

Sport 4 Optimalisatie van het openbaar vervoer

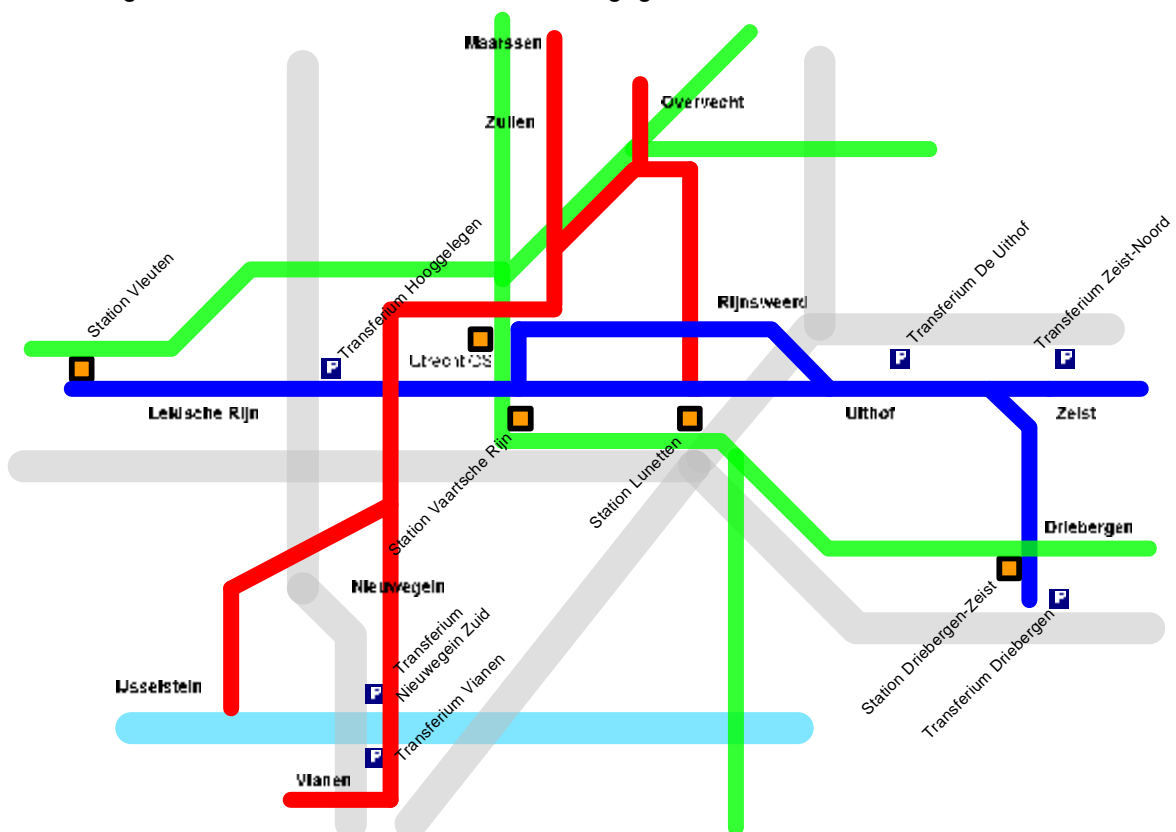
Inleiding

Utrecht is tot op heden altijd wat bescheiden geweest in de opzet van haar openbaar vervoer. Uit onderzoek blijkt dat steden van minder nationaal belang maar van ongeveer dezelfde omvang in landen om ons heen zijn al voorzien van één of meerdere tramlijnen. Utrecht is zo dadelijk omgeven door de redelijk zware weginfrastructuur die bij de draaischijffunctie horen, maar zelf steeds minder leefbaar en bereikbaar. Om dit gevaar te bestrijden is een goed openbaar vervoersysteem nodig om ten eerste zoveel mogelijk lokale reizigers te bedienen en ten tweede om reizigers vanuit interlokale systemen zo ver mogelijk naar de plaats van bestemming te brengen. Vertramming van de bestaande hov-banen, radiale en later ook tangentiële tramlijnen is één van de treden naar een verbeterde 'modal-split'.

Commissie Dekker mei 2008: "privaat wat kan en publiek wat moet".
Commissie Ruding juni 2008: "besparen met pps"

Met de conclusie van deze commissies in het achterhoofd zou er gekozen kunnen worden voor splitsing in twee concessies. Dit geeft de concessieverlener stevige grip, hij kan immers vergelijken! Door de ontstane competitie is de reiziger uiteindelijk de winnaar, en daar draait het om. Zo'n keuze geeft ook de mogelijk integrale (pps/dbfmo) contracten in de markt te zetten, die (deels) door derden gefinancierd kunnen worden. Dit impliceert wel dat de systeemeisen gebaseerd moeten worden op de keuzen die nu worden gemaakt voor het upgraden van de SUNY-lijn. Het is daarom van belang dat in het kader van de verwezenlijking van deze plannen snel een professioneel projectbureau, bij voorkeur onder de vleugels van het BRU, wordt opgezet, dat voldoende mandaat krijgt van de samenwerkende overheden. Wij zijn in dit voorbeeld uitgegaan van twee concessies, een noord-zuid concessie (rood) en een oost-west concessie (blauw). Voor de volledigheid is ook Randstadspoor is in groen weergegeven.

Het OV-diagram, einde fase 2, wordt hieronder weergegeven.



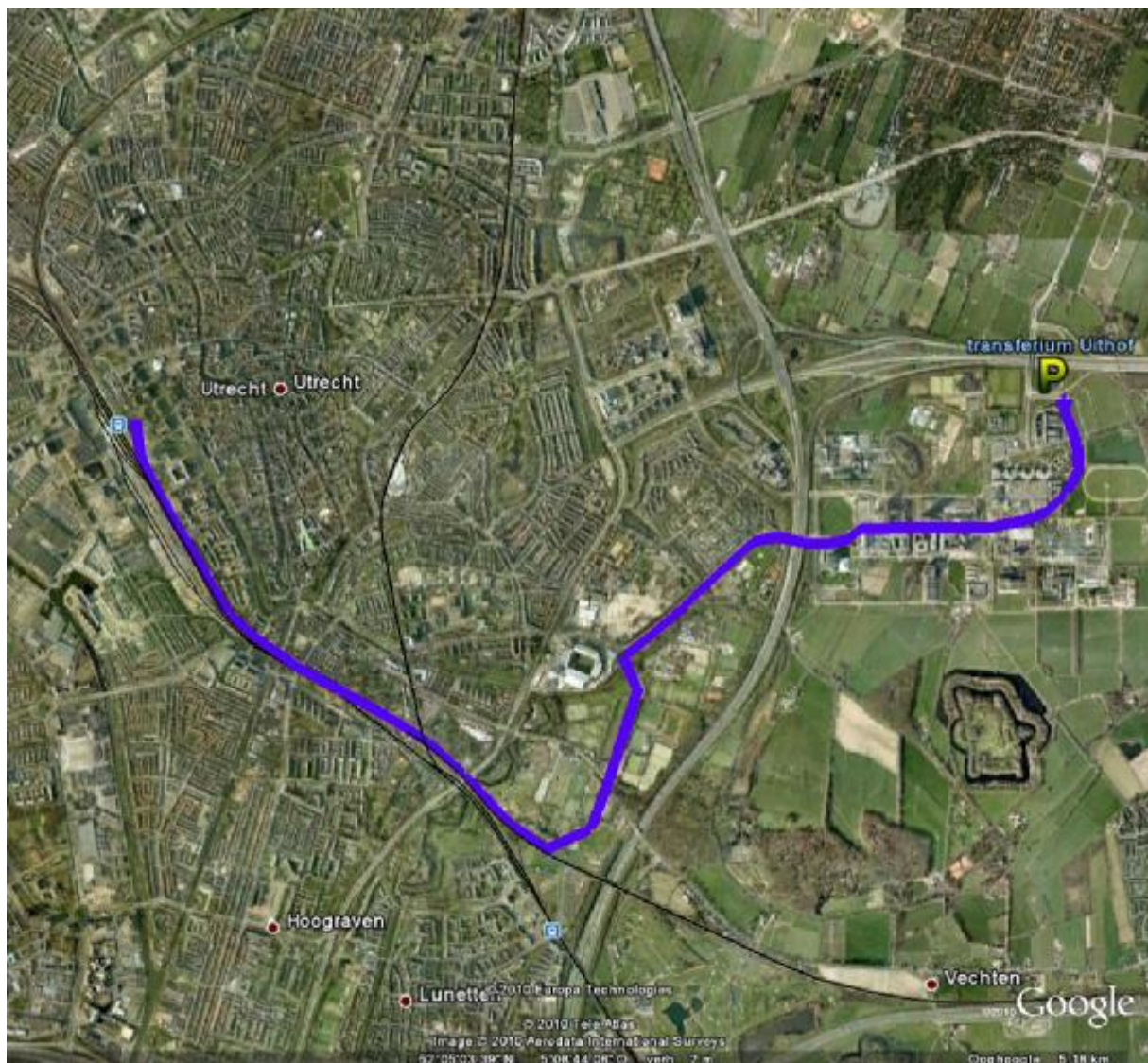
Voorstel

Fase 1a De eerste en allerbelangrijkste stap "Om de zuid"

Sneltram Om de Zuid

Het tracé wijkt niet af van de huidige plannen van het BRU/gemeente Utrecht.
Het nieuwe station Vaartsche Rijn en het verplaatste station Lunetten wordt aangedaan.
Een transferium in de Uithof is voorzien voor de mensen die werken op de Uithof en voor diegenen naar het Centrale Station, Vaartsche Rijn of Lunetten willen om zodoende door te reizen.

Verwacht aantal reizigers 30.000+
Realisatieperiode 2011-2015



Fase 1b Uitbouw van de oostwest-as

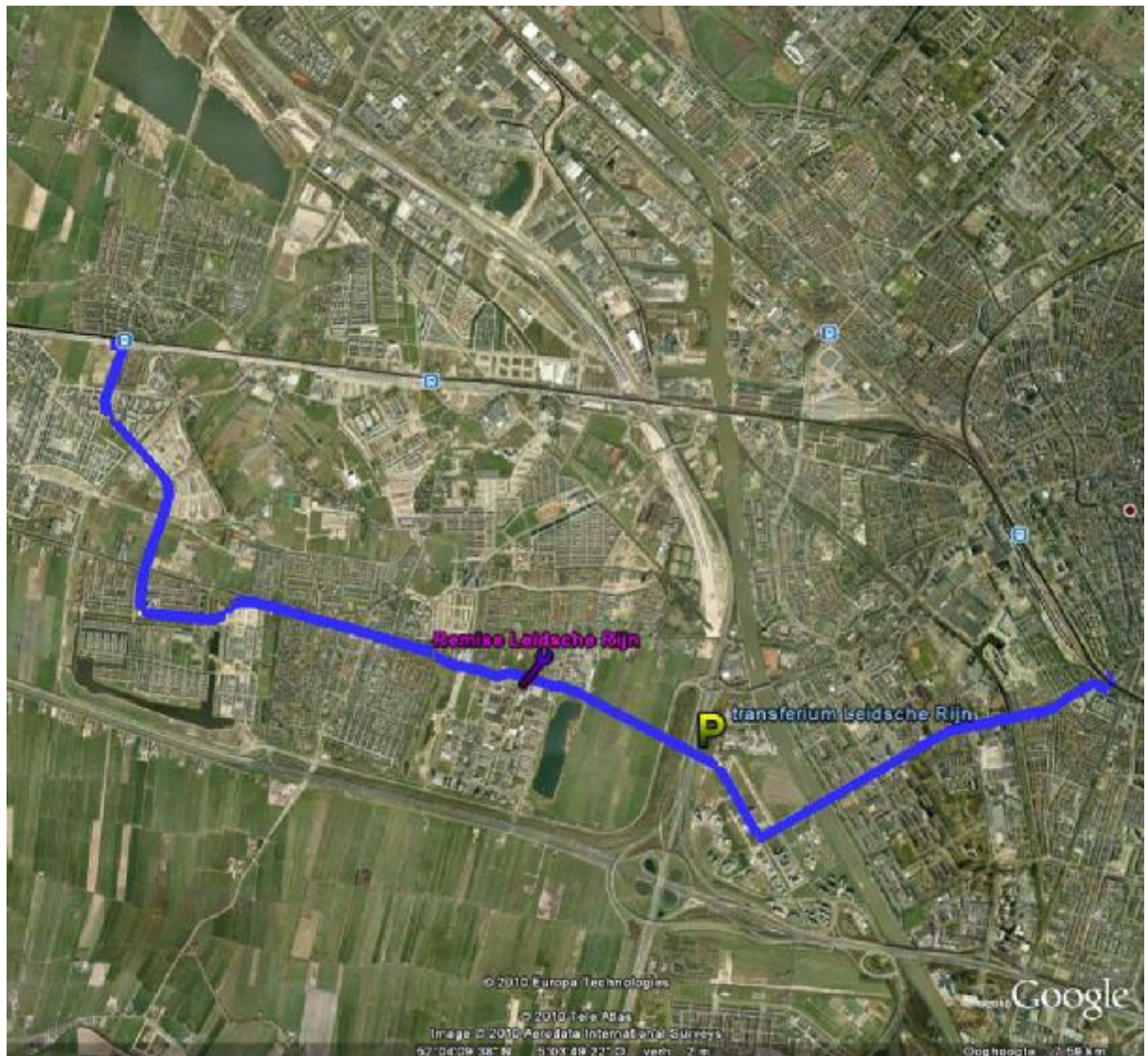
Sneltram Leidsche Rijn

In het steeds groeiende Leidsche Rijn zal de behoefte aan een goede verbinding met het Centrum en de mogelijkheid om door te reizen via CS alleen maar toenemen. Een transferium bij Hooggelegen biedt niet alleen de werknemers van kantorenlocatie Papendorp goede mogelijkheden, ook de bezoekers van de Jaarbeurs zijn uitstekend te bedienen vanaf deze locatie. Doordat voor een groot deel het bestaande HOV tracé gevolgd wordt zijn de investeringen en de procedures voor dit deel te overzien. Aan de centrumzijde hebben we ervoor gekozen via het nieuwe station Vaartsche Rijn aan te sluiten op het Om de Zuid tracé. Vanwege mogelijke aanpassing van dit station is extra budget ingerekend. Het tracédeel tussen CS en Vaartsche Rijn wordt dus door twee lijnen bereden. Daarmee ontstaat ook de eerste tangent, als de sneltrams om en om gaan doorrijden naar de Uithof en het Centraal Station.

Aan de westzijde eindigt de lijn bij station Vleuten, een nieuwe inter-modale knooppunt. Door de keuze voor twee concessies wordt er langs deze lijn, op industrieterrein Strijkviertel een tweede remise voorzien.

Verwacht aantal reizigers 25.000

Realisatieperiode 2015-2018

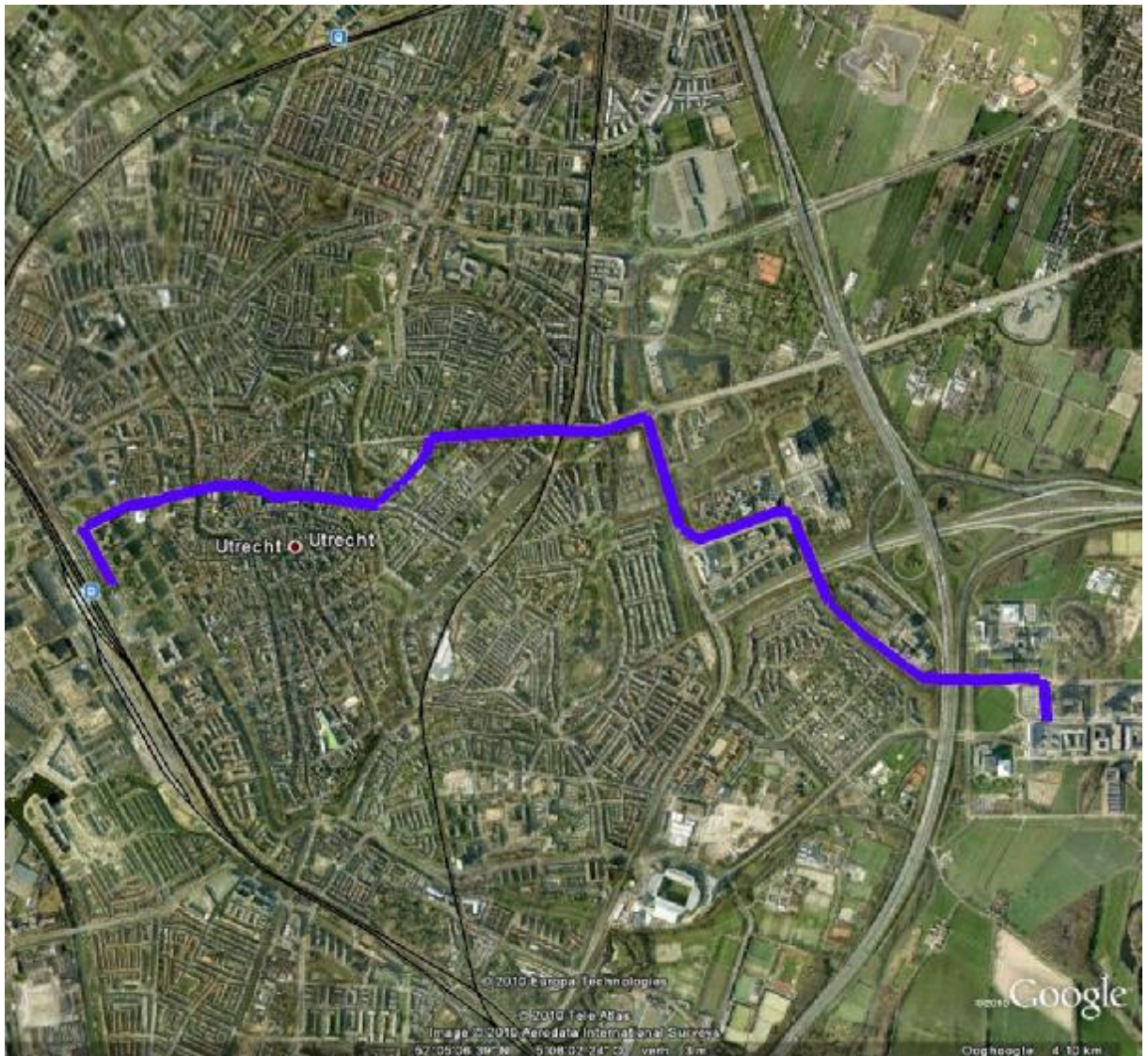


De Binnenstadsas

Een elementaire schakel in het net. Deze lijn dient in latere fase als ontsluiting naar Overvecht en Zuilen en is de tweede verbinding met de Uithof, later ook Zeist en Driebergen. Deze verbinding zal het wegverkeer in de oostelijke binnenstad en Rijsweerd ook aanzienlijk terugdringen. Deze lijn is als tram uitgewerkt, lagere gemiddelde snelheden en meer haltes.

Verwacht aantal reizigers 30.000

Realisatieperiode 2017-2020



Transferium Nieuwegein-Zuid

Door een transferium ter plaatse van de afrit Nieuwegein Zuid wordt de reiziger een snelle verbinding met het centrum van Nieuwegein, het Antonius ziekenhuis en de binnenstad van Utrecht bezorgd. Het zal later samen met het transferium in Vianen voor ontlasting van de rijkswegen vanuit het zuiden zorgen. De bestaande SUNY-lijn moet hiervoor verlengd worden tot aan het transferium.



Fase 2 De uitbouw naar een netwerk

Tram Overvecht en Tram Zuilen

Een tramverbinding naar de oude wijken aan de noordkant van Utrecht mag niet ontbreken. Er wonen veel potentiële ov-reizigers in deze wijken, die door deze verbindingen aansluiting krijgen met de binnenstad en het overige ov. Door het stadse karakter van deze verbindingen hebben we deze lijnen ook als tram uitgewerkt.

Verwacht aantal reizigers
Realisatieperiode



Sneltram naar Vianen

De geïsoleerde ligging van Vianen vraagt om een degelijke oplossing. De tot nu toe ongebruikte oude rijkswegbrug is een mooie drager van deze verbinding, die aansluit op het aan de vorige fase aangelegde spoor naar het transferium in Nieuwegein-Zuid. Bovendien wordt de reiziger weer in staat gesteld zijn auto te parkeren in een transferium en per sneltram door te reizen naar Nieuwegein, de Jaarbeurs of het stadshart van Utrecht of Vianen zelf.

Verwacht aantal reizigers
Realisatieperiode



Spoorlijn Utrecht-Breda

Niet gebudgetteerd in dit plan, maar toch heel belangrijk in het terugdringen van de verkeersdruk in en om Utrecht. Goudappel Coffeng en BAM hebben een initiatief gelanceerd dat praktisch gezien realiseerbaar is. De 2,5 tot 3 miljard, die bij gelijktijdige uitvoering met de herprofilering van de A27. De aanleg van deze lijn geeft de mogelijk bij voorstadhalte Houten een transferium aan te leggen, een extra maatregel de verkeersdruk in het Utrechtse te verlagen.

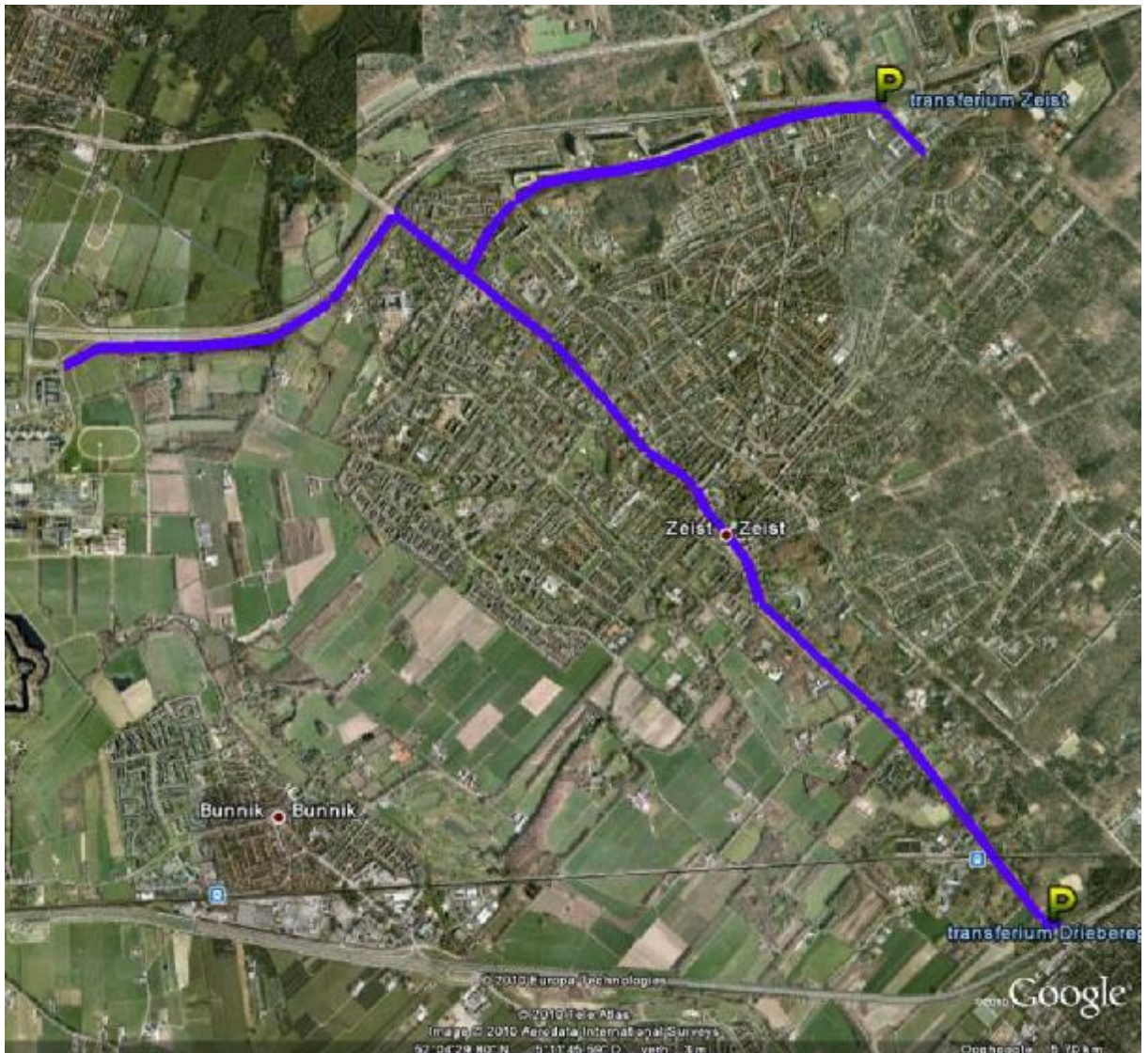


Sneltram Zeist-Driebergen en Zeist-Noord

Veel verkeer wringt zich iedere morgen en avond een weg van en naar het oosten van de stad. Zowel bewoners van Zeist en Driebergen als forensen naar de kantorencentra aan de oostzijde van de stad. De sneltramlijnen naar Zeist en Driebergen leveren een efficiënte en rendabele oplossing voor deze ontsluiting. Transferia bij de afslag Driebergen en Zeist-Noord geven de automobilist de mogelijkheid zijn reis zonder file naar zijn bestemming door te reizen. Vooral voor de reizigers naar de Uithof en Rijsweerd is dit een heel aantrekkelijke aansluiting.

Verwacht aantal reizigers

Realisatieperiode



Sneltram naar Maarssen

Als verlenging van de tramlijn naar Zuilen is de aansluiting naar Maarssen een relatief korte slag. Het is denkbaar een transferium aan de noordelijke randweg te projecteren, deze is echter niet gebudgeteerd. Een aansluiting naar het station van Maarssen aan de westzijde van het kanaal is vrij kostbaar en kan wellicht in fase 3 zijn uitwerking vinden. Ook een tangent naar station Vleuten is een kansrijke optie in fase 3 en moet ruimtelijk gereserveerd worden.

Verwacht aantal reizigers
Realisatieperiode

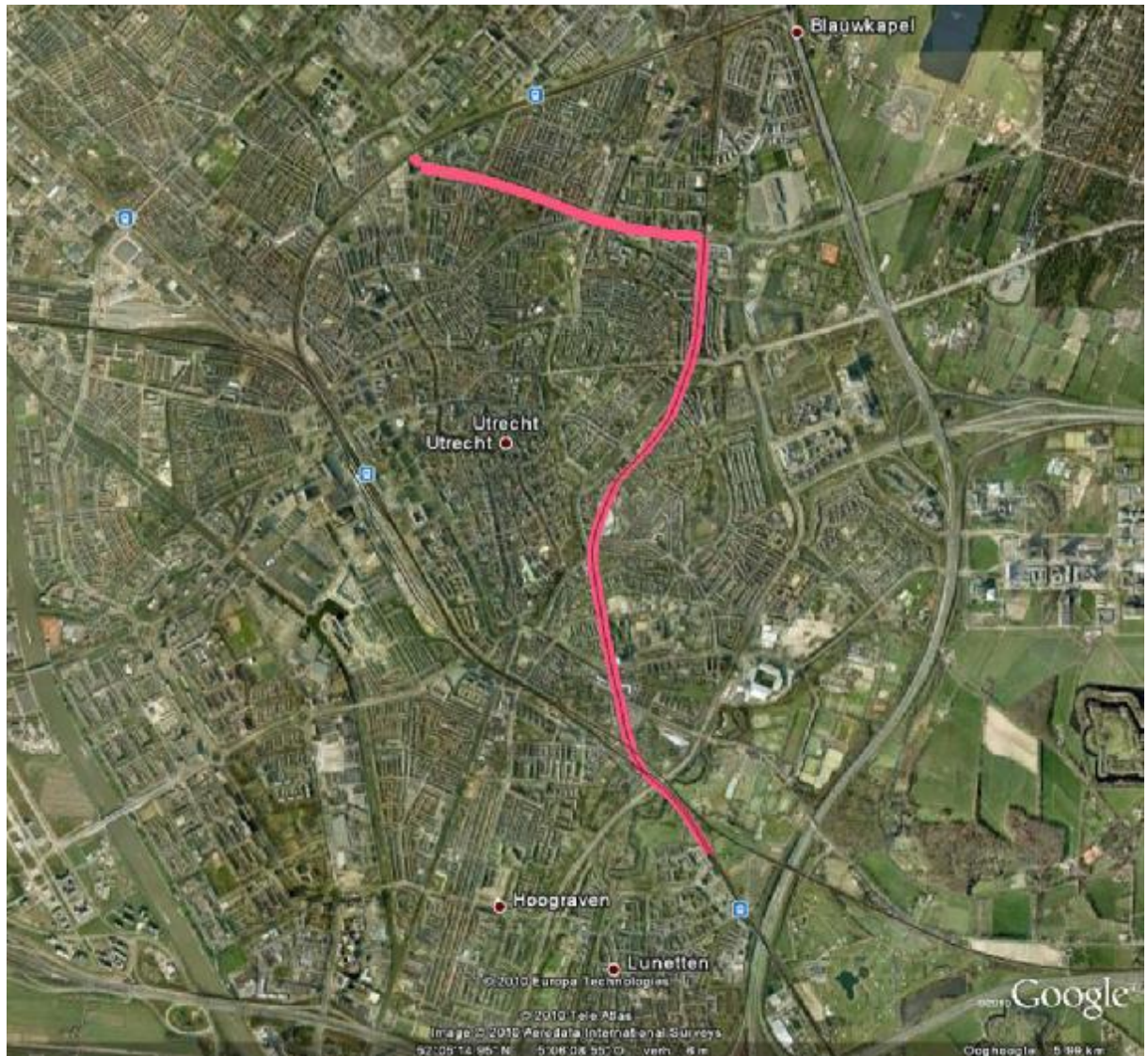


Tangent tram Overvecht-Lunetten

De eerste en meest logische noord-zuid tangent is die van Overvecht naar de nieuwe locatie van station Lunetten. Door gebruik te maken van de brede middenbermen van Overvecht en Tuindorp, en de Oosterspoorbaan is deze lijn goed inpasbaar.

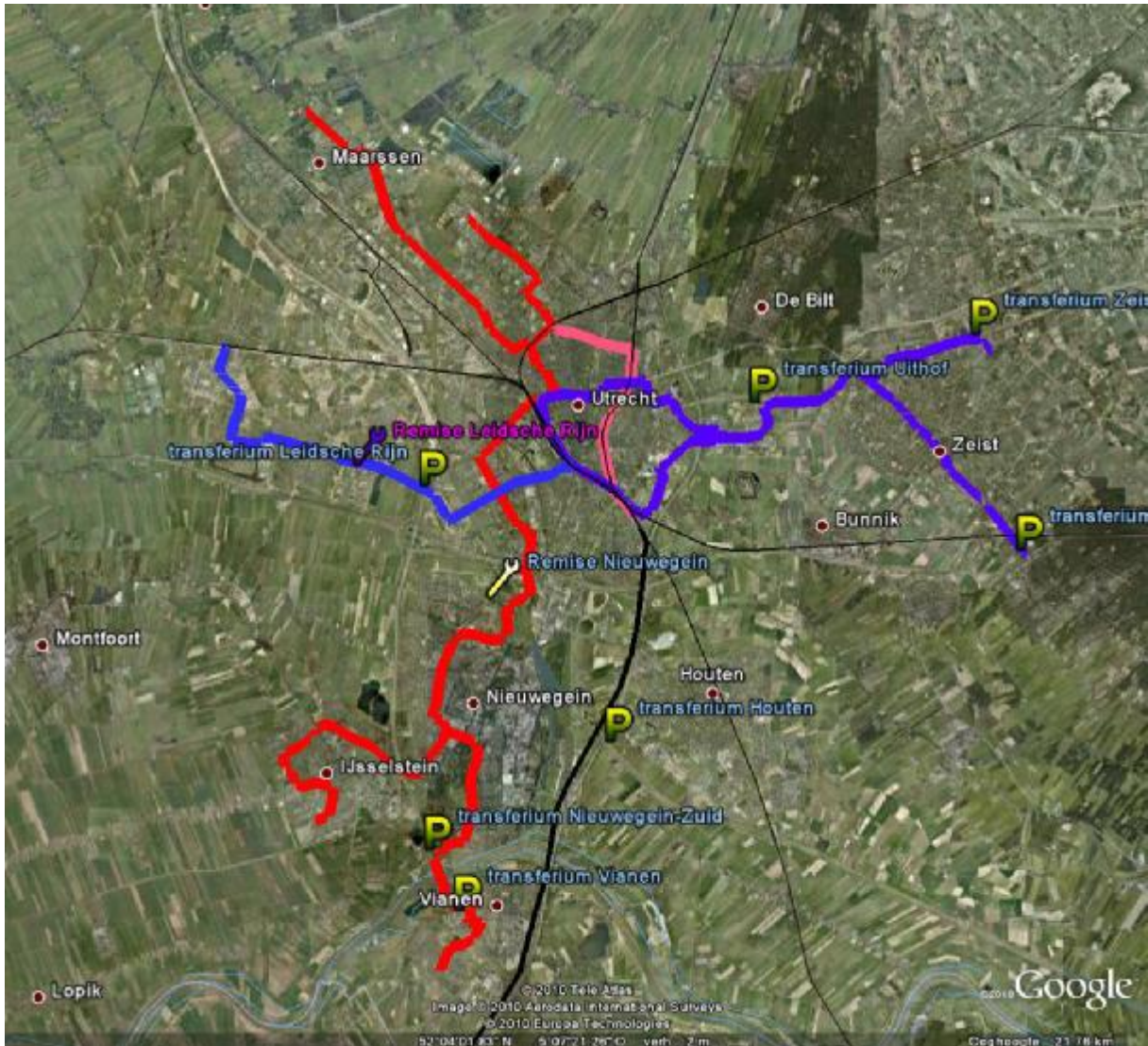
Verwacht aantal reizigers

Realisatieperiode



Fase 3 Vervolmaking van het tramnet na 2030

Het netwerk ziet in dan 2030 als volgt uit:



Na 2030 zal het ov-netwerk verder uitgebouwd moeten worden. Daarom moet er in het heden ruimte worden voorzien voor deze infrastructuur. Wij denken daarbij aan de volgende voorzieningen;

- n Tangent Hoograven – Leidsche Rijn
- n Tangent Leidsche Rijn – Maarsse

Voorts kunnen wij ons voorstellen dat vanwege de toenemende druk op station Utrecht-Centraal er behoefte ontstaat dit knooppunt te ontlasten;

- n Spoorlijn Bunnik-Woerden
- n Station Utrecht Zuid



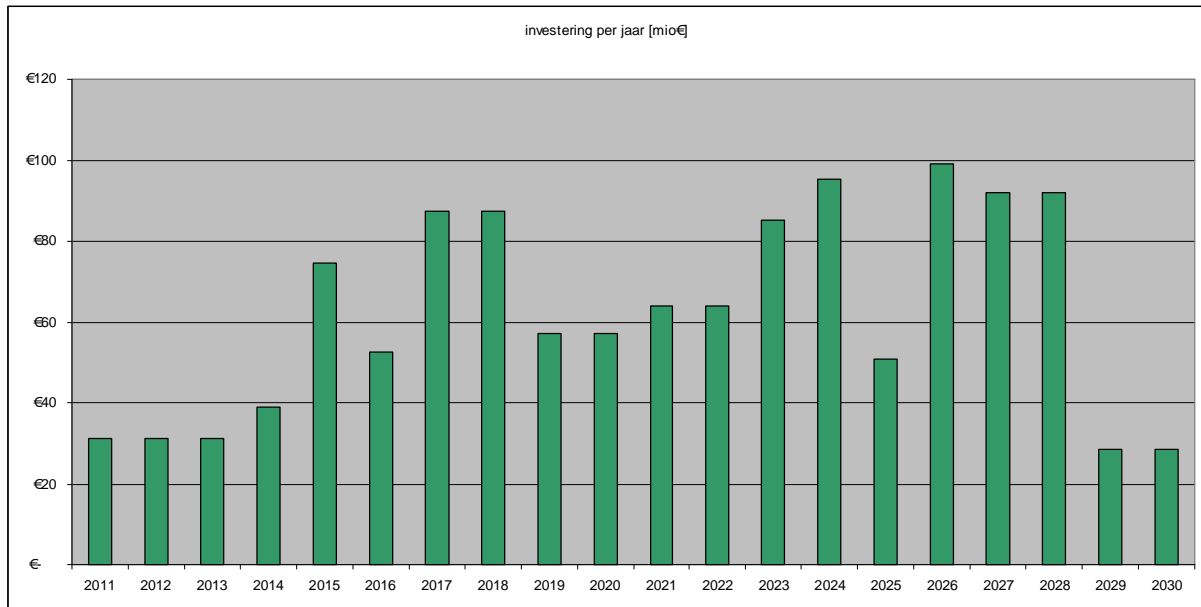
Kosten

Uitgangspunten raming

- gemiddelde snelheid tram 15 kph
- gemiddelde snelheid sneltram 25 kph
- halteafstand sneltram 400 tot 1000 meter
- halteafstand tram 200 tot 600 meter
- interval 6 minuten in de spits
- railinfrastructuur inclusief voorzieningen tegen geluid en trilling
- inclusief aan- en onderliggende civiele werken
- inclusief (snel-)trammaterieel met terugwinning van remenergie en in staat ca 2km bovenleidingloos te kunnen rijden
- inclusief CVL, reizigersinformatie systemen
- exclusief verwerving grond
- bedragen in miljoenen euro's
- prijspeil 2010
- exclusief BTW

gereed	raming	OV+++	KvU
fase 1a, tot 2015			
2015	sneltram Om de Zuid	€ 156	€ 156
2015	transferium Uithof	€ 15	€ 15
fase 1b, tot 2020			
2018	sneltram Leidsche Rijn (hov-baan)	€ 144	€ 144
2018	transferium Leidsche Rijn	€ 20	€ 20
2018	tramremise/opstelplaats	€ 50	€ 50
2020	tram Binnenstadsas (hov-baan)	€ 99	€ 99
2020	transferium Nieuwegein-Zuid	€ 15	€ 15
sub fase 1		€ 499	€ 499
fase 2, tot 2030			
2022	tram Overvecht	€ 99	€ 99
2024	tram Zuilen	€ 63	€ 63
2024	sneltramverlenging Vianen	€ 94	€ 94
2024	transferium Vianen	€ 10	€ 10
2025	spoorlijn Breda	€ 2.500	PM
2025	transferium Houten	€ 10	€ 10
2026	sneltram Zeist-Driebergen	€ 164	€ 164
2025	transferium Driebergen	€ 10	€ 10
2028	sneltram Zeist-Noord	€ 64	€ 64
2028	transferium Zeist	€ 10	€ 10
2028	sneltram verlenging Maarssen	€ 110	€ 110
2030	tramtangent Overvecht-Lunetten	€ 115	€ 115
sub fase 2		€ 3.249	€ 749
fase 3, na 2030			
	tangent Hoograven-Leidsche Rijn		X
	tangent Maarssen-Leidsche Rijn		X
	spoorlijn Bunnik-Woerden		X
	station Utrecht-Zuid		X
sub fase 3			
totaal		€ 884	€ 1.248

Financiële planning, het investeringsniveau per jaar



Noodzakelijk is vooral de samenwerking van de betrokken decentrale overheden. Uit bovenstaand schema blijkt de noodzaak, omzetten tot 100 m€, een professionele projectorganisatie op te zetten, teneinde het realisatie proces tot een goed einde te brengen.