om de Zuid vast. Het bestemmingsplan gaat uit van een trambaan en loopt van de Adama van Scheltemabaan parallel aan het spoor, via de Laan van Maarschalkerweerd en de Weg tot de Wetenschap naar de Uithof.

#### Inpassing van Uithoflijn in het Stationsgebied (oktober 2010)

De commissie wordt over de tracékeuze en de inpassing van de Uithoflijn in het Stationsgebied in oktober 2010 per brief geïnformeerd, met een aanvullend onderzoeksrapport als bijlage. De brief wordt in de RIA van november 2010 toegelicht en in de raadscommissie van december 2010 besproken.

In de brief wordt het tracébesluit, gebaseerd op de studie van april 2010 toegelicht. Daarnaast worden de besluiten op basis van een nadere studie toegelicht. Dat betreft onder meer de keuze voor de onderdoorgang bij de Bleekstraat als tweede spoorkruising en het tracé via de Vondellaan, als de HOV-baan naar Leidsche Rijn wordt vertramd.

Ten aanzien van de inpassing in de OV-Terminal wordt in de nadere studie geconstateerd dat de tramhalte zowel in eerste instantie bij aanleg van de HOV Om de Zuid als daarna bij de aanleg van het verdere tramnetwerk aan de binnenstadzijde van de OV-Terminal goed inpasbaar is. Het huidige ontwerp van de OV-Terminal is robuust en flexibel. Gefaseerde inpassing van het tramnetwerk kan zonder grote ingrepen. Aangekondigd wordt dat dit nader wordt uitgewerkt.

#### Voorontwerp Uithoflijn in Stationsgebied (december 2010 en april 2011)

Het college heeft in december 2010 het aanvullend voorontwerp voor het begin- en eindstuk van de trambaan naar De Uithof vrijgegeven voor inspraak. In het voorontwerp is de inpassing van de trambaan aan de binnenstadzijde van de OV-Terminal en in het Stationsgebied verder uitgewerkt. Tevens wordt het tracé voor de HOV-busbaan Kruisvaartkwartier in april vastgesteld. Hierover wordt de commissie in december 2010 per brief geïnformeerd. De brief met het voorontwerp als bijlage wordt in de RIA van januari 2011 toegelicht en in de raadscommissie van januari 2011 besproken. Na verwerking van de inspraakreacties en gesprekken met de wijkraden en met andere belanghebbenden in een informatieavond, wordt het aanvullend voorontwerp voor de trambaan in het Stationsgebied door B&W vastgesteld.

Hierover wordt de commissie in april 2011 per brief geïnformeerd. De brief met het voorontwerp als bijlage wordt in de RIA van mei 2011 toegelicht en in de raadscommissie van mei 2011 besproken.

#### MKBA, Businesscase (mei 2011)

In december 2010 heeft de minister van Infrastructuur en Milieu 110 mln rijkssubsidie toegezegd voor de vertramming van de HOV verbinding tussen Utrecht Centraal en P+R De Uithof als dit rendabel blijkt. Tijdens het Bestuurlijk overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport (BO-MIRT) is afgesproken is dat door gemeente en BRU een Business case en een Maatschappelijke Kostenbaten Analyse (MKBA) worden opgesteld, die in opdracht van het rijk door een extern bureau worden getoetst. Voor de raming van de investeringen en van de exploitatiekosten van de MKBA en Businesscase is gebruik gemaakt van het aanvullend voorontwerp voor de inpassing van de trambaan aan de binnenstadzijde van de OV-Terminal en koppeling van de Uithoflijn en de SUNIJ-lijn via een tracé door de Leidscheveertunnel.

### Voorontwerp inpassing tram in OV-Terminal

Tijdens het BO MIRT op 3 december 2010 is tevens afgesproken 'dat er adequate afspraken worden gemaakt over de inpassing van de tramverbinding in het NSP-project Utrecht CS'. Daartoe is een nieuw Voorontwerp regionaal OV in de OVT gemaakt uitgaande van de inpassing van de Uithoflijn aan de binnenstadzijde van de OVT en de latere inpassing van het toekomstige tramnetwerk in de OVT. Om een oordeel te kunnen vormen over het functioneren zijn diverse simulaties gedaan voor de reizigers, bussen en trams in de OVT. Ook de kruisingen van bus en tram met overig verkeer (auto, voetgangers, fietsers) in het Stationsgebied zijn gesimuleerd. Het rijk beoordeelt of inpassing fysiek past en op de gevolgen voor het functioneren van de OV-Terminal en voor de kosten en planning voor de bouw daarvan. Zodra hier besluitvorming over heeft plaatsgevonden en tussen regio en rijk nadere afspraken zijn gemaakt zal de raadscommissie hierover per brief worden geïnformeerd.

### **Overzicht commissiebriefen**

Oktober 2007	Resultaten Tramstudie Om de Zuid
Februari 2009	Achtergrondinfo bij raadsvoorstel aankoop Cranenborch
Oktober 2009	Vertramming HOV Om de Zuid: Samenwerkingsovereenkomst en stand van zaken
Januari 2010	Voorontwerp en bestemmingsplan HOV Om de Zuid
April 2010	Stand van zaken HOV om de Zuid
Mei 2010	Beantwoording vragen raadsinformatieavond over bestemmingsplan HOV Om de Zuid
Juni 2010	Beantwoording vragen over Bestemmingsplan HOV Om de Zuid
Oktober 2010	Stand van Zaken vertramming HOV Om de Zuid
December 2010	Afspraken bestuurlijk overleg Ring Utrecht en tram Utrecht Centraal – De Uithof
December 2010	Financiering Uithoflijn en voorontwerp HOV Om de Zuid
April 2011	Aanvullend voorontwerp HOV Om de Zuid

Nummer: SO 07.075357  
Toestel: 030 - 286 36 51  
Onderwerp: Resultaten tramstudie Om de Zuid

Datum:  
Bijlagen: Tramstudie Utrecht - Conclusies van de studie en vervolgstappen, september 2007

- ☐ In de leeskamer ter inzage.
- ☐ In de leeskamer ter inzage in het vak voor geheime stukken.
- ☒ Voor de leden bijgevoegd.

Geachte dames en heren,

Afgelopen maanden is een uitgebreid onderzoek uitgevoerd naar de mogelijkheid voor vertramming van de toekomstige busbaan HOV Om de Zuid. Dit onderzoek is onlangs afgerond en naar aanleiding van de resultaten hebben wij besloten om bij de uitwerking van HOV Om de Zuid en de planontwikkeling van het Stationsgebied uit te gaan van het principe van een tramlijn, gekoppeld aan de tramlijn Utrecht-Nieuwegein-IJsselstein.

Aanleiding voor het onderzoek is het collegeprogramma 2006-2010 waarin wij ons hebben uitgesproken voor een snelle vertramming van HOV Om de Zuid. In het onderzoek zijn ook de aansluiting in het stationsgebied met de bestaande tramverbinding Utrecht-Nieuwegein-IJsselstein onderzocht. Het onderzoek is in gezamenlijk opdrachtgeverschap uitgevoerd met het Bestuur Regio Utrecht (BRU) en heeft geresulteerd in een integrale tramstudie voor HOV Om de Zuid en het bestaande sneltramsysteem in Utrecht. Op basis van de resultaten van de tramstudie is aanleg van een tramlijn HOV Om de Zuid mogelijk en wenselijk. Naar verwachting zullen tenminste 33.000 reizigers per dag gebruik maken van de tramlijn tussen Utrecht CS en De Uithof. HOV Om de Zuid blijkt daarmee geschikt om als tramlijn uit te voeren. Aandachtspunten voor een tramlijn Om de Zuid zijn de spits-dal verhouding en het aantal reizigers in het weekend. In het weekend is het aantal reizigers veel lager op werkdagen. In het onderzoek is hier rekening mee gehouden.

Bij vertramming wordt gebruik gemaakt van een modern stedelijk light railsysteem, dat hoge gemiddelde snelheden realiseert en een grote vervoerscapaciteit biedt. Een dergelijk systeem biedt belangrijke voordelen ten opzichte van een hoogwaardig bussysteem, zowel qua attractiviteit en capaciteit als qua milieubelasting. Op lokaal niveau draagt vertramming bijvoorbeeld bij aan verdere beperking van de fijnstof-problematiek en verbetering van de milieukwaliteit. De mogelijkheid tot aanleg van een tramlijn Om de Zuid hangt sterk samen met de koppeling van deze tramlijn aan de tram Utrecht-Nieuwegein-IJsselstein.

Uit de tramstudie blijkt het voor wat betreft exploitatie, organisatie en ruimtebeslag wenselijk om één tramsysteem in Utrecht te hebben en daarvoor HOV Om de Zuid en de tramlijn Utrecht-Nieuwegein-IJsselstein met elkaar te koppelen. De infrastructuur van deze bestaande tramlijn is op afzienbare termijn toe aan grootschalige renovatie. De voertuigen zijn economisch gezien in 2013 zijn afgeschreven en op een termijn van vijf a tien jaar ook aan vervanging toe. Tijdens de renovatie kan de tramlijn Utrecht-Nieuwegein-IJsselstein worden verbouwd tot een moderne lage vloer tramlijn. Dit maakt koppeling met een tramlijn Om de Zuid goed mogelijk. Renovatie van de tramlijn Utrecht-Nieuwegein-IJsselstein mag daarbij een snelle uitvoering van tramlijn Om de Zuid niet in de weg staan.

Aanleg van een tramlijn Om de Zuid is mogelijk op basis van het huidige ontwerp van de busbaan, rekening houdend met tramspecifieke aspecten. Uit de tramstudie blijken geen knelpunten die aanleg en exploitatie van een tramlijn onmogelijk maken. Wel moet een aantal onderwerpen verder worden onderzocht voordat wij definitief kunnen besluiten tot directe aanleg van een tramlijn Om de Zuid. Het betreft onder andere:

- De koppeling tussen tramlijn Om de Zuid en tramlijn Utrecht-Nieuwegein-IJsselstein. Voor koppeling is een



- De kruising met de Oosterspoorbaan: het functioneel ontwerp van HOV Om de Zuid gaat uit van een gelijkvloerse kruising met de Oosterspoorbaan. Inmiddels is verregaand onderzoek gaande naar de mogelijkheid om de aansluiting tussen de Oosterspoorbaan en het spoor Utrecht CS - Arnhem op te heffen. De gelijkvloerse kruising zou daarmee komen te vervallen. Indien de kruising niet komt te vervallen, of later vervalft dan de indiensttreding van de tramlijn, moet een oplossing voor handen zijn voor deze kruising.
- Het eindpunt van de tramlijn Om de Zuid bij het transferium De Uithof.
- De invloed op het spoorproject VleuGel (Vleuten - Geldermalsen) deeltraject Utrecht CS - Houten. ProRail houdt er rekening mee dat aanleg van een busbaan HOV Om de Zuid door de gemeente als bijbestelling wordt ingediend bij de uitvoering van het spoorproject, zodat beide projecten gezamenlijk kunnen worden uitgevoerd. ProRail wordt verzocht om de consequenties van vertraming voor het spoorproject in beeld te brengen.

Er bestaat een mogelijkheid dat de resultaten van genoemde vervolgvactiteiten aanleiding zijn om alsnog te besluiten dat vertraming van HOV Om de Zuid op korte termijn niet haalbaar is. De resultaten van het onderzoek zijn echter zodanig positief dat het wenselijk is om in de voorbereiding van HOV Om de Zuid en de planontwikkeling van het Stationsgebied alvast uit te gaan van de koppeling van de trambaan. Dit is ook noodzakelijk voor de voortgang van beide projecten. HOV Om de Zuid wordt zodanig voorbereid dat het deel vanaf Utrecht CS tot Maarschalkerweerd gelijktijdig kan worden uitgevoerd met de spooruitbreiding Utrecht CS - Houten. De eisenspecificatie (lees: het ontwerp) voor dit deel van HOV Om de Zuid moet daarvoor tijdig als bijbestelling worden ingediend bij ProRail.

Gelijktijdig met de onderzoeken wordt het ontwerp van HOV Om de Zuid aangepast aan de komst van de trambaan. Naar verwachting zullen wij in december 2007 een definitief besluit nemen over de aanleg van een tramlijn HOV Om de Zuid en de koppeling met de tram Utrecht-Nieuwegein-IJsselstein.

De secretaris. Burgemeester en wethouders van Utrecht, De burgemeester.



Opgesteld door	Projectorganisatie Stationsgebied
Kenmerk	08.073244
Vergadering	Raad
Vergaderdatum	7 mei 2009
Jaargang en nummer	2009 – 43

---

## Tracéwijziging Tram Stationsgebied

### Context

Op 18 september 2007 heeft ons college besloten voor de planontwikkeling van HOV om de Zuid en het Stationsgebied uit te gaan van het principe van een tramlijn, gekoppeld met de bestaande tramlijn Station Utrecht–Nieuwegein–IJsselstein. Voor de doorkoppeling van de tramlijn zijn twee tracévarianten benoemd waarvan de consequenties momenteel onderzocht worden, namelijk:

- via het oostelijk openbaar-vervoerplatform van het station, om bij de Adama van Scheltemabaan aan te sluiten op de HOV om de Zuid (1A) en
- via het westelijk openbaar-vervoerplatform van het station, om bij de Bleekstraat aan te sluiten op de HOV om de Zuid (3).

Tevens heeft het dagelijks bestuur van het Bestuur Regio Utrecht (BRU) op 17 september 2007 besloten de tramlijn Om de Zuid te willen exploiteren mits de tramlijn is gekoppeld aan de bestaande tramlijn Station Utrecht–Nieuwegein–IJsselstein. Met dat besluit wordt verondersteld dat het BRU het merendeel van de kosten verbonden aan de Vertramming zal dragen.

In het verlengde van deze besluiten zijn het BRU en de gemeente voornemens een gezamenlijke projectorganisatie "Tram Uithof" in te richten. Het db BRU heeft hierover januari 2009 een besluit genomen. De planning is dat het college eenzelfde besluit neemt. Deze organisatie heeft ondermeer als taak de doorkoppeling van de tram naar De Uithof voor te bereiden. De planning is dat eind 2009/begin 2010 een "go/no go" besluit wordt genomen over de Vertramming van HOV Om de Zuid. Over de wijze van doorkoppeling –via de oostzijde of westzijde– wordt medio 2009 een besluit genomen.

Het uitblijven van een definitief tracébesluit komt de ontwikkeling van het Stationsgebied niet ten goede. Niet alleen vanuit het oogpunt van kwaliteit, voortgang en procescontinuïteit, maar ook en vooral, vanuit financieel-economisch oogpunt. Vertragingskosten nemen toe en de voor de kwaliteit van het gebied vereiste flexibiliteit in fasering neemt af, wat extra kosten tot gevolg heeft. Ook afspraken met de Stationsgebied partners stagneren door het ontbreken van duidelijkheid over het tramtracé. De in het collegebesluit uit 2007 gekozen insteek om twee vertrammingstracés open te houden (te weten, over Jaarbeursplein en door de toekomstige NH–straat), kan niet langer worden gehandhaafd. Het uitblijven van de definitieve keuze voor één tramtracé vormt een risico voor het Stationsgebied.

Anderzijds moet voorkomen worden dat onder druk van de noodzakelijke voortgang



<b>Opgesteld door</b>	Projectorganisatie Stationsgebied
<b>Kenmerk</b>	08.073244
<b>Vergadering</b>	Raad
<b>Vergaderdatum</b>	7 mei 2009
<b>Jaargang en nummer</b>	2009 – 43

---

in de ontwikkeling van het Stationsgebied er in een te vroeg stadium een definitief besluit wordt genomen over de doorkoppeling van de tram. De beide varianten hebben immers een aanzienlijke impact op de plannen van de Openbaar Vervoerterminal danwel op de spooruitbreiding VleuGel. Ook is het van belang dat het besluit gedragen wordt door de partners in het Stationsgebied en de verantwoordelijke overheidsorganen Bestuur Regio Utrecht, ministerie van Verkeer en Waterstaat en ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu. Daarvoor is aanzienlijk meer tijd nodig.

Behalve risico's, zijn er ook kansen. Ons voorkeurstracé voor de doorkoppeling (de oostelijke variant) gaat door het gebouw Cranenborch. De eigenaar ervan, ING-REIM, is nu bereid mee te werken aan de verkoop van dit gebouw ten behoeve van sloop. Hier tegenover staat een recht tot herontwikkeling van het gebouw Leeuwensteijn tot een nieuw kantoor (WTC-formule of marktkantoor). Daarnaast heeft zich een serieuze eindgebruiker (en ontwikkelaar) gemeld die bereid is fase 1 van het Van Sijpesteijnkwartier tot ontwikkeling te brengen. Deze eindgebruiker is van wezenlijke betekenis voor het realiseren van een duurzaam en innovatief Stationsgebied. Wil de gemeente deze eindgebruiker binnenhalen dan moet op korte termijn duidelijkheid en een kansrijk perspectief worden geboden. Tevens biedt het gewijzigde tramtracé kansen voor de bereikbaarheid van het Stationsgebied per tram tijdens de uitvoering. Het tracé biedt namelijk mogelijkheden om een tijdelijke eindhalte voor de tram te realiseren die noodzakelijk is voor de bouw van onder andere de bibliotheek. Afhankelijk van het definitieve besluit over de doorkoppeling kan de tijdelijke halte een definitieve halte worden.

Kortom, om redenen van bedreigingen en kansen is het voor de gewenste voortgang van de herontwikkeling van het Stationsgebied nodig om –vooruitlopend op definitieve besluitvorming over de doorkoppeling van de tram– het gewijzigde tramtracé vast te leggen.

Met een besluit worden de verdragingskosten beperkt en de voortgang gewaarborgd, kunnen opbrengsten worden verzilverd, blijft flexibiliteit in de planontwikkeling aanwezig en kan de solide samenwerking met Stationspartners worden voortgezet. Kortom: een beheerste projectomgeving. Ook heeft het een positief effect op de bereikbaarheid, verkeersveiligheid en kwaliteit van het Stationsgebied tijdens de bouwactiviteiten. Wat een positieve uitstraling zal hebben op het project en de stad. Tevens zijn hiermee de eerste (fysieke) randvoorwaarden geschapen voor de koppeling van de Station Utrecht–Nieuwegein–IJsselstein–lijn met HOV Om de Zuid en kan definitieve besluitvorming hieromtrent weloverwogen en zonder tijdsdruk plaatsvinden.

Aan de raadscommissie Stad&Ruimte

<b>Behandeld door</b>	Bert Coenen	<b>Datum</b>	23 februari 2009
<b>Doorkiesnummer</b>	030 – 286 9607	<b>Ons kenmerk</b>	09.019639
<b>E-mail</b>	b.coenen@utrecht.nl	<b>Onderwerp</b>	Achtergrondinfo bij raadsvoorstel aankoop Cranenborch
<b>Bijlage(n)</b>	(in de leeskamer) stedenbouwkundige studie Sijpesteijnkwartier en verder, rapport Financiële consequenties		
<b>Uw kenmerk</b>		<b>Verzonden</b>	
<b>Uw brief van</b>			Bij antwoord datum, ons kenmerk en onderwerp vermelden

Geachte commissie,

Separaat hebben wij de gemeenteraad het voorstel gedaan een rendabel krediet van €33,2 miljoen te verstrekken voor de verwerving en sloop van gebouw Cranenborch en aanheling resterende bouwdelen. Vanuit onze bevoegdheid hebben wij daarnaast enkele besluiten over de koers genomen die te zijner tijd tot een raadsvoorstel zullen leiden. In het kader van heldere en principiële besluitvorming, vinden wij het van belang deze besluiten op dit moment toe te lichten en op deze manier aan u voor te leggen.

#### **Aanleiding raadsvoorstel/ motie Knopen doorhakken**

In het separate raadsvoorstel wordt de stand van zaken van de tracéwijziging van de tram in het Stationsgebied toegelicht. Samengevat komt het op het volgende neer.

In het geactualiseerde Masterplan (2004) en het Structuurplan Stationsgebied (2006) is uitgegaan van een tramtracé over het Jaarbeursplein (en eventuele vertramming langs de westzijde langs het spoor). Het Sijpesteijnkwartier<sup>1</sup> (voorheen NH-kwartier) is in beide plannen opgenomen als studiegebied. De afgelopen jaren zijn de inzichten over het toekomstige tramtracé veranderd. Momenteel wordt de haalbaarheid onderzocht van het doortrekken van de tram via de oostzijde van het spoor en de westzijde. De planning is dat medio 2009 één van deze twee varianten wordt gekozen. Naar alle waarschijnlijkheid wordt eind 2009/begin 2010 een "go/no go" besluit genomen over het doortrekken van de tram naar De Uithof. Het duurt dus nog geruime tijd voordat er helderheid is over het tramtracé.

Gelet op de voortgang van de plannen in het Stationsgebied, is het voor de ontwikkeling van het Stationsgebied niet verantwoord langer te wachten. Zolang er geen duidelijkheid is over het tramtracé in het Sijpesteijnkwartier, dreigt de uitvoering van de OV-Terminal te stagneren. Ook is geen voortgang mogelijk in de planvorming van Stationsplein west (inclusief toegang Stads kantoor), Jaarbeursplein en het ontwerp voor de Croeselaan. Bovendien is er belangstelling vanuit de vastgoedmarkt voor de ontwikkelingen in het Sijpesteijnkwartier. Daar willen wij gebruik van maken door duidelijkheid te geven over de toekomst van dit gebied.

Naast de keuze over het tramtracé in het Sijpesteijnkwartier hebben wij een besluit genomen over de tijdelijke eindhalte van de huidige tram. Dat besluit was nodig voor de voortgang van o.a. de nieuwe Bibliotheek en de Nieuwe Stationstraat.

Over de tijdelijke eindhalte heeft de raad de motie *Knopen doorhakken* aangenomen (raad 4 december 2008, motie 2008/ M73). Daarin heeft u ons opgedragen om voor 1 maart 2009 een voorstel, met betrekking tot de

---

<sup>1</sup> De naam Sijpesteijnkwartier doet meer recht aan de historische situatie. In dit gebied stond van 1875 tot 1965 de Sijpesteijnkazerne. NH kwartier is een verwijzing naar het NH hotel.



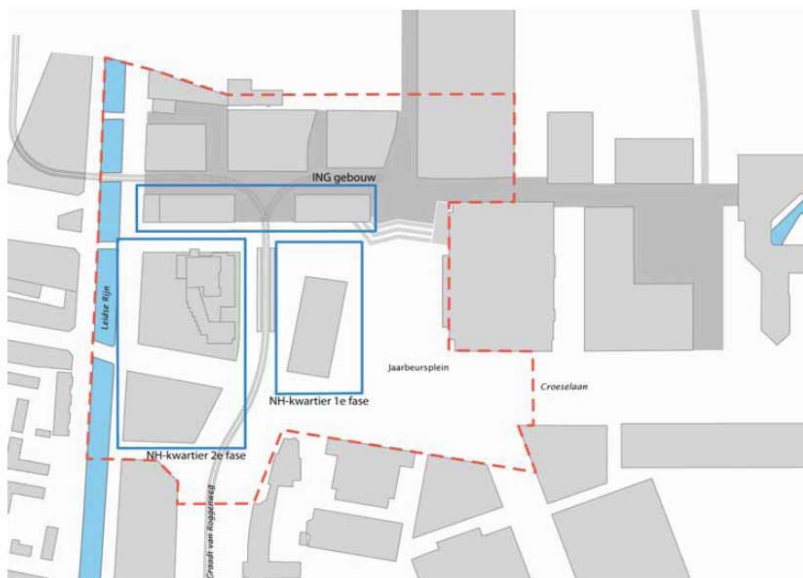
plaats van een tijdelijke eindhalte voor de tramlijn van Utrecht centraal aan de raad ter besluitvorming voor te leggen.

In het separate raadsvoorstel worden beide keuzes toegelicht. In deze brief geven wij de daarbij behorende achtergrondinformatie.

### **Stedenbouwkundige opzet Sijpesteijnkwartier**

De keuze voor het tramtracé door het Sijpesteijnkwartier, is gebaseerd op de stedenbouwkundige studie *Sijpesteijnkwartier en verder (februari 2009)*. In deze studie staan de uitgangspunten, randvoorwaarden en consequenties van dit tracé in relatie tot het geactualiseerde Masterplan en het Structuurplan.

De impact van de tracéwijziging vraagt overigens om een iets groter studiegebied dan in het Structuurplan Stationsgebied is aangegeven. Het studiegebied loopt van de kop Graadt van Roggenweg tot het spoor en van het Beatrixgebouw tot de Leidsche Rijn Zie bijgevoegde afbeelding.



afbeelding: studiegebied Sijpesteijnkwartier.

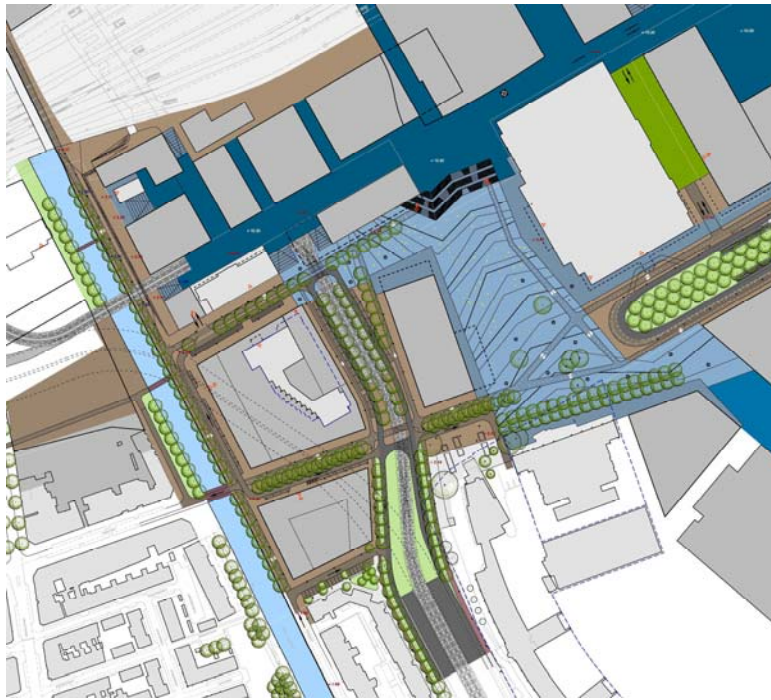
Er is een aantal uitgangspunten benoemd bij de studie. De voornaamste zijn:

- handhaving van het programma dat in het Structuurplan is aangegeven;
- handhaven en inpassing van het NH hotel;
- tram moet zowel noord- als zuidwaarts kunnen afbuigen;
- opstelplaatsen voor taxi en kiss&ride dichtbij het entreegebied OV-Terminal;
- tram en bus gecombineerd op één baan met aan weerszijden perrons.

In hoofdlijn is het planresultaat van het Sijpesteijnkwartier de volgende:

- de Graadt van Roggenweg wordt als wegprofiel doorgetrokken tot aan gebouw Cranenborgh: tram in de middenberm, met aan weerszijden autorijstroken en fietspaden;
- langs de Leidsche Rijn komen twee bouwblokken om de straatwand te completeren;
- aan de noordzijde van het Jaarbeursplein komt een bouwblok ter omgrenzing van het plein. Het plein wordt autovrij en wordt het domein van voetgangers en fietsers;
- er ontstaat een logisch ruimtelijke verbinding tussen de Croeselaan en de Damstraat.

Het uiteindelijk beeld levert een nieuw samenhangend centrumgebied op waarin een groot Jaarbeursplein (inclusief Stationsplein west) een podium voor de gehele stad kan worden. De tramhalte, taxistandplaatsen en kiss&ride worden afgewikkeld in de verlengde Graadt van Roggenweg. Zie bijgevoegde impressie.



Afbeelding: Impressie Sijpesteijnkwartier en Jaarbeursplein.

### **Consequenties Structuurplan**

Zoals gesteld, betekent het verleggen van het tramtracé van het Jaarbeursterrein naar de verlengde Graadt van Roggenweg, een wijziging van het Structuurplan. Besluiten over wijziging van het Structuurplan zijn aan de raad. Dat laatste geldt ook voor het vaststellen van het stedenbouwkundige plan van het Sijpesteijnkwartier, al dan niet via het vaststellen van het bestemmingsplan. Op dit moment zijn de plannen evenwel in een principe stadium en voorwaardelijk verbonden aan de definitieve keuzes van eventuele vertramming.

Het voorleggen van een raads principebesluit over de wijziging van het structuurplan en de stedenbouwkundige studie naar het Sijpesteijnkwartier vinden wij in dit stadium nog voorbarig. Er kan nog veel veranderen. Er zijn nog veel stappen te zetten voordat onomkeerbaarheid verantwoord is. Omdat deze stap (tracéwijziging tram in het Sijpesteijnkwartier) evenwel principieel en voor het Jaarbeursplein wel onomkeerbaar is, hebben wij ervoor gekozen, de raad – via de raadscommissie – op deze manier te informeren. In bijgevoegde kaart staan de afwijkingen afgebeeld zoals die momenteel worden voorzien.



Abbeelding: Mogelijke afwijkingen Structuurplan.

#### **Aankoop / voorhangprocedure**

Het betreft hier een privaatrechtelijke overeenkomst tussen de gemeente en een derde. Hiervoor is ons college bevoegd. Ondanks het aanzienlijke bedrag, betreft het hier geen privaatrechtelijke overeenkomst van ingrijpende aard, waarop de voorhangprocedure van toepassing is (conform artikel 169.4 gemeentewet). In de kern gaat het hier om een enkelvoudige zaak, waarbij de koopsom tot stand is gekomen op basis van gangbare vastgoedprincipes.

Gelet op het budgetrecht van de raad, de omvang van het bedrag, de wijze van financiering en de risico's die de gemeente loopt in het geval de vertramming geen doorgang vindt, leggen wij dit voorstel evenwel aan u voor, voordat wij een definitief besluit nemen over de aankoop.

Omdat de ING-REIM ook nog een besluit moet nemen over de verkoop, is deze overeenkomst geheim tot aan de ondertekening.

Wij hopen u met het bovenstaande voldoende te hebben geïnformeerd.

De stedenbouwkundige studie ligt in de leeskamer en is ook te vinden op de website [www.cu2030.nl](http://www.cu2030.nl).

Hoogachtend,

Burgemeester en Wethouders van Utrecht

De secretaris

de burgemeester

Bijlagen in de leeskamer:

- Rapport 'Sijpesteijnkwartier en verder, Uitgangspunten, randvoorwaarden en consequenties van het nieuwe tramtracé';
- Rapport 'Vertramming, Financiële consequenties'.

**Burgemeester en Wethouders****Postadres** Postbus 16200, 3500 CE Utrecht**Telefoon** 030 – 286 10 00 **Fax** 030 – 286 12 24

Aan de leden van de Commissie Stad &amp; Ruimte

<b>Behandeld door</b>	Eelko van den Boogaard	<b>Datum</b>	12 oktober 2009
<b>Doorkiesnummer</b>	030 – 2864838	<b>Ons kenmerk</b>	09.096760
<b>E-mail</b>	ee.van.den.boogaard@utrecht.nl	<b>Onderwerp</b>	Vertramming HOV om de Zuid; Samenwerkingsovereenkomst en stand van zaken
<b>Bijlage(n)</b>			

<b>Uw kenmerk</b>	<b>Verzonden</b>
<b>Uw brief van</b>	Bij antwoord datum, kenmerk en onderwerp vermelden

Geachte Commissieleden,

Met deze brief informeren wij u over de stand van zaken van de Hoogwaardige OV-verbinding 'Om de Zuid' van Utrecht Centraal naar de Uithof. Binnenkort starten participatiebijeenkomsten over de uitvoering van het tracé en inrichting van de omgeving langs het spoor tussen Burgerzaken en Koningsweg en vindt gunning plaats voor de realisering van zowel de spoorverdubbeling als de HOV-baan. Wij zijn voornemens eind oktober a.s. de 'Samenwerkingsovereenkomst Vertramming HOV om de Zuid' met het BRU te sluiten, met als doel om begin 2011 een definitief besluit te nemen over vertramming van tracé.

Parallel vindt binnenkort besluitvorming plaats over een aantal grote projecten langs het tracé van de HOV-baan, waaronder de OV-Terminal, De Uithof en realisatie van de Spoorverdubbeling. Uitgangspunt van ons college voor de besluitvorming is dat uiteindelijk een tram op dit tracé kan rijden. Met deze afspraken en planning blijft het einddoel van ons college in zicht: een tram tussen Utrecht Centraal en de Uithof.

**Eerdere besluitvorming over de HOV Om de Zuid**

- Als onderdeel van een netwerk van Hoogwaardige OV-banen, met als doel om de bereikbaarheid en leefbaarheid te verbeteren, hebben wij in 2003 en 2006 het tracé voor de HOV-busbaan naar de Uithof vastgesteld.
- In 2006 bleek echter dat het aantal te verwachten reizigers ca 33.000 per dag is, terwijl de potentiële capaciteit voor de busverbinding ca. 20.000 is. Daarmee zou een ongewenste situatie ontstaan, waarin overvolle driedubbelgelede bussen in een file op de nieuwe HOV-baan staan. Dit was voor het BRU en het college de aanleiding om een tramstudie te starten.
- De resultaten van deze tramstudie waren dermate positief, dat in 2007 door het college is besloten om bij de uitwerking van HOV om de Zuid en de planontwikkeling voor het Stationsgebied uit te gaan van een trambaan die wordt gekoppeld aan de bestaande sneltram richting Nieuwegein en

Datum: 12 oktober 2009  
Ons kenmerk: 09.096760

IJsselstein (SUNIJ-lijn). Het BRU heeft besloten de aanleg van een tramlijn Om de Zuid en koppeling met de SUNIJ-lijn aan de stadskant in de OV-terminal verder te onderzoeken.

- In 2008 ontvingen wij de beschikking van het Bestuur Regio Utrecht (BRU) voor de realisatie van HOV om de Zuid als vertrammbare busbaan. Er werd nog niet definitief besloten of de HOV Om de Zuid zal worden uitgevoerd als trambaan. Ook werd nog geen besluit genomen over de aanleg en het uiteindelijke tracé in het Stationsgebied, het doortrekken naar de P+R De Uithof en de aansluiting van de HOV Om de Zuid op de sneltram richting Nieuwegein en IJsselstein (SUNIJ-lijn).
- Het college heeft het Voorlopig Ontwerp van de trambaan in 2008 vrijgegeven voor inspraak. Wij betrekken de inspraakreacties bij het ontwerp en de besluitvorming over het Definitief Ontwerp.
- In het najaar 2008 hebben wij een bijbestelling geplaatst bij ProRail voor de realisatie van de onderbouw van HOV om de Zuid parallel aan de spoorverdubbeling Utrecht–Geldermalsen. Om kosten, overlast en tijd te besparen realiseert ProRail in opdracht van het college de onderbouw voor de HOV Om de Zuid gelijktijdig met de geplande spoorverdubbeling. Dit conform de afgesloten projectovereenkomst tussen gemeente en ProRail.
- In juli 2009 heeft het Utrechts Verkeer en Vervoerberaad een aanvullend pakket bereikbaarheidsmaatregelen gepresenteerd in het kader van de pakkestudies (VERDER). Een van de voorgestelde maatregelen is een bijdrage van 100 miljoen euro aan vertramming van de OV-relatie Utrecht Centraal naar De Uithof.

### **Samenwerkingsovereenkomst vertramming**

Wij zijn voornemens om eind oktober een samenwerkingsovereenkomst met het BRU te sluiten. Het doel van de overeenkomst is te komen tot een projectbesluit over de vertramming van de HOV om de Zuid. In de overeenkomst zijn afspraken vastgelegd over besluitvorming, organisatie, taken en verantwoordelijkheden. Ter verwezenlijking van het doel van de samenwerkingsovereenkomst stellen Gemeente Utrecht en BRU een stuurgroep en een projectbureau in. Het projectbureau zal als apart onderdeel van de organisatie worden ondergebracht bij de gemeentelijke organisatie. Bij een positief projectbesluit wordt een uitvoeringsovereenkomst aan het college en BRU voorgelegd waarin verdere afspraken worden vastgelegd over het opstellen en vaststellen van het Definitief Ontwerp en de realisatie.

In de samenwerkingsovereenkomst is afgesproken dat begin 2011 een projectbesluit over het al dan niet vertrammen van de HOV om de Zuid wordt genomen op basis van Programma van Eisen (2e kwartaal 2010), een tracékeuze voor het gehele tracé HOV om de Zuid (medio 2010), een voorlopig ontwerp (eind 2010) en financiële dekking (2e helft 2010).

Met name het Programma van Eisen en het zeker stellen van de financiering vergen de nodige tijd, waardoor een snellere planning niet mogelijk is.

Omdat parallel aan de besluitvorming over vertramming, de aanleg van de onderbouw van de HOV-baan plaatsvindt tussen Burgerzaken en de A27, heeft dit geen grote gevolgen voor de fasering en beoogde oplevering van de uiteindelijke HOV-baan in 2015.

Datum: 12 oktober 2009  
Ons kenmerk: 09.096760

### **Quickscan naar vertraming van HOV-banen**

In het collegeprogramma 2009–2010 "investeren en doorpakken" staat dat een Quickscan wordt uitgevoerd naar de mogelijke vertraming op korte termijn van drukke OV-verbindingen in Utrecht. Deze Quickscan wordt op dit moment in overleg met het BRU uitgevoerd, waarbij de mogelijkheden voor een regionaal tramnetwerk worden geanalyseerd, waarbij wordt gekeken naar vervoerswaarde, verkeerskundige effecten, inpasbaarheid en fasering, voor verbindingen naar onder meer Zuilen, Overvecht, Papendorp, Leidsche Rijn en door de binnenstad.

Met de resultaten van dit onderzoek, wordt dan ook duidelijk hoe de trambaan van Utrecht CS naar De Uithof 'Om de Zuid' binnen het toekomstige regionale tramnetwerk past, inclusief de tracékeuze in het Stationsgebied en het doortrekken van de HOV-baan naar P+R De Uithof.

De eerste verkenningen voor de vertraming van andere OV-verbindingen zijn positief. Wij gaan er vanuit dat wij eind dit jaar hiervan de resultaten van de Quickscan kunnen vaststellen en verwachten uw commissie daar begin 2010 over te kunnen informeren.

### **Andere projecten langs het tracé gaan door**

In de tussentijd vindt echter ook besluitvorming plaats over een aantal andere grote projecten langs het tracé van de HOV om de Zuid, zoals de bouw van de OV-Terminal, de aanleg van de tijdelijke eindhalte van de Sneltram Utrecht Nieuwegein/IJsselstein, Bestemmingsplan De Uithof, Ontwerp P+R De Uithof en de Spoorverdubbeling Utrecht – Geldermalsen in het kader van Randstadspoor.

Uitgangspunt is dat besluitvorming over deze projecten wel doorgang vindt, maar deze projecten vooraf uitdrukkelijk door het BRU worden getoetst op vertrambaarheid. Doel hiervan is dat bij uiteindelijke besluitvorming tot vertraming deze mogelijkheid niet tussentijds door andere projecten onmogelijk is gemaakt en projecten niet onnodig vertragen.

### **Inspraak Voorlopig Ontwerp en Bestemmingsplan HOV-baan**

Dit najaar starten ProRail en de Gemeente Utrecht participatiebijeenkomsten met direct omwonenden langs het spoor over de spoorverdubbeling en station Utrecht Vaartsche Rijn.

Het Voorlopig Ontwerp voor de HOV om de Zuid lag in 2008 al ter visie. Eind dit jaar wordt de inspraaknota vastgesteld, waarin wordt geantwoord op de inspraakreacties en wordt aangegeven hoe deze in het ontwerp van de HOV Om de Zuid worden verwerkt.

Eind 2009 ligt het bestemmingsplan voor het tracé vanaf 'Burgerzaken' tot de A27 ter besluitvorming voor aan het college van B&W. Dit bestemmingsplan is nodig om de grondvererving en om de noodzakelijke vergunningen mogelijk te maken om gelijktijdig met de spoorverdubbeling Utrecht – Geldermalsen ook de HOV-baan aan te leggen.

Datum: 12 oktober 2009  
Ons kenmerk: 09.096760

### **Werkzaamheden onderbouw starten**

In februari 2008 hebben wij van BRU een subsidiebeschikking ontvangen voor de aanleg van een vertrammbare HOV-baan Om de Zuid voor het ontbrekende tracé van burgerzaken, Koningsweg, Laan van Maarschalkerweerd tot de A27.

Omdat het eerste deel van dit tracé parallel aan het spoor ligt dat in het kader van Randstadspoor wordt verdubbeld, hebben wij in september 2008 een projectovereenkomst gesloten met ProRail voor de realisatie van de onderbouw van HOV om de Zuid. Dit bespaart onnodige overlast, kosten en tijd. De voor HOV om de Zuid relevante delen van de onderbouw zijn geïntegreerd in het ontwerp van de spoorverdubbeling en worden door ProRail gecontracteerd en gerealiseerd. De planning van de spoorverdubbeling door ProRail is daarmee leidend.

Wij hebben onverminderd de ambitie tot de aanleg van deze trambaan. De terugvaloptie om HOV om de Zuid als busbaan te realiseren blijft tot het definitieve projectbesluit nog mogelijk.

Hoogachtend,

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

De secretaris,

De burgemeester,

## Burgemeester en Wethouders

**Postadres** Postbus 16200, 3500 CE Utrecht  
**Telefoon** 030 – 286 10 00 **Fax** 030 – 286 12 24  
**www.utrecht.nl**

### Commissie Stad & Ruimte

<b>Behandeld door</b>	Eelko van den Boogaard	<b>Datum</b>	5 januari 2010
<b>Doorkiesnummer</b>	030 286 4838	<b>Ons kenmerk</b>	SO.09.114704
<b>E-mail</b>	<a href="mailto:ee.van.den.boogaard@utrecht.nl">ee.van.den.boogaard@utrecht.nl</a>	<b>Onderwerp</b>	Voorontwerp en bestemmingsplan HOV Om de Zuid
<b>Bijlage(n)</b>	Inspraaknota en Bestemmingsplan	<b>Verzonden</b>	Bij antwoord datum, kenmerk en onderwerp vermelden
<b>Uw kenmerk</b>			
<b>Uw brief van</b>			

Geachte leden van de commissie,

Met deze brief informeren wij u over het VoorOntwerp en Bestemmingsplan voor de Hoogwaardige OV-verbinding 'Om de Zuid' van Utrecht Centraal naar De Uithof.

#### Aanleiding, nut en noodzaak

Als onderdeel van een netwerk van Hoogwaardige OV-banen, met als doel om de bereikbaarheid van De Uithof en leefbaarheid van de binnenstad en de kwaliteit van het openbaar vervoer te verbeteren, hebben wij in 2004 het tracé voor de HOV-busbaan langs het spoor naar De Uithof vastgesteld en in 2006 nogmaals als kansrijk tramtrace bevestigd.

In 2006 bleek dat het aantal reizigers op dit traject zo groot wordt, dat we samen met het BRU een studie hebben laten uitvoeren. De resultaten van deze tramstudie zijn in 2007 gezamenlijk met BRU vastgesteld. Op basis daarvan hebben wij besloten bij de verdere uitwerking van het ontwerp van de HOV om de Zuid uit te gaan van een tram in plaats van een bus. Zoals in onze brief van 12 oktober 2009 aan uw commissie over de stand van zaken van de vertraming van de HOV-baan Om de Zuid is toegelicht, wordt begin 2011 door BRU en Gemeente een besluit genomen of deze HOV-baan daadwerkelijk als trambaan wordt aangelegd.

In december 2009 heeft het Algemeen Bestuur van het BRU ingestemd met de conclusies van het rapport over het regionaal tramnetwerk. Daarmee komt de HOV om de Zuid in een breder perspectief. Uit het rapport blijkt dat uit het perspectief van vervoerwaarde meerdere openbaar vervoerlijnen geschikt zijn om te vertrammen. Ook is besloten dat – als besloten wordt om de HOV om de Zuid te vertrammen – deze lijn het eerste deel van het tramnetwerk wordt aangelegd.

In februari 2008 heeft het college van het BRU een subsidiebeschikking ontvangen voor de aanleg van een vertrammbare HOV-baan Om de Zuid voor het ontbrekende tracé van Burgerzaken, Koningsweg, Laan van Maarschalkerweerd tot het Utrecht Medisch Centrum.

Omdat een deel van dit tracé parallel aan het spoor ligt, dat in het kader van Randstadspoor wordt verdubbeld, is in september 2008 een projectovereenkomst gesloten met ProRail voor de gezamenlijke realisatie van de onderbouw van HOV Om de Zuid. De gezamenlijke realisatie levert de gemeente een kostenvoordeel op van ongeveer 7,5 miljoen euro. Het bespaart daarnaast onnodige bouwoverlast in de buurt en levert tijdswinst. De voor HOV om de Zuid relevante delen van de onderbouw zijn intussen geïntegreerd in het ontwerp van de spoorverdubbeling en worden momenteel door ProRail gecontracteerd en tussen 2011 en 2014 gerealiseerd. De onderbouw is zowel geschikt als trambaan als voor een busbaan. De aanbestedingsprocedure is in volle gang en het werk wordt binnenkort gegund



Om uitvoering te geven aan de subsidiebeschikking van BRU en de projectovereenkomst met ProRail is het noodzakelijk om het VoorOntwerp vast te stellen waarmee het tracé en ontwerp wordt vastgelegd. Tevens dient een Bestemmingsplan te worden vastgesteld om de grondvererving, de noodzakelijke vergunningen te kunnen afgeven en de aanleg van de HOV-baan mogelijk te maken.

### **Ontwerp**

In het VoorOntwerp staan het tracé en de haltes beschreven, alsmede de gehanteerde uitgangspunten, het ontwerp en de inpassing van de afzonderlijke tracédelen, de samenhang met andere projecten en een beschrijving hoe wordt omgegaan met onder meer archeologie, veiligheid, bomen, flora en fauna, monumenten en degelijke. Daarmee wordt invulling gegeven aan de randvoorwaarde aan te tonen dat een trambaan technisch haalbaar is.

Het tracé loopt van Burgerzaken, via de Koningsweg, Laan van Maarschalkerweerd, Weg tot de Wetenschap langs het Academisch Ziekenhuis Utrecht naar het Wilhelmina Kinderziekenhuis.

Ten tijde van de haalbaarheidstudie (periode 1998 – 2001) zijn er afspraken gemaakt om de tijdelijke vervoersknelpunten tussen Utrecht CS en De Uithof op te lossen met een serie tijdelijke maatregelen. Dit heeft o.a. geresulteerd in de huidige busroute over Ledig Erf en Rubenslaan met dubbel gelede bussen. Omdat de tijdelijkheid met name was ingegeven door de optredende verkeerscongestie van het andere verkeer (de bus rijdt niet over een vrije busbaan en heeft prioriteit bij de verkeerslichten) en de milieuproblemen met de bussen over de Catharijnesingel, komt met het vaststellen van het voorontwerp en het bestemmingsplan van HOV Om de Zuid het einde van de tijdelijkheid dichterbij.

Van het huidige voorontwerp wordt vooralsnog alleen de onderbouw aangelegd. Zoals toegelicht in onze brief van 12 oktober 2009 wordt medio 2010 het ontwerp van het hele tracé vastgesteld, op basis waarvan begin 2011 een definitief besluit tot vertramming wordt genomen. Tracédelen waarvoor nog een ontwerp afgerond moeten worden liggen in het Stationsgebied en het eindpunt Uithof, dat mogelijk naar het P+R gaat lopen. Het college heeft een voorkeur uitgesproken voor aantakking van de HOV tracé om de Zuid aan de oostzijde van OV-Terminal, indien dit technisch mogelijk is. Op dit moment wordt onderzocht of dit ook een logische keuze in het kader van de ambities voor een regionaal tramnetwerk op langere termijn.

### **Inspraak op voorontwerp**

Op 15 juli 2008 hebben wij het VoorOntwerp Tram HOV Om de Zuid vrijgegeven voor inspraak. Het houden van inspraak over het ontwerp is een eerste stap naar de bestemmingsplanprocedure. Op 22 september 2008 is een inloopavond georganiseerd. In totaal hebben 68 personen mondeling of schriftelijk een zienswijze ingediend. De inspraakreacties waren door de wijziging van bus naar tram, beduidend positiever dan de vorige inspraak over het Programma van Eisen en Functioneel Ontwerp voor de busbaan Om de Zuid. Voor zover dit is aangegeven in de inspraaknota, worden de reacties meegenomen in de volgende fase van het project.

De meeste reacties gaan over inpassing, milieuhinder, verkeer, tracé en uitvoering.

Na de inspraakperiode zijn aanvullende milieuonderzoeken gehouden. De resultaten van deze onderzoeken zijn verwerkt in het bestemmingsplan. Op basis van aanvullend geluidsonderzoek wordt een wijziging doorgevoerd in het ontwerp ter hoogte van de Pelikaanstraat. Aan beide zijden van de HOV-baan wordt de bestaande barri r tweezijdig voorzien van geluidsabsorberend materiaal.

Naar aanleiding van de zienswijzen wordt met diverse partijen, zoals sportverenigingen, bedrijven en instellingen, overlegd over de bereikbaarheid, communicatie en veiligheid tijdens de uitvoering. Ook zal ter ondersteuning van de communicatie over het project, wordt in het gemeentelijk informatiecentrum in de Neudeflat samen met ProRail een informatiehoek ingericht voor de projecten spooruitbreiding en HOV Om de Zuid.

Een aantal zienswijzen ten aanzien van verkeersveiligheid en parkeervoorzieningen voor fietsers, het behoud van bomen en de ontsluiting van bestemmingen langs het tracé leiden niet tot wijzigingen in het VoorOntwerp maar zullen in het vervolgproces wel extra aandacht krijgen.

Zo wordt met de bewoners van de Pelikaanstraat en de Vaartsestraat gezamenlijk de herinrichting van de straat besproken en ontworpen. Bij de uitwerking van het verkeerskundig ontwerp wordt gekeken naar bredere fietsstroken in de viaducten Bleekstraat en Albatrosstraat en optimalisaties van

Datum 5 januari 2010  
Ons kenmerk: SO.09.114704

kruisingen. Voor de uitvoering van de herinrichting omgeving Station Utrecht Vaartsche Rijn is onder leiding van ProRail een klankbordgroep van bewoners ingericht.  
De adviescommissie 'Welstand en Monumenten' heeft inmiddels positief geadviseerd over de inpassing van de trambaan ter hoogte van de monumentale begraafplaats Soestbergen.

### **Bestemmingsplan**

Op basis van het voorontwerp hebben wij het ontwerp bestemmingsplan HOV om de Zuid vastgesteld, dat loopt van Burgerzaken tot en met de A27. Dit bestemmingsplan is noodzakelijk om de realisatie van de onderbouw van de vertrambare HOV-baan mogelijk te maken. Het bestemmingsplan maakt de aanleg van een trambaan mogelijk, dus inclusief bovenbouw voor een tram.

Het bestemmingsplan is de basis voor grondverwerving en vergunningsverlening. Het bestemmingsplan is ook urgent. Het Tracébesluit over de spooruitbreiding is genomen en gezamenlijke grondverwerving en realisatie van spooruitbreiding en HOV door ProRail vereist vaststelling van het bestemmingsplan voorjaar 2010. De realisatie van de onderbouw start in 2011 en zal naar verwachting in 2014 gereed zijn. De aanbestedingsprocedure is in volle gang en het werk wordt binnenkort gegund

Wij zullen het bestemmingsplan binnenkort ter visie leggen, zodat wij het bestemmingsplan omstreeks april 2010 ter besluitvorming aan de gemeenteraad kunnen voorleggen.

Voor het trace door De Uithof is een apart bestemmingsplan, dat momenteel in procedure is. Daarin wordt rekening gehouden met de komst van de tram, middels een wijzigingsbevoegdheid van B&W van bus naar tram.

Het is onze ambitie dat de HOV om de Zuid als Trambaan aan te leggen. Mocht onverhoopt in 2011 geen positief trambesluit worden genomen, dan zal alsnog gekozen worden een bus te laten rijden over HOV-baan en zullen wij een gewijzigd bestemmingsplan aan de Gemeenteraad voorleggen.

### **Uitvoering HOV-baan en besluit tot vertramming**

Met dit Voorontwerp en Bestemmingsplan kunnen we de komende jaren uitvoering geven aan de subsidiebeschikking van het BRU om voor het ontbrekende tracé naar De Uithof een vertrambare HOV-baan aan te leggen.

In de tussentijd zal, zoals wij hebben toegelicht in onze brief van 12 oktober jl, begin 2011 een projectbesluit over het al dan niet vertrammen van de HOV om de Zuid wordt genomen op basis van Programma van Eisen (2e kwartaal 2010), een tracékeuze voor het gehele tracé HOV om de Zuid (medio 2010), een voorontwerp (eind 2010) en financiële dekking (2e helft 2010).

Omdat parallel aan de besluitvorming over vertramming, de aanleg van de onderbouw van de HOV-baan plaatsvindt tussen Burgerzaken en de A27, past de voorgestelde planning en besluitvorming in de fasering en beoogde oplevering van de uiteindelijke HOV-baan in 2015.

Aangezien binnenkort de eerste werkzaamheden starten die voortvloeien uit de projectovereenkomst met ProRail van september 2008, hebben wij de procedurecommissie gevraagd deze commissiebrief op de agenda van de commissie Stad en Ruimte van 19 januari 2010 te plaatsen. Tijdens de raadsinformatieavond van 14 januari 2010 worden de stukken nader toegelicht.

Hoogachtend,

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

De secretaris,

De burgemeester,

Commissie Stad & Ruimte

Behandeld door	Eelko van den Boogaard	Datum	13 april 2010
Doorkiesnummer	030 286 4838	Ons kenmerk	10.042189
E-mail	<a href="mailto:e.van.den.boogaard@utrecht.nl">e.van.den.boogaard@utrecht.nl</a>	Onderwerp	Stand van zaken HOV om de Zuid
Bijlage(n)	1		
Uw kenmerk		Verzonden	
Uw brief van			Bij antwoord datum, kenmerk en onderwerp vermelden

Geachte commissieleden,

Bij de behandeling van het agendapunt 'Regionaal Tramnetwerk' in uw raadscommissie van december jl. is aangegeven dat wij u in april 2010 informeren over de keuze voor de aanlanding van de tram in de OV-Terminal. Wij hebben in samenwerking met Bestuur Regio Utrecht verschillende varianten voor de doorkoppeling van de regionale tramlijnen uit het tramnetwerk in het Stationsgebied en de aanlanding daarvan in de OV-Terminal onderzocht. De conclusies van dit onderzoek vindt u in bijgevoegde samenvatting 'Tramnetwerk Utrecht, conclusies onderzoek inpassing Tramnetwerk in het Stationsgebied'. De definitieve rapportage wordt thans afgerond en zal onderdeel uitmaken van de formele besluitvorming door ons college en BRU over het tracé HOV om de Zuid.

Uitkomsten inpassingsstudie

Uit de studie blijkt dat doorkoppeling van het regionaal tramnetwerk in het Stationsgebied in alle varianten aanpassing van de OV-Terminal vereist. Het bundelen van de tramhaltes aan één zijde van de OV-Terminal blijkt noodzakelijk. Uit de studie komt naar voren dat de binnenstadzijde daarvoor de beste locatie is. Deze conclusie sluit aan bij het besluit van het college van september 2007 waarin de voorkeur werd uitgesproken voor haltering van de HOV Om de Zuid en de SUNIJ-lijn (sneltram Utrecht – Nieuwegein – IJsselstein) aan de binnenstadzijde van Utrecht Centraal.

De studie concludeert daarnaast dat voor een goede afwikkeling van het openbaar vervoer in de eindsituatie het noodzakelijk is om de bussen aan de Jaarbeurszijde en de trams aan de binnenstadzijde van de OV-Terminal te laten stoppen. Na de aanleg van de HOV om de Zuid als tramlijn is de verplaatsing van stadsbussen naar de Jaarbeurszijde echter nog niet aan de orde. Naarmate het tramnetwerk zich verder ontwikkelt zal voor steeds meer bussen de halte naar de Jaarbeurszijde worden verplaatst.

Uit de inpassingsstudie blijkt overigens ook dat er in alle varianten in de toekomst – naast de Leidseveertunnel – een extra kruising met het spoor nodig is. Dit omdat de Leidseveertunnel bij de netwerkuitbreiding onvoldoende capaciteit biedt om alle trams af te wikkelen en om kwetsbaarheid te verminderen (alternatief voor calamiteiten). Er zijn drie mogelijke nieuwe spoorkruisingen in beeld die wij nader onderzoeken: een viaduct achter de Rabobank, een viaduct ter hoogte van de Bleekstraat en een tunnel ter hoogte van de Bleekstraat.

Conform de 'Samenwerkingsovereenkomst vertramming HOV om de Zuid' tussen Gemeente en BRU inzake HOV om de Zuid wordt eind juni 2010 het tracé HOV om de Zuid formeel door ons college en BRU vastgesteld. De inpassing in het Stationsgebied, de keuze van de locatie van de extra spoorkruising, de koppeling met de SUNIJ lijn en de (tijdelijke) eindhalte in het Stationsgebied worden uitgewerkt in het Voorlopig Ontwerp dat eind 2010 ter besluitvorming aan ons college en BRU voorligt. Mede op basis daarvan zullen wij samen met het Bestuur Regio Utrecht begin 2011 de definitieve keuze maken of de HOV Om de Zuid een vertrambare busbaan of al direct een trambaan wordt.

#### Bestemmingsplan

In januari 2010 hebben we de stand van zaken met betrekking tot het bestemmingsplan HOV om de Zuid en het onderliggende Voorlopig Ontwerp tussen Burgerzaken en de A27 per commissiebrief en in de commissievergadering nader toegelicht. Inmiddels heeft het bestemmingsplan ter inzage gelegen. Er zijn 45 zienswijzen ingediend. De meeste zienswijzen hebben betrekking op de vraag naar mogelijke geluidsproblemen, tracékeuze, veiligheid, straatbeeld, noodzaak van de HOV baan, het verdwijnen van bomen, verkeersoverlast, schade aan woningen en planschade. Naast een aantal technische wijzigingen hoeven de zienswijzen ons inziens niet te leiden tot wijziging van het bestemmingsplan, omdat deze veelal overeenkomen met de inspraakreacties op het Voorlopig Ontwerp en reeds eerder zijn afgewogen.

Het bestemmingsplan wordt separaat aan u aangeboden voor behandeling in uw raadscommissie in mei en vaststelling door uw raad op 29 juni 2010. Voor een uitgebreide samenvatting en motivering met betrekking tot de zienswijzen wordt verwezen naar het bij het Bestemmingsplan bijgevoegde vaststellingsrapport.

Het doel van het nieuwe bestemmingsplan is, behalve het bieden van een planologisch kader, het mogelijk maken van de aanleg van een trambaan. Het bestemmingsplan is de basis voor vergunningverlening en eventuele onteigening. De gelijktijdige realisatie van de spooruitbreiding en de onderbouw van de HOV-baan door ProRail maakt het noodzakelijk dat de behandeling van het bestemmingsplan door de Utrechtse gemeenteraad daadwerkelijk in juni 2010 plaatsvindt. Dit om de tijdige verwerving van de noodzakelijke grond voor de HOV-baan mogelijk te maken.

#### Uitvoering samen met spoorverdubbeling

In 2008 hebben ProRail en Gemeente afgesproken dat ProRail, gelijktijdig met de spooruitbreiding in het kader van Randstadspoor Utrecht, ook de onderbaan van de HOV om de Zuid realiseert. In de commissiebrieven van oktober 2009 en januari 2010 en in de commissie Stad en Ruimte van januari 2010 hebben we u hierover al nader geïnformeerd.

Het deel tussen de Adama van Scheltemabaan en de Waterlinieweg heeft ProRail in maart 2010 gegund aan aannemerscombinatie Strukton Infratechnieken Colijn Reef. De bouw van de spooruitbreiding start in januari 2011 aan de westkant van het spoor. Eerder is de aanleg van de spoorverdubbeling en de onderbouw van de HOV-baan tussen Waterlinieweg tot de halte Koningsweg door ProRail gegund aan de firma Heijmans. De uitvoering hiervan vindt plaats tussen 2011 en 2013. Vervolgens wordt in 2014 de HOV-baan gebruiksklaar gemaakt, waarna deze naar verwachting in 2015 in gebruik kan worden genomen.

Wij hopen u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

De secretaris,

De burgemeester,

## Burgemeester en Wethouders

**Postadres** Postbus 16200, 3500 CE Utrecht  
**Telefoon** 030 – 286 10 00 **Fax** 030 – 286 12 24  
**www.utrecht.nl**

Commissie Stad en Ruimte

<b>Behandeld door</b>	Eelko van den Boogaard	<b>Datum</b>	14 oktober 2010
<b>Doorkiesnumme</b>	030 – 2864838	<b>Ons kenmerk</b>	10.080941
<b>E-mail</b>	ee.van.den.boogaard@utrecht.nl	<b>Onderwerp</b>	Stand van zaken vertraming HOV Om de Zuid
<b>Bijlage(n)</b>	8		

**Uw kenmerk**  
**Uw brief van**

**Verzonden**  
Bij antwoord datum, kenmerk en onderwerp

Geachte commissieleden,

Met deze brief informeren wij u over de stand van zaken van de Hoogwaardige OV-verbinding 'Om de Zuid' van Utrecht Centraal naar De Uithof. Graag willen wij u nadrukkelijk uitnodigen om deze brief te laten toelichten tijdens bijvoorbeeld een raadsinformatieavond en te agenderen voor de raadscommissie Stad en Ruimte. Met dit besluit wordt een aantal belangrijke uitgangspunten voor de komst en inpassing van de tram vastgelegd, waarvan wij het van belang achten daarover met u van gedachten te wisselen.

### **Inpassing in het Stationsgebied**

Tijdens de Raadsinformatieavond op 11 mei 2010 en in de vergadering van de commissie Stad en Ruimte van 27 mei 2010 hebben wij u geïnformeerd over de uitkomsten van de studie van april 2010 naar de inpassing van het tramnetwerk in het Stationsgebied. Conclusies waren onder meer: bundeling van de tramhaltes aan de binnenstadzijde, een tweede spoorkruising voor de toekomstige tramlijn naar Leidsche Rijn en (in de eindfase) bundeling van alle bussen aan de Jaarbeurszijde. In juni 2010 hebben wij met deze conclusies ingestemd. Ook hebben wij vastgesteld dat in de ontwikkeling van het tramnetwerk iedere fase als eindfase moet kunnen functioneren. Zoals toegezegd in de vergadering van de gemeenteraad over het bestemmingsplan HOV Om de Zuid op 29 juni 2010 informeren wij u hierbij over de conclusies van de nadere inpassingstudie van de tram in het Stationsgebied die inmiddels is afgerond.

### Tweede spoorkruising

Uit de studie van april 2010 bleek dat de huidige spoorkruising door de Leidseveertunnel ontoereikend is voor het regionale tramnetwerk en er een tweede spoorkruising noodzakelijk is. Er werden drie locaties benoemd die inmiddels nader onderzocht zijn. Uit die studie blijkt dat een onderdoorgang tussen de Bleekstraat en de Vondellaan de voorkeur heeft, boven een viaduct nabij de Rabobank of bij de Bleekstraat. De onderdoorgang is het goedkoopst en het beste inpasbaar. De andere varianten zijn duurder en slechter inpasbaar. De status van ons besluit is dat als er een tweede spoorkruising komt, deze in de Bleekstraat komt, naast de bestaande onderdoorgang voor het verkeer. Onderzocht wordt of de aanleg van de onderdoorgang kan worden meegenomen met de huidige spoorverdubbeling.



Datum: 12 oktober 2010  
Ons kenmerk: 10.080941

De consequentie van de locatie van deze spoorkruising is dat bij mogelijke vertraming van de trambaan naar Leidsche Rijn de trambaan niet over de Van Zijstweg gaat, maar over de Vondellaan naar het Anne Frank plein. De Van Zijstweg blijft de invalsroute voor de bussen uit de regio. Gelet op de hoeveelheid bussen blijft een vrijliggende busbaan op deze route noodzakelijk. Bewoners en andere betrokkenen worden over de stand van zaken geïnformeerd via wijkberichten, digitale nieuwsbrief en de website. Als definitief wordt besloten tot aanleg van de onderdoorgang en tot vertraming van de HOV-baan naar Leidsche Rijn zal in overleg met de bewoners een voorstel worden gemaakt over de inpassing van de trambaan.

#### Inpasbaarheid HOV Om de Zuid in de OV-terminal

In de studie van april 2010 is geconstateerd dat alle tramhaltes moeten worden gebundeld aan de binnenstadszijde en uiteindelijk alle bushaltes aan de Jaarbeurszijde. De inpassing is inmiddels nader uitgewerkt. Ten aanzien van de inpassing in de OV-Terminal wordt in de nadere studie geconstateerd dat de tramhalte zowel in eerste instantie bij aanleg van de HOV Om de Zuid als daarna bij de aanleg van het verdere tramnetwerk aan de binnenstadzijde van de OV-Terminal goed inpasbaar is. Het huidige ontwerp van de OV-Terminal is robuust en flexibel. Gefaseerde inpassing van het tramnetwerk kan zonder grote ingrepen. Een verdere uitwerking van deze inpasbaarheid zal in nauw overleg met Pro Rail en de BRU plaatsvinden en vereist goedkeuring van VROM en V&W. De OV-visie van het BRU, die naar verwachting begin 2011 wordt vastgesteld, zal de exploitatieve kaders schetsen. Daarnaast zal de visie scenario's schetsen van de ontwikkeling van het openbaar vervoernet, waarbij de mogelijke tramlijnen in samenhang beschouwd zullen worden met het overig regionaal openbaar (bus)vervoer. Voor de lijnvoering van het regionaal openbaar vervoer na vertraming van de HOV om de Zuid is al zo'n verkenning in de maak waarbij ook de ontwikkelingen in en rond de nieuwe OVT in beeld zijn gebracht. Hierbij hoort ook een prognose van overstapbewegingen in de OV Terminal.

#### De koppeling van HOV Om de Zuid met de SUNIJ-lijn

Eén van de randvoorwaarden voor de HOV Om de Zuid is de koppeling met de Sneltram naar Nieuwegein en IJsselstein, ondermeer in verband met exploitatie, ruimte in de OV-Terminal en bereikbaarheid van de remise. Ten aanzien hiervan wordt geconstateerd dat vanaf circa 2018 de vervoerskundige koppeling via de Leidseveertunnel mogelijk is, nadat rondom dat tracédeel de herontwikkeling van het Stationsgebied is afgerond. De koppeling voor 2018 via de Leidseveertunnel is daarom gelet op de planning en planvorming risicovol, omdat in die periode de omgeving rond de Leidseveertunnel nog volop in ontwikkeling is. Wij hebben besloten twee opties uit te laten werken. De eerste optie is de aanleg van een rangeerspoor door de Leidseveertunnel. De tweede optie is een rangeerspoor via de route door de Vondellaan via het Anne Frank Plein naar het 5 Mei plein toe.

Wij hebben ingestemd met de conclusies ten aanzien van de tweede spoorkruising en inpassing in de OV-Terminal en hebben opdracht gegeven de beide opties voor de koppeling met de SUNIJ verder uit te werken. De onderliggende rapporten liggen ter inzage in uw leeskamer.

#### **Eindhalte in De Uithof**

Bij de besluitvorming in 2006 over het bustracé van de HOV Om de Zuid is bepaald dat het Wilhelmina Kinderziekenhuis (WKZ) het eindpunt is in De Uithof. Op circa 600 meter afstand wordt P+R De Uithof gebouwd. De ontsluiting van de P+R per openbaar vervoer kan met bussen, maar wij vinden het – mede gelet op de ontwikkeling van De Uithof en de kwaliteit van het openbaar vervoer – wenselijk dat de trambaan tot de P+R De Uithof wordt doorgetrokken. Daarom hebben we samen met BRU besloten gelijktijdig met het opstellen van de businesscase een haalbaarheidsstudie uit te voeren voor het doortrekken van de HOV Om de Zuid. De extra investeringskosten bedragen circa 11 miljoen euro. De

Datum: 12 oktober 2010  
Ons kenmerk: 10.080941

gevolgen voor de exploitatiekosten worden onderzocht. Op basis daarvan wordt nader besloten over de eindhalte in De Uithof.

#### **Herinrichting Pelikaanstraat en Vaartsestraat**

In de vergadering van de gemeenteraad op 29 juni 2010 hebben wij toegezegd u te informeren over de inpassing van de HOV-baan in de Pelikaanstraat en de Vaartsestraat en de gesprekken daarover met de bewoners. Het gekozen tracé van de HOV-baan komt dicht langs de bebouwing van de Pelikaanstraat en de Vaartsestraat te liggen. Aan de bewoners van deze straten hebben we gevraagd samen het ontwerp van de herinrichting te maken. Na een startbijeenkomst in oktober 2009 hebben ongeveer twintig bewoners actief meegewerkt aan het opstellen van plan voor de beide straten. Met het ontwerp voor de herinrichting ontstaat meer verblijfsruimte. Dit wordt mogelijk door het invoeren van eenrichtingsverkeer en het opheffen van 24 parkeerplaatsen (15 in kortere Pelikaanstraat, 9 in langere Pelikaanstraat) die grotendeels in de parkeergarage Vaartsche Rijn worden gecompenseerd.

Voorwaarde voor de invoering van eenrichtingsverkeer in het korte deel van de Pelikaanstraat is een goede aansluiting van de Oosterkade op het Ledig Erf. Het belangrijkste knelpunt is het ontbreken van voldoende ruimte voor verkeer van de Gansstraat naar de Oosterkade. Auto's rijden hier nu deels over het fietspad bij het Ledig Erf. Dit knelpunt kan alleen worden opgelost wanneer de verkeersstromen van en naar het Ledig Erf veranderen. Uitgezocht wordt of de aparte strook om vanaf de Catharijnesingel links af te slaan naar de Westerkade kan komen te vervallen of dat de afslag om linksaf te slaan naar de Twijnstraat kan worden ingekort. Nu zou dat nog tot teveel opstoppingen leiden. Onderzocht wordt of dit wel kan als rond de Catharijnesingel de maatregelen in het kader van het ALU zijn genomen. Met de bewonersgroep zijn deze onzekerheden besproken. Als blijkt dat de situatie op het Ledig Erf niet gaat veranderen, dan moet samen met de bewoners het ontwerp worden aangepast.

Wij hebben in juli 2008 besloten om aan de bewoners van de Pelikaanstraat – als compensatie voor de komst van de HOV-baan – de mogelijkheid te bieden om ruimten onder de HOV-baan te gebruiken als berging of buurtfietsenstalling. Op verzoek van de bewoners hebben wij in februari 2009 besloten ook een vorm van collectief parkeren hierbij te betrekken. Het ontwerp voor de ruimten onder de HOV-baan betreft 20 parkeerplaatsen die worden toegevoegd aan de parkeergarage Vaartsche Rijn, 39 bergingen en vijf fietsenstallingen met in totaal 187 plaatsen. Er zijn 84 woningen. Dat betekent dat kan worden gekozen voor een parkeerplaats of een berging én per adres 2 plaatsen in de fietsenstalling. Aan de bewoners die voor 1 januari 2020 in de Pelikaanstraat wonen, worden de ruimten tegen gereduceerde tarieven aangeboden. Omstreeks 2014 zal bij de bewoners van de Pelikaanstraat definitief hun interesse voor een parkeerplaats, een plaats in de buurtfietsenstalling en een berging worden geïnventariseerd. Bij voldoende belangstelling zal definitief worden besloten tot de aanleg en het aanbieden van het gebruik van de ruimten onder de HOV-baan. Bewoners ontvangen een wijkbericht, als afsluiting van het participatietraject.

Het ontwerp voor de herinrichting van de straten en voor de ruimten onder de HOV-baan en de reactie van de bewoners daarop is eerder dit jaar nader toegelicht in een wijkbericht, dat in uw leeskamer ter inzage ligt.

#### **Transparante geluidsschermen**

In de vergadering van de gemeenteraad op 29 juni 2010 hebben wij toegezegd u te informeren over de geluidsschermen. Langs het hele toekomstige Randstadspoor tussen Vleuten en Utrecht Centraal en tot net voorbij Utrecht Lunetten komen geluidsschermen. De schermen zijn 3 meter hoog en lichtdoorlatend. Omdat glazen geluidsschermen vies worden en breekbaar zijn komt er een driedubbelgelaagd kunststof scherm dat lichtdoorlatend en sterk is. De HOV-baan wordt buiten dit 3 meter hoge geluidsscherm aangelegd. Ook langs de HOV-baan aan de zijde van de Pelikaanstraat wordt een geluidsscherm geplaatst. Dat wordt 1.20 meter hoog en wordt geïntegreerd in de wand van

Datum: 12 oktober 2010  
Ons kenmerk: 10.080941

de HOV-baan en begroeid zal zijn met klimplanten. Meer informatie staat in de bijgevoegde 'Dubbelslag', een uitgave van ProRail en de gemeente over de spoorverdubbeling en de aanleg van de HOV Om de Zuid.

### **Grondvererving**

In de vergadering van de gemeenteraad op 29 juni 2010 hebben wij toegezegd u te informeren over de stand van zaken ten aanzien van de grondvererving. Om de HOV-baan te kunnen aanleggen moet de gemeente beschikken over de gronden. Bij de start van het project waren 29 percelen niet in handen van de gemeente, 11 percelen waren in bezit van particulieren en 18 in bezit van mede overheden. Een overzicht is opgenomen in het bestemmingsplan HOV Om de Zuid, zoals op 29 juni 2010 door uw raad is vastgesteld.

Om de ontbrekende gronden te kunnen verwerven is sinds 2008 herhaaldelijk contact gezocht met de eigenaren: telefonisch, schriftelijk, uitnodigingen voor gesprekken, huisbezoeken, en dergelijke. Inmiddels zijn 3 percelen via minnelijke verwerving verkregen. Met een groot aantal eigenaren zijn we in overleg en onderhandeling. Met betrekking tot 3 percelen is mondeling overeenstemming bereikt. Voor de resterende 5 percelen blijven we ons tot het uiterste inspannen om ook deze minnelijk te verwerven.

In 2008 hebben de gemeente en ProRail een projectovereenkomst gesloten waarin is afgesproken dat ProRail gelijk met de spoorverdubbeling ook de HOV-baan aanlegt. De uitvoering is gegund en vindt tussen 2011 en 2013 plaats. Om aan onze verplichtingen te voldoen en de uitvoering mogelijk te maken moeten we de gronden tijdig opleveren. Daarom is de raad voorgesteld – voor het geval één of meerdere percelen niet minnelijk kunnen worden verworven – in november 2010 de Kroon te verzoeken een onteigeningsbesluit te nemen. Het voorstel is u separaat toegestuurd. Het ontwerp onteigeningsbesluit heeft ter inzage gelegen. Er zijn 4 zienswijzen ingediend. Wij hebben u voorgesteld deze ongegrond te verklaren.

### **Schadeloket**

Het werk aan Randstadspoor en HOV Om de Zuid is zeer omvangrijk. Vanzelfsprekend wordt het werk met de grootst mogelijke zorg en behoedzaamheid uitgevoerd. Desondanks kan het ontstaan van schade helaas niet worden uitgesloten. Wij hebben met ProRail afgesproken dat er één centrale plek is waar gedupeerden schade kunnen melden, namelijk bij ProRail. Bij een bouwproject kunnen drie soorten schade ontstaan;

Planschade: schade door (een) wijziging(en) in het bestemmingsplan, bijvoorbeeld waardedaling van een woning of bedrijfspand. De afhandeling van planschade is geregeld in de Wet ruimtelijke ordening.

Bouwschade: materiële schade door het werk, bijvoorbeeld beschadigingen aan een woning.

Ander nadeel: onevenredige economische schade als gevolg van het bouwproject, bijvoorbeeld minder omzet in een winkel omdat deze tijdelijk niet goed bereikbaar is. Een schadeformulier om schade te melden is te downloaden via [www.prorail.nl/randstadspoor](http://www.prorail.nl/randstadspoor) of af te halen op wijkbureau Oost.

### **Overzicht besluitvorming**

In de vergadering van de gemeenteraad over het bestemmingsplan HOV Om de Zuid op 29 juni 2010 hebben wij u toegezegd een overzicht te geven van de besluitvorming in de komende periode. Dat bestaat uit besluiten door ons college en besluiten door uw raad.

In de Samenwerkingsovereenkomst tussen gemeente en Bestuur Regio Utrecht van oktober 2009 is vastgelegd dat wij eind 2010 een besluit nemen over het voorlopig ontwerp van de trambaan, waaronder de inpassing in het Stationsgebied en begin 2011 over het al dan niet vertrammen. Dit go/no-go besluit bevat ondermeer de tracékeuze, het ontwerp, de businesscase, een sluitende dekking en een uitvoeringsovereenkomst. Daarna volgt besluitvorming over de bestemmingsplannen



Datum: 12 oktober 2010  
Ons kenmerk: 10.080941

Stationsgebied en De Uithof en besluitvorming over aanbesteding en gunning. De commissie zal over deze besluiten per brief worden geïnformeerd.

Intussen start de uitvoering van de HOV-baan. Tussen 2011 en 2013 wordt de onderbouw aangelegd op basis van besluitvorming in 2008 tot aanleg van een vertrambare busbaan. Daarna volgt – afhankelijk van nadere besluitvorming – de aanleg van asfalt of rails.

Om de aanleg van de trambaan mogelijk te maken zal een bestemmingsplanwijziging voor het Stationsgebied worden voorgelegd en zal de raad worden gevraagd kredieten voor planvoorbereiding en uitvoering beschikbaar te stellen.

Hoogachtend,

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

De secretaris,

De burgemeester,

### **Bijlagen**

- rapportage inpassing tram en bus in de OV Terminal
- rapportage tweede spoorkruising voor tramnetwerk
- rapportage koppeling HOV om de Zuid – SUNIJ lijn
- samenvatting studie HOV om de Zuid in het Stationsgebied
- definitief inrichtingsplan Vaartsestraat en Pelikaanstraat
- wijkbericht Pelikaanstraat
- wijkbericht Vaartsestraat
- Dubbelslag (niet-digitaal)

Gemeenteraad

Behandeld door Marieke Zijp  
Doorkiesnummer 2864402  
E-mail  
Bijlage(n)

Datum 3 december 2010  
Ons kenmerk 10.105884  
Onderwerp Afspraken bestuurlijk overleg Ring  
Utrecht en tram Utrecht Centraal –  
De Uithof

Uw kenmerk  
Uw brief van

Verzonden  
Bij antwoord datum, kenmerk en onderwerp vermelden

Geachte raadsleden,

Op 3 december 2010 hebben Rijk en regionale partijen overeenstemming bereikt over een financieringsbijdrage voor de tram CS-De Uithof en het vervolg van de Planstudie Ring Utrecht. Deze afspraken zijn de concrete uitwerking van het Bestuurlijk Overleg MIRT op 10 november 2010, waarin wij namens de gemeente uw raadsbesluit van 4 november 2010 over de Planstudie Ring Utrecht ingebracht hebben. In de bijlage treft u de afsprakenlijst aan.

**financiële bijdrage aan de tram**

Wij zijn verheugd dat in de gemaakte afspraken de cruciale rol van het openbaar vervoer voor de bereikbaarheid van Utrecht in de toekomst, erkend wordt. Dit komt tot uiting in de substantiële bijdrage van 110 miljoen Euro die het Rijk onder voorwaarden wil leveren aan de realisatie van de tram tussen CS en De Uithof. Wij hebben er vertrouwen in dat de afgesproken second opinion aantoont dat een tramverbinding noodzakelijk is om de toekomstige openbaar vervoervraag tussen het grootste station en de grootste universiteit van Nederland te accommoderen. Zoals eerder aangegeven door wethouder Lintmeijer zal daarnaast samen met het Rijk een regionaal MIRT-onderzoek openbaar vervoer gestart worden, dat zich richt op verdere versterking van het openbaar vervoer in de regio Utrecht. Het plan van aanpak daarvoor is in het BO MIRT van 10 november 2010 vastgesteld.

**uitwerking voorkeursalternatief A12, A27 en NRU**

In de lijn van het raadsbesluit worden bij de uitwerking van de A12/27 de kansen voor het versterken van de ruimtelijke kwaliteit, de vermindering van de barrièrewerking en de effecten op de kwaliteit van de leefomgeving in beeld gebracht. Rijk en regionale partijen blijven samen optrekken tot en met de 2<sup>e</sup> fase MER. De opwaardering van de Noordelijke Randweg Utrecht zal onder regie en verantwoordelijkheid van de regionale partijen vorm krijgen. Het Rijk stelt hiervoor een bedrag van maximaal 140 miljoen euro ter beschikking. Als onderdeel van de 2<sup>e</sup> fase MER zullen de effecten op de leefbaarheid (lucht en geluid) van 80 en 100 km/u op de NRU inzichtelijk gemaakt worden. Afspraken over beprijzing en een maximum snelheid van 80 km/u op de gehele Ring bleken helaas niet mogelijk.

Datum 3 december 2010  
Ons kenmerk 10.105884

Het is van wezenlijk belang dat het Rijk, tegen de achtergrond van een krimpende financiële ruimte, bereid blijft in de duurzame bereikbaarheid van de regio Utrecht te investeren. Binnen de hiervoor geschetste beperkte onderhandelingsruimte, zijn wij van mening dat de gemaakte afspraken een goed uitgangspunt vormen om in het vervolgproces de belangen van de stad en haar inwoners, vervat in uw raadsbesluit, te borgen.

Hoogachtend,

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

De secretaris,

De burgemeester,

**Burgemeester en Wethouders**

**Postadres** Postbus 16200, 3500 CE Utrecht  
**Telefoon** 030 – 286 10 00 **Fax** 030 – 286 12 24  
**www.utrecht.nl**

Raadscommissie Stad & Ruimte

<b>Behandeld door</b>	Eelko van den Boogaard	<b>Datum</b>	14 december 2010
<b>Doorkiesnumme</b>	030 – 2864838	<b>Ons kenmerk</b>	10.086545
<b>E-mail</b>	ee.van.den.boogaard@utrecht.nl	<b>Onderwerp</b>	Financiering Uithoflijn en Voorontwerp HOV Om de Zuid
<b>Bijlage(n)</b>	Rapport Uithoflijn Aanvullend Voorontwerp HOV Om de Zuid		
<b>Uw kenmerk</b>		<b>Verzonden</b>	
<b>Uw brief van</b>			Bij antwoord datum, kenmerk en onderwerp

Geachte Commissieleden,

Zoals toegelicht in onze brief van 3 december 2010, hebben het Rijk en de regionale overheden overeenstemming bereikt over een financieringsbijdrage van het rijk voor de tram van Utrecht Centraal naar De Uithof. Met deze brief willen we u nader informeren over de afspraken en voorwaarden van het rijk en meer inzicht geven in de raming en dekking van de HOV Om de Zuid die bij vertramming Uithoflijn gaat heten. Tevens informeren wij u over het Voorontwerp HOV Om de Zuid in het Stationsgebied en bij het eindpunt in De Uithof en beantwoorden wij enkele vragen die zijn gesteld tijdens de Raadsinformatieavond op 9 november 2010.

**Investerings in trambaan en remise**

In juni 2010 is een eerste indicatie gegeven voor de raming van de vertramming van de HOV Om de Zuid. De voorlopige investeringsraming voor de aanleg van de trambaan bedroeg € 250 mln met een dekkingstekort van € 70 mln. Daarbij is steeds aangegeven dat de raming alleen de aanleg van de trambaan betrof en onder voorbehoud van tracéwijzigingen, nadere inpassingstudies en andere scopewijzigingen.

De kosten voor de aanleg van de trambaan bestaat uit verschillende onderdelen. Dat zijn de aanleg van de onderbaan en de bovenbouw (zoals rails, bovenleiding, perrons, opstelsporen), voorzieningen (zoals reizigersinformatie, beveiliging), gronden en gebouwen verwerven, vergunningen aanvragen, de planvorming (zoals het ontwikkelen van het tracé, het ontwerp, het bestemmingsplan), organisatie en communicatie, en tijdelijke maatregelen tijdens de aanleg van de trambaan.

Inmiddels zijn diverse onderzoeken naar tracé en inpassing afgerond en is een financiële analyse gemaakt. De nadere uitwerking daarvan leidde bij de start van de besprekingen rond het BO-MIRT met het Rijk tot de raming dat de Uithoflijn inclusief alle aanpalende werkzaamheden en projecten kan worden aangelegd voor een bedrag met een bandbreedte tussen de € 280 en € 336 mln. Na een eerste toetsing de afgelopen weken met het Rijk en een verdere detaillering van de cijfers zijn de gemeente en BRU het erover eens dat het met het nu beschikbare budget van € 300 mln mogelijk is de Uithoflijn taakstellend voor € 300 mln aan te leggen. Voor een definitief besluit tot vertramming van de Uithoflijn wordt genomen, worden alle ramingen en toerekeningen gehard.

Op basis van de studies naar de inpassing van de HOV Om de Zuid in het Stationsgebied, hebben DB-BRU en het college van B&W in juni 2010 besloten dat alle tramhaltes aan de binnenstadszijde komen en (uiteindelijk) alle bushaltes aan de Jaarbeurszijde. Dit leidt tot aanpassingen van het ontwerp van de

Datum: 14 december 2010  
Ons kenmerk: 10.086545

OV-Terminal en tot aanleg van HOV-busbaan parallel aan het spoor langs het Kruisvaartkwartier. Deze busbaan is nodig om de bussen die nu over de Adama van Scheltemabaan naar de binnenstadzijde van het busstations rijden, naar de Jaarbeurszijde te verplaatsen.

In de omgeving van de Herculesbrug, Waterlinieweg en de Fortgrachtbrug zijn enkele aanpassingen in het ontwerp aangebracht om de ecologische zone te versterken, toegankelijkheid voor mindervaliden te verbeteren en ter bescherming van monumenten.

Inmiddels is ook het onderzoek naar de sanering van de Oosterspoorbaan in een vergevorderd stadium. De sanering is nodig om een kruising van tram en trein te voorkomen. De kosten betreffen onder andere het behoud van de bereikbaarheid van het spoorwegmuseum en het verwijderen van rails.

Op basis van de eerste resultaten van een haalbaarheidsonderzoek wordt in ontwerp en raming nu uitgegaan van het doortrekken van de trambaan naar de P+R De Uithof.

Daarnaast zijn de kosten voor een remise voor de Uithoflijn opgenomen. De remise voor de SUNIJ-lijn is niet groot genoeg om ook het materieel van de Uithoflijn te onderhouden en niet ingericht voor het onderhoud van lage vloer trams.

Naast verhoging van de raming is, door optimalisaties en het wegvallen van risico's, de raming op onderdelen ook verlaagd.

Met de rijksbijdrage van € 110 mln is een dekking van € 300 mln beschikbaar. Die bestaat uit het krediet van € 69 mln voor de HOV Om de Zuid als busbaan, € 15 mln GVVU gelden, € 16 mln Actieplan Luchtkwaliteit Utrecht, € 100 mln VERDER en € 110 mln rijksbijdrage. Van het krediet van 69 mln is circa 10 mln besteed aan de aanleg van de HOV-busbaan in De Uithof, zodat de dekking in totaal € 300 mln bedraagt.

### **Rijksbijdrage**

Met het bestuurlijk overleg over het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) tussen de regionale overheden en minister Schultz op 10 november 2010, kwam de financiering van de Uithoflijn in een stroomversnelling. Vanwege de samenhang tussen ring en tram werd besloten binnen drie weken een financieel besluit te nemen. Eerder was echter rekening gehouden met een MIRT-verkenning, die in het volgende bestuurlijk overleg in het voorjaar van 2011 ter besluitvorming zou worden voorgelegd. Onderdeel van deze MIRT-verkenning is het opstellen van een vervoersstudie, een Maatschappelijke Kosten en Baten Analyse (MKBA) en een Businesscase.

Hoewel alle 'ingrediënten' gereed waren, is het opstellen van het vervoersstudie en MKBA een complexe en tijdrovende opgave. Daarom is ervoor gekozen om in intensief overleg met het ministerie een rapport op hoofdlijnen op te stellen, waarin in voldoende mate het belang van goede ontsluiting van de OV-Terminal en De Uithof als nationaal centrum van kennis-economie en innovatie, de enorme vervoerswaarde en de noodzaak van de tramverbinding werden onderbouwd. Dit rapport Uithoflijn is bijgevoegd.

Op basis van het rapport Uithoflijn kon de minister 3 december jl. een besluit nemen over de omvang van de rijksbijdrage. Om aan de formele subsidievoorwaarden van het ministerie te voldoen, moet uit een second opinion blijken dat beide studies voldoende kwaliteit hebben, de bus onvoldoende oplossend vermogen heeft en de MKBA score groter is dan 1.

Juist omdat zowel rijk als regio alle vertrouwen hebben in de goede maatschappelijke kosten- en batenverhouding (MKBA) en meerwaarde van de Uithoflijn voor de OV-Terminal en De Uithof, was nu alvast een besluit onder voorwaarden mogelijk. In het overleg met de Tweede Kamer op 6 december jl. heeft de minister met de woorden "de tram heeft een heel goede MKBA" en "ik geloof in die tram" dat nogmaals bevestigd.

### **Exploitatie**

De komende jaren gaat De Uithof zich verder ontwikkelen als centrum van kennis en innovatie. Een uitbreiding van 26% vooral met de vestiging van kennisintensieve bedrijvigheid. Het aantal werknemers en studenten gaat de komende tien jaar met 30% stijgen van 65.000 tot 85.000.

Momenteel maken dagelijks 27.000 reizigers gebruik van lijn 12. Het aantal reizigers zal groeien tot ca 41.000 in 2025. Uit simulaties blijkt dat het vervoer van zoveel reizigers niet met bussen mogelijk is.

Datum: 14 december 2010  
Ons kenmerk: 10.086545

Er worden dubbel gelede bussen ingezet die meestal overvol zijn. Meer bussen zal leiden tot grote files voor de OV-Terminal en voor de haltes in De Uithof. Omdat in trams bijna 4 keer zoveel reizigers kunnen worden vervoerd zal de Uithoflijn door de week, overdag 16 keer per uur rijden, iets meer dan eens per 4 minuten. De reistijd zal circa 17 minuten bedragen. De dekkingsgraad van de exploitatie is circa 85%. Daarmee is de exploitatie voor de tram gunstiger dan voor de bus.

### **Voorontwerp trambaan Stationsgebied en tussen WKZ en P+R De Uithof**

Wij hebben het Voorontwerp voor het begin- en eindstuk van de trambaan naar De Uithof vrijgegeven voor inspraak.

Voor het tracé vanaf de Adama van Scheltemabaan tot en met Wilhelmina Kinderziekenhuis is in januari 2010 door het college een voorontwerp vastgesteld. Voor het ontwerp in het Stationsgebied en doortrekken naar de P+R was nader onderzoek nodig. Dat is afgerond, zodat nu ook voor het begin en het eind van de Uithoflijn en voor het koppelen aan het tracé van de sneltram naar Nieuwegein en IJsselstein (SUNIJ) het voorontwerp is opgesteld. Daarnaast bevat het een ontwerp voor opstelsporen in het Stationsgebied en De Uithof.

In april 2010 en oktober 2010 zijn studies afgerond naar de inpassing van het tramnetwerk en de HOV Om de Zuid in het Stationsgebied. De uitkomsten hiervan zijn eerder besproken in raadsinformatieavonden en in de vergaderingen van de raadscommissie Stad en Ruimte. Op basis van deze studies heeft het college in juni en oktober 2010 besloten dat de tramhaltes aan de binnenstadzijde van de OV-Terminal komen, de bushaltes (uiteindelijk) aan de Jaarbeurszijde en er een onderdoorgang bij de Bleekstraat komt als tweede spoorkruising. Tevens is ingestemd met de conclusies ten aanzien van de koppeling van de HOV Om de Zuid met de Sneltram naar Nieuwegein en IJsselstein (SUNIJ) en de inpassing in de OV-Terminal. In dit voorontwerp zijn de uitkomsten van en besluiten over deze studies verder uitgewerkt.

Een aantal partners in het Stationsgebied en in De Uithof zijn actief betrokken bij het voorontwerp en bij de voorbereidende studies. Betrokkenen en belanghebbenden die nog niet actief benaderd zijn, worden nu actief geïnformeerd via een wijkbericht, digitale nieuwsbrief en informatie op de website. Wijkraden worden om advies gevraagd. Ook worden enkele informatieavonden georganiseerd. De inspraakperiode duurt tot 2 februari 2011. Daarna zullen we, rekening houdend met de inspraak reacties, het voorontwerp vaststellen. Het voorontwerp zal vervolgens verder uitgewerkt worden, en in samenhang met de ontwikkelingen en projecten in het Stationsgebied tot een integraal ontwerp worden gebracht.

### **Overstapbewegingen in OV-Terminal**

Tijdens de Raadsinformatieavond van 9 november zijn er naar aanleiding van de studie naar de inpassing van de Uithoflijn in de OV-Terminal vragen gesteld over de loopstromen en het aantal overstappers tussen de tram aan de binnenstadzijde van de OV-Terminal en de bus aan de Jaarbeurszijde.

Er is een aantal simulaties uitgevoerd waarbij de situatie van het tramnetwerk is vergeleken met het huidige ontwerp van de OV-Terminal met de SUNIJ-lijn aan de Jaarbeurszijde en bushaltes aan beide zijden.

Bij het realiseren van het tramnetwerk komen er uitgaande van de situatie in 2030, dagelijks 87.500 reizigers per bus of tram aan op de OV-Terminal. Uit de simulatie blijkt dat bij vertraming ruim 8000 reizigers (8,5%) minder overstappen, omdat ze per tram doorreizen.

Het aantal uitstappers aan de Jaarbeurszijde wordt bij aanleg van het tramnetwerk bijna gehalveerd, van 37.500 naar 19.700. Aan de binnenstadzijde neemt het aantal uitstappers met 16% toe van 58.000 naar 67.800 reizigers per dag.

Bij aanleg van het tramnetwerk is het aantal reizigers dat van regionaal OV overstapt naar regionaal OV aan de andere zijde van de OV-Terminal bijna 6 keer minder (17%), dan zonder tramnetwerk. Bij bus zijn dat 10.250 reizigers, bij vertraming 1.800.

Voor meer dan 80% van de reizigers maakt het niets uit omdat ze van het regionaal OV overstappen naar de trein.

### **Mogelijkheid van tracé van de Vondellaan naar De Uithof**

Tijdens de Raadsinformatieavond op 9 november 2010 werd gevraagd naar de mogelijkheden om vanaf de Vondellaan de trambaan zowel (linksaf) naar de OV-Terminal en (rechtsaf) naar halte Vaartsche Rijn

Datum: 14 december 2010  
Ons kenmerk: 10.086545

en De Uithof aan te leggen. We hebben toegezegd dit uit te zoeken en de commissie hierover nader te informeren.

Aanleiding was het besluit van ons college in oktober 2010 dat de toekomstige 2e spoorkruising bij Bleekstraat/Vondellaan zal komen en het tracé vanaf de Vondellaan onder het spoor linksaf naar de OV-Terminal gaat. Deze spoorkruising is nodig als de HOV-baan naar Leidsche Rijn wordt vertramd. Tijdens de raadsinformatieavond vroeg een inspreker naar mogelijkheden van een verbinding van de Vondellaan rechtsaf naar De Uithof.

De mogelijkheid is nader onderzocht. De conclusie is dat de bocht rechtsaf niet mogelijk is. Dat heeft niet te maken met de boogstraal en het programma van eisen, zoals in de raadsinformatieavond werd gesuggereerd, maar met het gebrek aan ruimte en afstand om het hoogteverschil te overbruggen. De HOV Om de Zuid komt (laag) vanaf de OV-Terminal en gaat vanaf gebouw Burgerzaken omhoog naar halte Vaartsche Rijn en daarna langs de Pelikaanstraat verder naar De Uithof. De lengte van Burgerzaken tot halte Vaartsche Rijn is nodig om geleidelijk op hoogte te komen. De trambaan vanaf de Vondellaan moet eerst onder het spoor door, dat is iets lager dan maaiveld. De bocht naar rechts kan worden gemaakt, maar om twee redenen is het niet inpasbaar. In de eerste plaats omdat er onvoldoende lengte is om de helling te maken: de stijging is te steil om bij halte Vaartsche Rijn op hoogte te zijn. In de tweede plaats is er onvoldoende ruimte om in te voegen in de trambaan van de Uithoflijn. Invoegen kan pas na halte Vaartsche Rijn, ter hoogte van de Pelikaanstraat. Dan komt de trambaan nog dicht bij de woningen te liggen. De conclusie is dat vanaf de Vondellaan alleen de bocht linkstaf naar de OV-Terminal mogelijk is. Een en ander geeft geen aanleiding het besluit over de locatie van de spoorkruising bij de Bleekstraat te heroverwegen.

#### **Verdere besluitvorming**

Op basis van het ontwerp en tracé van de HOV-baan, raming en dekking van de investeringen en exploitatie zal begin 2011 het voorstel tot vertrammen van de Uithoflijn ter besluitvorming worden voorgelegd aan DB-BRU en college van B&W en vervolgens aan het Algemeen Bestuur van BRU en aan de Gemeenteraad. Daarna zal de Gemeenteraad worden gevraagd in te stemmen met wijzigingen van de bestemmingsplannen in het Stationsgebied en op De Uithof om de trambaan mogelijk te maken.

We vertrouwen erop u hierbij voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

De secretaris,

De burgemeester,

**Burgemeester en Wethouders**

**Postadres** Postbus 16200, 3500 CE Utrecht  
**Telefoon** 030 – 286 10 00 **Fax** 030 – 286 12 24  
**www.utrecht.nl**

Raadscommissie Stad & Ruimte

<b>Behandeld door</b>	Fabian Mol	<b>Datum</b>	12 april 2011
<b>Doorkiesnumme</b>	030 – 2867139	<b>Ons kenmerk</b>	11.040249
<b>E-mail</b>	f.mol@utrecht.nl	<b>Onderwerp</b>	Aanvullend voorontwerp HOV Om de Zuid
<b>Bijlage(n)</b>	4		

**Uw kenmerk**  
**Uw brief van**

**Verzonden**  
Bij antwoord datum, kenmerk en onderwerp

Geachte Commissieleden,

Met deze brief informeren wij u over vaststelling van het aanvullend voorontwerp HOV Om de Zuid in het Stationsgebied en bij het eindpunt in De Uithof en over de stand van zaken van het project Uithoflijn.

**Ontwerp begin- en eindstuk Uithoflijn vastgesteld**

Het college heeft het voorontwerp voor het begin- en eindstuk van de trambaan naar De Uithof vastgesteld. Dit ontwerp gaat ervan uit dat de tram start aan de binnenstadzijde van de nieuwe OV-terminal van het Centraal station en eindigt bij de P+R De Uithof. Het voorontwerp brengt in beeld hoe de trambaan gaat lopen en hoe deze veilig wordt ingepast in de omgeving. Naar aanleiding van de inspraak wordt de locatie van de opstelsporen in De Uithof gewijzigd. Verder krijgen de insprekers antwoord op vragen over onder meer loopstromen en vervoerbewegingen in het stationsgebied, de tweede spoorkruising bij de Bleekstraat, de koppeling met de sneltram naar Nieuwegein en IJsselstein, het medegebruik van de trambaan door overig verkeer, de ontsluiting van de Rubenslaan en de HOV-baan langs het Kruisvaartkwartier.

*Opstelruimte in De Uithof*

Door ondermeer bewoners van landgoed Oostbroek, wijkraad Oost en diverse natuurorganisaties is ingebracht dat de opstelplaatsen in De Uithof, nabij landgoed Oostbroek geluid- en lichtoverlast zullen veroorzaken. Zij verwachten dat deze opstelplaatsen een inbreuk zijn op de ecologische waarden van het terrein, het groene overgangsgebied tussen stad en land en met name voor het aangrenzende landgoed Oostbroek. Ook de raadscommissie Stad en Ruimte heeft op 10 februari 2011 aangedrongen op een andere oplossing.

Naar aanleiding van de bezwaren is het realiseren van de opstelsporen bij de P+R nader onderzocht. Het plan is nu om de opstelsporen nabij de P+R De Uithof aan te leggen en niet, zoals in het voorontwerp, op het terrein tussen het Wilhelmina Kinderziekenhuis en landgoed Oostbroek. Het is fysiek mogelijk de trambaan bij P+R De Uithof door te trekken tot achter de P+R. Daarmee ontstaat voldoende opstelruimte voor 8 dubbele tramstellen. De trams staan dan tussen het P+R gebouw en de rij bomen langs de rijksweg A28. Waarbij de opstelsporen onder de universiteitsweg moeten worden doorgetrokken om voldoende ruimte te winnen. Opstelruimte is nodig om de tramstellen buiten de spijstijden te 'parkeren' en ook voor schoonmaken en klein onderhoud. Groter onderhoud vindt plaats in de remise in Nieuwegein.



Datum: 12 april 2011  
Ons kenmerk: 11.040249

*HOV-baan Kruisvaartkwartier*

Als er een trambaan naar De Uithof komt, kunnen de bussen niet meer over de Adama van Scheltemabaan rijden. Er komt dan een vrijliggende HOV-busbaan, parallel aan het spoor langs het Kruisvaartkwartier naar de Jaarbeurszijde van de OV-terminal. Het college legt dit tracé nu vast, de route en haltering van de bussen voor de eindhalte in de OV-terminal wordt nog gezien. De HOV-baan Kruisvaartkwartier moet gereed zijn vóór de werkzaamheden voor de aanleg van de trambaan op de Adama van Scheltemabaan starten. Belanghebbenden zullen te zijner tijd worden betrokken bij het ontwerp hiervan. In juni 2010 hebben Bestuur Regio Utrecht en gemeente Utrecht al besloten dat alle tramhaltes aan de binnenstadszijde komen en (uiteindelijk bij het hele tramnetwerk) alle bushaltes aan de Jaarbeurszijde. In de ruimtelijke plannen van het Stationsgebied en het Kruisvaartkwartier is al rekening gehouden met een vrije busbaan.

Bewoners en andere belanghebbenden konden reageren tot en met 2 februari 2011. Wijkraden is om advies gevraagd. Ook was er een informatiebijeenkomst en een overleg met de wijkraden. De ingezonden reacties zijn in de inspraaknota gebundeld en voorzien van antwoord. Ook de adviezen van de wijkraden, het antwoord van het college en de verslagen van de informatiebijeenkomsten zijn in de inspraaknota opgenomen. De inspraaknota is te vinden op [www.utrecht.nl/hovomdezuid](http://www.utrecht.nl/hovomdezuid).

In januari 2010 is het voorontwerp voor het middengedeelte al vastgesteld. Voor het ontwerp in het Stationsgebied en doortrekken naar P+R was nader onderzoek nodig. Dat is afgerond waarna ook voor het begin- en eindstuk een voorontwerp is gemaakt. Ook de koppeling met de huidige trambaan naar Nieuwegein en IJsselstein is in het voorontwerp opgenomen. In juni besluiten Bestuur Regio Utrecht en gemeente Utrecht definitief of er een vrije bus- of trambaan komt tussen Utrecht CS en De Uithof. De Uithoflijn wordt dan de eerste nieuwe tramlijn van het regionale tramnetwerk van de regio Utrecht.

**Kapvergunning**

Op 23 februari zijn de kapvergunningen ten behoeve van de aanleg van de HOV baan onherroepelijk geworden. Tijdens de eraan voorafgaande inspraakronde leverde het Platform van Utrechtse natuur- en milieugroepen (PLU) een aantal aanbevelingen. De Projectorganisatie HOV Om de Zuid heeft deze besproken met het PLU en overgenomen. Het betreft onder andere de aanbevelingen om bomen zo min/kort mogelijk in depot te brengen/houden en de herplant goed af te stemmen met de uitvoeringsplanning (bijvoorbeeld niet herplanten en in de nabijheid werk uitvoeren). Ten behoeve van deze vergunningen heeft een herinventarisatie plaatsgevonden van het aantal bomen. Hieruit volgt dat er 1287 bomen aanwezig zijn. Hiervan worden 690 bomen gekapt, 141 bomen worden herplant en 200 nieuwe bomen geplant.

De eerste kapwerkzaamheden vonden in maart plaats bij de Herculesbrug. Op deze plek zijn circa 40 bomen gekapt. Dit moest nu al gebeuren, omdat kappen tijdens het broedseizoen (half maart – half juli) niet is toegestaan. Het kabel- en leidingenwerk bij de brug en de snelweg start in april. Als de werkzaamheden aan de trambaan klaar zijn, worden er bomen terug- en bijgeplant.

We vertrouwen erop u hierbij voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

De secretaris,

De burgemeester,