

Gemeente Utrecht
Afdeling Realisatie Mobiliteit
Antwoordnummer 3376
3500 VP Utrecht

Betreft: reactie op Mobiliteitsplan 'Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen'

Utrecht, 21 december 2015

Geacht College,

Het ROCOV Utrecht heeft met veel belangstelling kennisgenomen van "**Slimme routes, slim regelen, slim bestemmen**", **concept Gemeentelijk verkeers- en vervoersplan Utrecht 2015 – 2025**. Wij willen graag van de gelegenheid gebruik maken om een inspraakreactie hier op te geven.

Onze reactie is geformuleerd aan de hand van een aantal uitgangspunten. U vindt deze uitgangspunten uitgebreid verwoord in twee bijlagen. Deze bijlagen maken onderdeel uit van onze inspraakreactie. We beperken ons tot de hoofdlijnen waar de gemeente Utrecht verantwoordelijkheid voor heeft dan wel haar invloed kan aanwenden. We volgen daarbij zo veel mogelijk de indeling van het mobiliteitsplan.

3.3 Openbaar vervoer: systeemsprong, stimuleren voor de langere afstanden Groei van de stad vraagt om systeemsprong in openbaar vervoer en Hoogfrequent Randstadspoor

We merken op dat er veel nadruk ligt op de lange afstanden in de systeemsprong in het openbaar vervoer. De stad Utrecht heeft inderdaad belang bij goede en betrouwbare lange-afstandstreindiensten om het snelwegennet te ontlasten. Maar prioriteit op spoorgebied zijn naar onze mening frequentere regionale treindiensten en de investeringen in het spoornet die hiervoor nodig zijn.

Sternetten voor de drie (inter)nationale knooppunten

We onderschrijven de wijziging van één hoofdknoop naar meerdere knooppunten om Utrecht Centraal Station en daarmee de aansluitende OV-verbindingen te ontlasten. De stad heeft baat bij meer treinstops (ook voor lange-afstandsreizigers) op regiostations, inclusief aansluitende OV-verbindingen met Rijnsweerd en De Uithof. Daarnaast dient de spoorlijn Almere – Utrecht – Breda er spoedig komen, met een station voor IC en stoptrein op De Uithof. We adviseren om samen met andere overheden te komen tot een spoorvisie voor Midden-Nederland.

Binnenstadtram: belangrijk voor betere ontsluiting Sciencepark en hogere verblijfskwaliteit binnenstad

In de groeiende stad Utrecht en regio is het openbaar vervoer toe aan een schaalessprong: de ontwikkeling van een tram-/HOV-netwerk. Omdat het gebruik van de fiets – ook de e-bike – toeneemt, moeten de knooppunten van het tram-/HOV-netwerk de overstap tussen fiets en OV goed faciliteren.

Aan ROCOV Utrecht nemen deel: COSBO, Fietsersbond afdeling Utrecht, Hogeschool Utrecht, Natuur- en Milieufederatie Utrecht, ROVER, SOLGU, Universiteit Utrecht, VIDUIS Studentenunie, Vervoer UMC, Diakonessenhuis, U15, SBO, SRA, GPPA, SOL en SGLA

Wij adviseren om in de eerstkomende jaren te komen tot beslissingen voor een aantal verbeteringen van de OV-infrastructuur:

- Tramlijn Centraal station – centrumas – Rijnsweerd – De Uithof. Ons advies is om onmiddellijk na voltooiing Uithoflijn te beginnen met de aanleg.
- In combinatie daarmee beginnen aan verder ontwikkelen van de “HOV-bril”: te beginnen met een tramlijn Centraal station – Vaartsche Rijn – Papendorp – De Meern – Vleuten. Hiermee wordt het spoorstation Vaartsche Rijn aangesloten op het tram net. Iets wat gemist werd in het Mobiliteitsplan.
- Ook zal een visie geformuleerd worden op de energievoorziening van die lijnen. onze vraag is of trams op deeltrajecten zonder bovenleiding moeten kunnen rijden: bijvoorbeeld binnenstadsas?
Op zulke trajecten moeten we zo nodig investeren in oplaadpunten in plaats van bovenleiding.
- Bouw een robuust tramnet. Een verstoring mag niet de hele tramdienst lamleggen. (het toepassen van het fail safe principe).
Bijvoorbeeld: de tram naar Vleuten niet via Europalaan maar via Balijelaan naar Papendorp¹ leiden; de Dichtersbaan berijdbaar maken voor trams.
- Traminfra in principe ook berijdbaar door bussen (afhankelijk van inrichting infra, frequentie tramdienst). Er blijven buslijnen o.a. op de centrumas en de Heidelberglaan. Maar er zijn tramvervangende busdiensten nodig bij verstoringen.
- Exclusief gebruik van HOV-/trambanen door openbaar vervoer. In principe moet verkeer op HOV-/trambanen voorrang hebben op kruisend verkeer.
- Het traject Centraal station – Vleutenseweg – Parkwijk – De Meern – Vleuten (via Rivierkom?) zal op langere termijn wellicht aan vertramming toe zijn. In afwachting daarvan spoedig voorzien van comfortabele elektrische (gelede) bussen.
- De grote busring lijn 3/9 Centraal station – Zuilen – Overvecht – Centraal station² zal een flinke vervoerprestatie moeten leveren en moet kwaliteit hebben die die van HOV benadert. Mede met het oog op de omgeving raden we aan hier spoedig comfortabele elektrische (gelede) bussen in te voeren. Regelmaat en doorstroming te verbeteren door meer ruimte en voorrang te geven voor de bus onder andere op de Amsterdamsestraatweg.
- Het OV-netwerk beperkt zich niet tot de gemeente Utrecht. In uw nota zien we een studiepijlje staan voor verlenging van een tramlijn richting Zeist. We spreken ons hier niet over uit, want bij dit onderwerp kunnen we moeilijk met de gemeente Utrecht in gesprek zonder dat de andere betrokken gemeenten in dat gesprek aanwezig zijn.

Overstapmogelijkheden op kleinere knooppunten en Maatwerk en innovaties voor wijkontsluitend vervoer

De stad Utrecht heeft in de 20e eeuw een goed en goed functionerend busnetwerk ontwikkeld. Dat bestaat grotendeels nog, hoewel het BRU enkele lijnen en trajecten uit het stadsnet heeft wegbezuinigd. Wij vermoeden dat dit geleid heeft tot reizigersverlies: naar onze indruk hebben de naburige lijnen niet geprofiteerd.

De stad heeft behoefte aan dat redelijk fijnmazige OV-net. Dat vereist samenwerking tussen de provincie, die bereid moet zijn de regie over het hele regionale OV te blijven

¹ Dan kruisen twee tramlijnen elkaar bij het 5-Meiplein. Daar moeten dan wisselverbindingen zijn tussen beide lijnen.

² Deze ring staat in het OV-Streefbeeld van het BRU, 2014, en wordt uitgewerkt door Qbuzz. De invoering wordt verwacht in de dienstregeling van juli 2016.

voeren, en de gemeente, die haar verantwoordelijkheid moet nemen voor een geschikte infrastructuur en passende verkeersmaatregelen.

Wij adviseren om samen met het provinciebestuur en de vervoerders het fijnmazig OV-netwerk in de stad Utrecht te behouden en te blijven ontwikkelen. Daarbij is evenals in de rest van het net kwaliteit van belang: te denken valt bijvoorbeeld aan comfort, toegankelijkheid en reisinformatie en aan een goede verknoping met het hele netwerk.

3.4 Auto

De gemeente Utrecht heeft haar verantwoordelijkheid op het gebied van infrastructuur en verkeersmaatregelen. De reiziger is gebaat bij OV dat vlot en betrouwbaar verloopt. Dat betekent meer doorstroming voor het openbaar vervoer om te voorkomen dat bussen vast lopen in het autoverkeer.

Autoverkeer zo lang mogelijk op de snelwegen

De gemeente Utrecht streeft er naar om zoveel mogelijk autoverkeer op de snelwegen te laten rijden. Dit zal effect hebben voor zowel autoverkeer stad-in als stad-uit. Het effect op het laatste kan stagnatie van het autoverkeer op snelwegen rondom de stad en de toeleidende stedelijke verbindingswegen zijn. De doorstroming van het openbaar vervoer en daarmee de betrouwbaarheid hiervan komt hiermee onder druk te staan. Wij zullen deze ontwikkelingen op dit gebied nauwlettend volgen voor het effect op het openbaar vervoer.

Stedelijke verbindingswegen voor verkeer naar de wijken

Volgens het mobiliteitsplan worden stadsboulevards gerealiseerd op stedelijke verbindingswegen in de stad. Deze stadsboulevards bieden minder ruimte voor doorstroming van het autoverkeer en daarmee voor het openbaar vervoer. De informatie over de realisatie toont onzekerheid over het effect hiervan op het openbaar vervoer. Wij adviseren of onderzoeken of één van de twee rijbanen voor eerst te bestemmen voor het openbaar vervoer en overige autoverkeer af te wikkelen op de andere rijbaan. Op deze wijze kunnen de effecten van invoering van stadsboulevards op het autoverkeer en daarmee voor het openbaar vervoer ingeschat worden. Wij zullen ook de ontwikkelingen op dit gebied nauwlettend volgen voor het effect op het openbaar vervoer.

Algemeen

Tot slot de vraag of de omliggende gemeenten betrokken zijn bij dit mobiliteitsplan, vanwege de gevolgen voor hen.

Vragen

Als u vragen heeft over ons advies, kunt u contact opnemen met het secretariaat. Wij verwachten uw schriftelijke reactie uiterlijk vier weken na dagtekening van deze brief.

Met vriendelijke groet,



drs. J. van Leijenhorst
Voorzitter ROCOV Utrecht

Bijlage 1: inspraakreactie op Mobiliteitsplan 'Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen'

Visie op openbaar vervoer

Openbaar vervoer dient twee belangen: het sociale belang van de mobiliteit van mensen en het maatschappelijke belang van bereikbaarheid van stad en regio:

- Het sociaal belang: het openbaar vervoer verschaft mobiliteit voor iedereen die om welke reden dan ook niet met een eigen vervoermiddel reist. Dat kunnen diverse redenen zijn: een vrijwillige keuze omdat men bijvoorbeeld files of het zoeken naar een parkeerplek wil mijden, of omdat het openbaar vervoer het beste past in de eigen leefstijl; een noodzakelijke keuze als men niet beschikt over een auto of niet kan autorijden en ook de fiets voor de desbetreffende situatie geen optie is.
- Het maatschappelijk belang: het openbaar vervoer levert een onmisbare bijdrage aan de bereikbaarheid van stad en regio. De regio Utrecht kent veel reizigersstromen, onder andere veel woon-werkverkeer en woon-schoolverkeer (ingaaand en uitgaand), niet alleen gericht op het centrum van de stad, maar ook op bijvoorbeeld Utrecht Science Park, Papendorp/Leidsche Rijn centrum.³ Ook zijn er veel reizigers met andere motieven: winkelen, bezoek aan andere mensen, cultuur en recreatie, een bezoek aan een zorg- of dienstverlener, enzovoorts. Het openbaar vervoer kan al deze reizigersstromen goed verwerken zonder dat het veel beslag legt op de openbare ruimte en de leefbaarheid.⁴ Openbaar vervoer kan op redelijk korte termijn functioneren zonder een beroep te doen op fossiele brandstoffen.

Stelling. Het sociale belang van mobiliteit van mensen en het maatschappelijke belang van bereikbaarheid van stad en regio zonder te groot beslag op openbare ruimte en leefbaarheid en zonder beroep op fossiele brandstoffen zijn stedelijke belangen. Het ligt daarom op de weg van het gemeentebestuur openbaar vervoer te faciliteren en (mede) te ontwikkelen.

De reis van de reiziger

Verkeersbeleid, ook openbaar-vervoerbeleid, begint bij de reis van de reiziger. Die reis begint meestal bij de eigen voordeur van die reiziger en wordt afgelegd op verschillende manieren en met verschillende vervoermiddelen. De partijen verantwoordelijk voor mobiliteit dragen er zorg voor dat die vervoerwijzen een integraal netwerk van hoge kwaliteit vormen.

Als de reiziger zijn huis verlaat heeft hij gekozen op welke manier hij de reis wil maken. De reiziger wil in volle vrijheid, om welke reden dan ook, ervoor kunnen kiezen voor zijn reis of delen daarvan het openbaar vervoer te gebruiken. Hij moet daarbij in staat zijn om vlot zijn bestemming te bereiken:

- De reiziger gaat een eindje met de fiets; stalt die dan veilig bij een OV-knooppunt en vervolgt daar de reis via het netwerk van frequente treinen, trams en HOV-bussen.⁵ Soms wandelt de reiziger naar het

³ Ook uitgaande pendel kan flinke vervoerstromen veroorzaken. Bijvoorbeeld naar Nieuwegein en Zeist.

⁴ Bus, tram en trein hebben een veel kleiner deel van de openbare ruimte nodig dan de auto om hetzelfde aantal personen te verplaatsen en leggen na aankomst van de reizigers nauwelijks beslag op parkeerruimte: ze gaan immers weer op weg om nog meer reizigers te bedienen. Wat dat laatste betreft heeft het openbaar vervoer een voorsprong zelfs op de eigen fiets – daarvoor moet immers na de rit een parkeerplek gevonden worden.

⁵ De reiziger kan er ook voor kiezen de hele reis per fiets af te leggen. Maar die reis blijft in deze notitie buiten beschouwing. Daarover kunnen anderen immers veel beter adviseren.

OV-knooppunt.

- Als het OV-knooppunt wat verder weg is kan de reiziger meestal in enkele minuten lopen een stopplaats van het ontsluitend openbaar vervoer in de buurt bereiken; daar neemt hij een stads- of streekbus, of misschien een dorps- of wijkbus of – over enkele jaren – een vorm van automatisch geleid vervoer; hoe dan ook een voorziening die goed en betrouwbaar is en toegankelijk voor (bijna) iedereen. De frequentie van deze vervoermiddelen zal soms wat lager zijn, maar dan zijn ze wel betrouwbaar, hebben ze een heldere dienstregeling en sluiten ze naadloos aan op het andere openbaar vervoer. Na een niet al te lange rit komt de reiziger aan bij een OV-knooppunt en vervolgt daar de reis via het netwerk van frequente treinen, trams en HOV-bussen.
- Veelgevraagde bestemmingen in de stad Utrecht liggen vaak bij een halte van trein, tram of HOV-bus. Dan is de reiziger snel op zijn bestemming.
- Voor andere bestemmingen is er ontsluitend openbaar vervoer – ook hier goed, betrouwbaar en toegankelijk. De reiziger kan ook kiezen voor een langere wandeling.
- Ontwerpers van een OV-netwerk moeten er rekening mee houden dat overstappen voor zo veel mogelijk reizigers vermeden moet worden. Het kost vaak tijd en reizigers vinden het nooit prettig. Dus waar mogelijk overstapvrije verbindingen.
- Op veel OV-knooppunten zijn ook huur- en leenfietsen beschikbaar.⁶ Heel geschikt voor de “last mile”.

Stelling. Om de reis van de reiziger vlot en betrouwbaar te laten verlopen is nodig:

- *Meer doorstroming van het openbaar vervoer; bussen moeten niet in het autoverkeer vastlopen.*
 - *De aansluitingen binnen het OV-netwerk moeten naadloos en betrouwbaar zijn.*
 - *Er moeten genoeg leen- of huurfietsen beschikbaar zijn.*
 - *Op knooppunten en andere haltes moeten comfort en de reisinfo nog beter.*
- Zo komen we tot een integraal OV-netwerk met hoge kwaliteit.*

⁶ Veel reizigers kiezen voor openbaar vervoer in combinatie met de vouwfiets, die dan meegaat in het OV. We zijn terughoudend in het propageren van deze keuze omdat onzeker is in hoeverre het OV een verdere groei van vouwfietsenvervoer kan verwerken.

Bijlage 2: inspraakreactie op Mobiliteitsplan 'Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen'

De rol van de trein in en om de stad Utrecht

Het belang van Utrecht als kruispunt van regionale, nationale en internationale treinen

Utrecht is niet alleen kruispunt van treinverbindingen, maar ook van enkele zeer zwaar belaste autowegen: A2, A12, A27. Met het oog op de nadelen die (de groei van) dat autoverkeer mee kan brengen hebben we er belang bij dat het spoor goed toegerust is voor het opvangen van de groei van de personenmobiliteit. Het gaat hierbij om reizigers met bestemming in de regio Utrecht maar ook om reizigers die Utrecht passeren, al of niet met een overstap in Utrecht.

Wat hebben we hiervoor nodig?

- Verbetering van de infra voor nationale en internationale spoorverbindingen die via Utrecht verlopen om de snelwegen rond de stad te ontlasten. Betrouwbaarheid en robuustheid zijn hier belangrijker voor de reizigers dan verhoging van de frequenties van intercitydiensten.
- Als het gaat om hoge frequenties is prioriteit nummer 1 voor de regio de verbetering van de regionale treindiensten – die moet deels mogelijk gemaakt worden door investering in de infrastructuur. Bijvoorbeeld: de beoogde verbinding naar Amersfoort en de Veluwelijn moet mogelijk worden, de spoorverdubbeling richting Ede moet er alsnog komen en de stoptreindiensten op de lijn Amsterdam – Utrecht kunnen veel beter.
Er moet binnen de provincie Utrecht tariefintegratie komen tussen de trein en het andere OV. Reizigers moeten met één reisproduct de hele provincie kunnen bereizen.⁷
- Daarnaast delen we de wens om een aantal lange-afstandstreinen een extra stop te geven in stations als Bunnik, Driebergen, Bilthoven, Overvecht en Lunetten. Met naadloos aansluitende bussen kunnen reizigers dan De Uithof en Rijnsweerd bereiken zonder het centraal station te belasten.
Ook het station Vaartsche Rijn kan zo'n functie vervullen: overstap van trein op Uithoftram.
- Op de langere termijn zal er een spoorstation in het gebied De Uithof/Rijnsweerd moeten komen. Dit zou het beste deel kunnen zijn van de te ontwikkelen AUB-lijn, een spoorlijn Almere- Utrecht – Breda gebundeld met de A27. Het station Utrecht Science Park zal als tweede Utrechtse hoofdstation stoptreinen en intercity's faciliteren, aansluitingen bieden op de beide Uithoftramlijnen en ook het afleggen van de "last mile" met huur- of leenfiets moeten faciliteren.
- Om dit alles te verwezenlijken is het belangrijk om vanaf heden consequent op lokaal, provinciaal en landelijk niveau hieraan te werken. Dit traject kan beginnen met een initiatief om samen met onder meer de provincie Utrecht en de Utrechtse gemeenten een spoorvisie voor Midden-Nederland op te stellen.

Stellingen.

De stad Utrecht heeft belang bij goede en betrouwbare lange-afstandstreindiensten om het snelwegennet te ontlasten. Maar prioriteit op spoorgebied zijn frequentere regionale treindiensten en de investeringen in het spoornet die hiervoor nodig zijn.

De stad heeft baat bij meer treinstops (ook voor lange-afstandsreizigers) op regiostations, inclusief aansluitende OV-verbindingen met Rijnsweerd en De Uithof.

De spoorlijn Almere – Utrecht – Breda moet er spoedig komen, met een station voor IC en stoptrein op De Uithof.

Om dit en andere zaken te bereiken is een spoorvisie voor Midden-Nederland gewenst.

⁷ Op termijn is tariefintegratie in heel Nederland wenselijk. Onze provincie kan daarin een eerste stap zetten.