

Raadsleden van de 16 U10 gemeenten
t.a.v. griffiers U10 gemeenten

Behandeld door	B. Jansen	Datum	23 juli 2019
Doorkiesnummer		Ons kenmerk	-
E-mail	b.jansen@utrecht.nl	Onderwerp	Regionaal Toekomstbeeld OV
Bijlage(n)	Regionale uitwerking Toekomstbeeld OV		Midden Nederland

Geachte raadsleden

De groeiopgaven voor wonen, werken en mobiliteit in Midden Nederland zijn groot. Overheden in de regio werken gezamenlijk aan deze groeiopgaven, onder andere in het Toekomstbeeld OV (verder: TBOV), het gebiedsprogramma U Ned, in de Regionale Ruimte en Mobiliteitsagenda (van de provincie verder: RRMA) en in het Ruimtelijk Economisch Programma (van de U10, verder: REP). In het Landelijk TBOV werkt de regio Midden Nederland samen met het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, andere regionale overheden, ProRail en vervoerders aan de ontwikkeling van het openbaar vervoer (trein, bus, tram en metro) richting 2040.

In deze programma's onderzoeken overheden op basis van de opgaven verstedelijking en mobiliteit diverse oplossingsrichtingen. Om scherp te krijgen welke oplossingsrichtingen gewenst zijn voor de Utrechtse regio werken sinds de zomer van 2018 de provincie en gemeente Utrecht samen met de regio's Utrecht, Amersfoort en Food Valley aan het regionaal TBOV Midden Nederland.

Dit stelt ons in staat om nieuwe keuzes te maken voor de aanpak van bestaande knelpunten, de verwachte groei van mobiliteit en het stimuleren van gezonde en duurzame vormen van mobiliteit. Een betere bereikbaarheid en meer capaciteit voor OV staan centraal in die keuzes. De keuzes in het rapport gaan over de grote lijnen van het OV netwerk en vormen geen uitwerking van het volledige lijnennet in 2040. Wel kunnen regionale overheden op basis van het rapport gewenste oplossingsrichtingen voor landelijke trajecten bepalen, waarbij het van belang is te beseffen dat veel regionale verbindingen weinig invloed hebben op keuzes die landelijk gemaakt moeten worden. Voor de uitwerking van het regionale lijnennet starten in het najaar diverse vervolgonderzoeken.

In het Utrechts Verkeer- en Vervoerberaad op 17 juni is het regionale TBOV vastgesteld als inbreng van de regio Midden Nederland in (landelijke) uitwerkingen van het TBOV, het programma U Ned en de RRMA. Verdere besluitvorming over de ontwikkeling van het openbaar vervoer vindt plaats in deze programma's. In het Landelijk TBOV vindt de integrale afweging over het landelijk spoornetwerk in relatie tot het bus-, tram- en metronetwerk plaats. Met als doel om in 2020 besluiten te nemen, onder andere over de gewenste ontwikkeling van het netwerk en de benodigde investeringen in infrastructuur. In deze trajecten, met rijk en vervoersector (NS, ProRail, regionale vervoerders), zullen wij als regio Midden Nederland komende jaren de gewenste hoofdkeuzes moeten laten landen. Vervolgens vindt in het programma U Ned en in het REP (U10) de integrale afweging plaats tussen de opgaven wonen, werken, leefbaarheid, duurzaamheid en bereikbaarheid. In deze brief informeren wij u over de inhoud van het regionale TBOV en vragen wij u om de inhoud van het rapport zowel in lokale beleidsuitwerkingen als in lobbyactiviteiten van de gemeente te gebruiken.

Regionaal TBOV: beoogd, meetbaar beleidseffect

De voorstellen in het rapport zorgen ervoor dat het openbaar vervoer als modaliteit aantrekkelijker (snel, frequent, comfortabel en betrouwbaar) wordt voor de reiziger. Het hoofdnet draagt bij aan een gezonde vorm van verstedelijking, doordat het openbaar vervoer ruimte-efficiënt is en een duurzaam alternatief voor de auto biedt. De invloed op de omgeving is minimaal door een sterke bundeling van het vervoer. Deze bundeling heeft als keerzijde dat het OV netwerk minder fijnmazig wordt. Als regionale overheden zullen we in het vervolgtraject inzichtelijk maken hoe het OV netwerk voor iedereen toegankelijk kan blijven. Eén voorwaarde hiervoor is dat het hoofdnet goed is verknoopt met de fiets en de auto en andere vervoersopties voor de first- en last mile. Multimodale knooppunten als schakel tussen deze netwerken spelen hierin een belangrijke rol.

De voorstellen in het rapport leiden in de regio Midden Nederland tot:

- Sneller en frequenter OV voor de reiziger
- 20% betere OV-bereikbaarheid (gemiddeld kan een inwoner van de provincie Utrecht 20% meer bestemmingen bereiken binnen 1 uur reistijd)
- + 3 tot + 7% stijging van het aandeel OV in alle verplaatsingen
- een stijging van het aantal passagiers op regionale OV-knooppunten en een rem op de groei van Utrecht Centraal
- het mogelijk maken van woningbouw- en werklocaties.

De investeringskosten in HOV en knooppunten worden geschat op € 1,7 miljard. Daarbij moet een bandbreedte van +/- 25% gehanteerd worden. Deze investeringskosten zijn exclusief investeringen in spoorinfrastructuur.

De hoofdlijn voor de Utrechtse regio: het wiel met spaken

In de regio Utrecht zijn belangrijke speerpunten het betere benutten van regionale OV-knooppunten in samenhang met het functioneren van Utrecht Centraal, het verbeteren van de bereikbaarheid en OV als belangrijkste vervoermiddel samen met de fiets in stedelijk gebied. Het wiel met spaken is daarbij het uitgangspunt voor de regio Utrecht.

Belangrijke elementen zijn:

- Het versterken van de spaken (radialen), waarbij het verhogen van de frequenties op de Sprinter-corridors in de regio Utrecht en het versnellen van de SUNIJ-lijn de hoogste prioriteit hebben.
- Het versterken en toevoegen van hoogwaardige openbaar vervoer verbindingen (tangenten) in combinatie met het realiseren van voorstadstations (het wiel). Deze voorstadstations vormen in combinatie met de HOV verbindingen (en/of de fiets) voor de reiziger uit de regio en daarbuiten alternatieve routes voor hun reis via Utrecht Centraal
- Bundeling van hoofdstromen (spaken); hoogwaardig 'vanzelfsprekend' OV naar alle belangrijke woon- en werklocaties in de regio via hoogfrequente Sprinters (6/8x per uur) of HOV-verbindingen van/naar belangrijke locaties, die niet aan het spoor liggen.
- Multimodale knooppunten in de regio voor de overstap van auto of fiets naar OV: Plekken buiten de Ring Utrecht waar het regionaal hoofdnet OV en het hoofdwegennet samenkomen, zijn belangrijk om de overstap vanuit de auto naar het OV te bieden: de regionale multimodale knopen. Driebergen Zeist, Breukelen, Woerden Molenvliet bij het spoor en onder andere Vianen Lekbrug bij het regionaal OV-kernnet.
- Een fijnmazig fietsnetwerk dat knooppunten met elkaar verbindt: OV en fiets vormen sterke partners. Voor bestemmingen/woongebieden in nabijheid van stations moeten de voorzieningen verbeteren (netwerk en knooppunt, bijvoorbeeld bij Bunnik, dat op fietsafstand van USP ligt.

Utrecht CS is bepalend voor de mogelijkheden tot groei van het OV netwerk in de hele regio omdat hier veel van de verbindingen samen komen. Omdat de maximale hoeveelheid passagiers dat gebruik maakt van Utrecht CS in zicht komt, kunnen diverse belangrijke regionale en landelijke verbindingen niet zonder veel extra moeite (investeringen) doorgroeien. Het stabiliseren van de groei van dit knooppunt is daarom van belang voor de doorontwikkeling van een groot deel van het OV netwerk in de regio. Het wiel speelt daarin een belangrijke rol en krijgt in het zuidoostelijke deel van de regio vorm door een nieuwe snelle verbinding te maken tussen Nieuwegein/A12-zone en USP via Lunetten. Sprinterstation Lunetten zal dan moeten worden opgewaardeerd tot een voorstadstation Lunetten-Koningsweg met bij voorkeur een bediening door treinen van een hogere orde dan Sprinters om zo Utrecht Centraal te ontlasten en de bereikbaarheid van USP en de A12-zone te vergroten. Het verhogen van de spoorcapaciteit op de corridor naar Driebergen-Zeist op het hoofdspornet is randvoorwaardelijk om de combinatie van meer sprinters én de ontwikkeling van een tweede OV-knoop op deze corridor mogelijk te maken. Voor het daily urban system in de regio is van belang om naast deze HOV tangent via Lunetten ook diverse tangentiële OV-verbindingen op grotere afstand van

het stedelijk gebied tussen bestaande en toekomstige woon- en werklocaties te realiseren; de uitwerking van dergelijke verbindingen is afhankelijk van de vervoerspanning tussen locaties en daarbij kunnen we gebruik maken van het onderzoek naar diverse varianten in het voortraject. Andere onderdelen die Utrecht Centraal ontlasten zijn IC-voorstadstation Utrecht Overvecht, HOV-verbinding Amersfoort - USP en doortrekken van de ringverbinding USP - Lunetten naar Westraven en Nieuwegein.

Vervolprocedure/voortgang

Verdere uitwerking van het Regionaal Toekomstbeeld OV vindt plaats in programma's zoals het Landelijk Toekomstbeeld OV en U Ned. Samen met de provincie Utrecht gaan wij eveneens aan de slag met het uitwerken van verschillende onderdelen van het OV-lijnnennet richting 2040, waarbij corridors en/of gebieden waar veel veranderingen te voorzien zijn, als eerste aan de beurt komen. Wij zullen u hierover blijven informeren.

Hoogachtend,

De wethouders Duurzame Bereikbaarheid van de regio Utrecht,
namens deze,



Jeroen Willem Klomps
wethouder Stichtse Vecht



Lot van Hooijdonk
wethouder Utrecht