Bijlage C 11 Ontwikkelingen netwerk t.b.v. materieelplan incl. ritverdeling drukke routes

Definitief d.d. ~~4 juli~~ 10-10-2023

Dit document is bijgewerkt tot en met de ~~2e~~ Nota van Inlichtingen 3. Wijzigingen naar aanleiding van de NvI's zijn in dit document verwerkt en rood gemarkeerd, inclusief verwijzing naar de betreffende vraag uit de NvI. Daar waar in een NvI een nadere toelichting wordt gegeven op teksten uit dit document wordt alleen verwezen naar de betreffende vraag uit de NvI.

Deze bijlage geeft inzicht voor de inschrijvende partijen over (samenhangend):

1. **Stedelijke ontwikkeling:** Geplande hoogstedelijke ontwikkeling en bijbehorende infrastructurele plannen tot medio 2025-2030 in Zuidwest Utrecht;
2. **Drukke busroutes:** Aandachtspunten bij het gebruik van de HOV-businfrastructuur in Utrecht (inclusief halten en busstations).

Inleiding

Zoals opgenomen in het OV-netwerkperspectief 2025-2050 verwachten we een forse OV-groei in en rond de stad Utrecht en daarmee op de capaciteit van het HOV-bussysteem als gevolg van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen en stimulering van duurzame mobiliteit. Deze ontwikkeling is uiteraard afhankelijk van het daadwerkelijke mobiliteitsgedrag (ook post-covid effecten) en de kwaliteit van het OV-aanbod, wat deze groei-ontwikkeling wordt kan versterken of afzwakken. Het huidige materieelpark is voldoende om pre-corona de reizigersaantallen te kunnen vervoeren.

De groeiprognose hangt samen met de verstedelijkingsopgave in dit gebied: er zijn diverse hoogstedelijke locaties in ontwikkeling waar gedurende de looptijd van deze concessies nieuwe (woon)voorzieningen worden opgeleverd. Dit geldt met name voor zuidwest Utrecht. Bij deze verstedelijkingsopgave wordt een (zeer) lage parkeernorm toegepast; waardoor de mobiliteitsbehoefte van deze locaties hoofdzakelijk door langzaam verkeer, OV en ketenmobiliteit opgevangen dient te worden en de capaciteit van het wegennet beperkt wordt. De ontwikkeling van deze locaties vindt dan ook plaats in de nabijheid van stations en/of de HOV-assen. De concessies dienen daarop te anticiperen. In hoofdlijnen betekent dit: bestaande OV-verbindingen uitbreiden en optimaliseren, in voorbereiding op een schaalsprong na 2035. Voor de komende concessieperiode van 2025 tot medio 2035 betekent dit dat de bestaande HOV-(bus)capaciteit optimaal ingezet wordt, hoofdzakelijk maar niet uitsluitend door de OV-product U-Link en U-Liner.

In Utrecht stad is de capaciteit van de businfrastructuur (inclusief haltes) in de huidige situatie op veel trajecten al behoorlijk benut. De ruimte voor groei is daarom beperkt. De mobiliteitsopgave is extra uitdagend doordat wegen (verder) zullen worden afgewaardeerd in de komende concessieperiode. Dit speelt overigens niet alleen in de gemeente Utrecht, maar in steden in de hele regio. Het landelijke beleid van een 30 km/u-limiet op gebiedsontsluitingswegen speelt hierin een belangrijke rol. Dit raakt bestaande OV-routes. De gemeente Utrecht heeft in de transitie van wegen wel de meest vergaande ambities. Zo worden, naast de invoering van 30 km/u als standaardsnelheid, bepaalde (hoofd)wegen omgevormd tot 'stadsboulevard' met veel groen en beperkte verkeersruimte voor gemotoriseerd verkeer. De Westelijke Stadsboulevard is hiervan een goed voorbeeld (https://www.utrecht.nl/wonen-en-leven/verkeer/verkeersprojecten/westelijke-stadsboulevard).

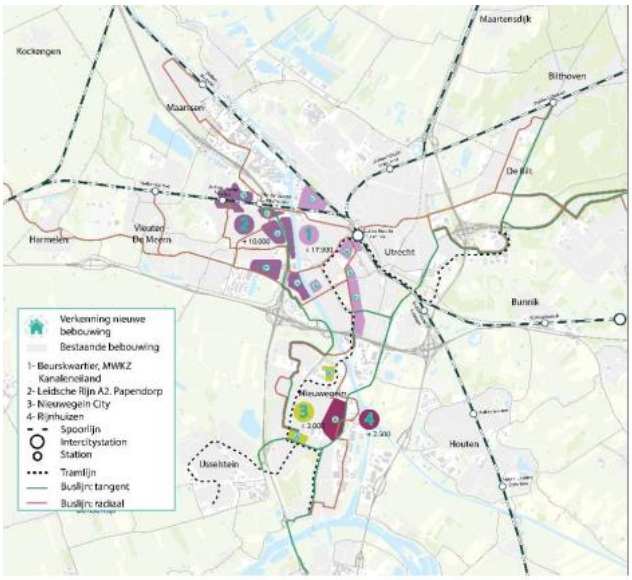
De mobiliteitsgroei enerzijds en de afnemende verkeersruimte anderzijds betekent dat het des te belangrijker wordt om hoofdtrajecten in het OV-netwerk te koesteren en uit te breiden. Daarover maken we met gemeenten afspraken, zodat we op zijn minst het vervoeraanbod kunnen behouden met hetzelfde exploitatiebudget. Op deze manier kunnen we ook daadwerkelijk uitbreiden om invulling te geven aan de groeiopgave. Met de gemeente Utrecht gebeurt dit binnen de 'OV-alliantie', de samenwerking tussen de provincie en gemeente op OV-gebied.

Deel 1: Stedelijke ontwikkeling

Zoals geschetst in de inleiding, is sprake een groeiopgave door ruimtelijke ontwikkelingen. In de Utrechtse regio (stad Utrecht en omliggende gemeenten) is afgesproken om tot 2030 75.000 woningen te ontwikkelen en voor de periode tot 2040 nog 104.000-125.000. De grootste ontwikkelingen tot 2030 vinden plaats in de Zuidwestflank van Utrecht; hiervan is de planuitwerking het meest concreet. In afbeelding 1 rechts zijn de locaties weergegeven in samenhang met het huidige OV-netwerk. Meer en actuele informatie is te vinden op:

Bouwprojecten en stedelijke ontwikkeling | Gemeente Utrecht

U Ned maakt gezonde groei bereikbaar - U Ned (programma-uned.nl)



Afbeelding 1: Verstedelingslocatie in Zuidwestflank Utrecht tot 2030
(bron: U Ned MIRT Verkenning OV & Wonen Probleemanalyse)

Hieronder zijn de belangrijkste deellocaties toegelicht in relatie met de OV-ontsluiting:

A. Beurskwartier, Merwedekanaalzone (MWKZ), Kanaleneiland, Lombokplein
B. Leidsche Rijn A2 en Papendorp
C. Nieuwegein City
D. Rijnhuizen

A. Beurskwartier, Merwedekanaalzone (MWKZ), Kanaleneiland, Lombokplein

Deelgebied Beurskwartier

Onderstaande afbeelding toont de nieuwbouw op het Beurskwartier rondom Croeselaan-Jaarbeursplein. De geplande start realisatie is 2026 en de bouw loopt door tot na de concessieperiode. Het gaat om gemengd programma (woningen/hotels/kantoren/voorzieningen).



Afbeelding 2: impressie ontwikkeling Beurskwartier

Parkeren wordt zoveel mogelijk aan de rand van de stad gefaciliteerd met P+R-faciliteiten, zoals de toekomstige hub XL in Papendorp. Dit is niet alleen een P+R waar bezoekers van de stad hun auto parkeren en verder met het OV of fiets de stad inreizen. Ook bewoners parkeren hier hun eigen of deelauto aan de rand van de stad en niet bij de woning. Deze last en first mile moeten daarom ook goed met het OV worden bediend.

Met OV is de Beurskwartier ontsloten via Utrecht Centraal/Tramhalte Jaarbeursplein en de tram- en bushalte Graadt van Roggenweg (links op afbeelding 2).

De onderstaande afbeelding laat de verdere geplande nieuwbouw in het Beurskwartier (in de ontwikkelfase) zien op het Jaarbeursterrein aan beide zijden van het Merwedekanaal. De uitwerking van deze plannen is momenteel nog volop in ontwikkeling.

Deelgebied Defensieterrein, onderdeel Merwedekanaalzone



Afbeelding 3: impressie ontwikkeling Defensieterrein

Momenteel is het programma Defensieterrein met 950 woningen in aanbouw, gelegen aan de Overste Den Oudenlaan-Tellingenlaan (HOV-busbaan). Er is (vooralsnog) geen directe halte aan de bestaande busbaan Van Zijstweg-Overste den Oudenlaan (zie HOV-Zuidradiaal), maar wel een halte op de Wilhelminalaan en Utrecht

Centraal nabij. Momenteel wordt een verbeterde bediening van dit terrein onderzocht, bijvoorbeeld met toevoeging van een halte.

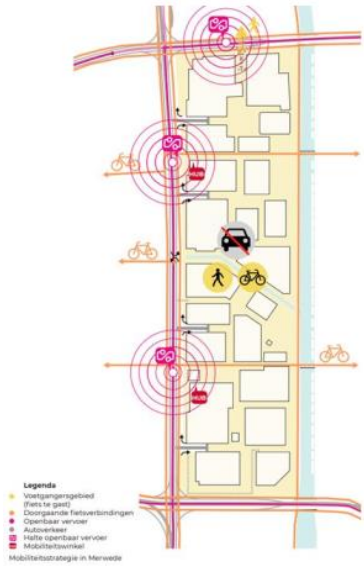
Deelgebied Merwedekanaalzone (Europalaan Noord)

De onderstaande plaatjes toont de Stedenbouwkundige ontwikkeling met een schematische kaart van de verkeersontsluiting van de Merwedekanaalzone (aan de Europalaan Noord).



Afbeelding 4: impressie ontwikkeling Merwedekanaalzone

Het programma in de Merwedekanaalzone voorziet in 7.000 tot 10.000 woningen met diverse voorzieningen in autovrij gebied, aansluitend op de bestaande MAXX-starters/studentenhuisvesting nabij het Europaplein. De Europalaan noord wordt voorzien van twee mobiliteitshubs met HOV-haltes op nieuwe busbaan (zie HOV-Busbaan Europalaan). Ook ligt er een bushalte op de Wilhelminalaan.



Afbeelding 5: impressie ontwikkeling Merwedekanaalzone schematisch: een autoluwe woonwijk ontsloten door primair fiets, lopen en hoogwaardig OV. Legenda: oranje: doorgaande fietsverbindingen, geel: voetgangersgebied, roze: OV, grijs: auto, haltes: roze, hubs: rood

B. Leidsche Rijn A2 en Papendorp

Deelprogramma Leidsche Rijn A2

In Leidsche Rijn is nieuwbouw in ontwikkeling, vooral rondom het NS-station/busstation Leidsche Rijn Centrum met woningen, kantoren en (hotel)voorzieningen. De hoogbouw MARK in Leidsche Rijn noord is daarin een prominente, met het hoogste gebouw 140 meter hoog. Verder is langs de A2-corridor tussen Leidsche Rijn Centrum en Papendorp (langs bestaande OV-trajecten) en tussen Papendorp en De Meern (langs de bestaande HOV-baan) nieuw woningprogramma voorzien.



Afbeelding 6: impressie ontwikkeling Leidsche Rijn A2

Deelgebieden Papendorp-noord en Groenewoud



Afbeelding 7: impressie ontwikkeling Papendorp

Het programma in Papendorp, direct gelegen aan de HOV-busbaan Papendorp, bestaat uit:

- Mobiliteitshub XL met minimaal 2.000 parkeerplaatsen
- Ongeveer 2.000 (gestapelde) woningen
- Hotel met 200 kamers
- Ongeveer 75.000 m² kantoren
- Ongeveer 7.000 m² bedrijvenruimte
- Ongeveer 4.500 m² aan voorzieningen (onder andere horeca, winkels en een supermarkt)

Het programma Groenewoud betreft 1.500 woningen met bijbehorende (wijk)voorzieningen. Dit gehele programma wordt met OV ontsloten via de huidige HOV-busbanen op Papendorp, waarbij nabij de HOV-halte Papendorp-Midden de hoogste dichtheden/hoogbouw zijn voorzien (Programma Papendorp). Het programma Groenewoud ligt op acceptabele loopafstand van de HOV-bushalten in Papendorp. Nabij de halte Papendorp-Noord/Taatsenviaduct wordt de Mobiliteitshub XL gerealiseerd, waar zowel bewoners van Utrecht hun (deel)auto kunnen parkeren en een deel van de huidige parkeercapaciteit bij het Jaarbeurs wordt uitgeplaatst als gevolg van de Beurskwartierontwikkeling.

C. Nieuwegein City



Afbeelding 8: impressie ontwikkeling Nieuwegein City

In Nieuwegein vindt herontwikkeling van het centrumgebied plaats, inclusief een nieuw stationsgebied met een nieuwe compacte OV-knoop. Hier worden 2.000 woningen gebouwd met een lage parkeernorm in directe nabijheid van bus- en tramlijnen. Voor meer informatie, zie: City Nieuwegein - City Nieuwegein (city-nieuwegein.nl)

D. Rijnhuizen



Afbeelding9: impressie ontwikkeling Rijnhuizen

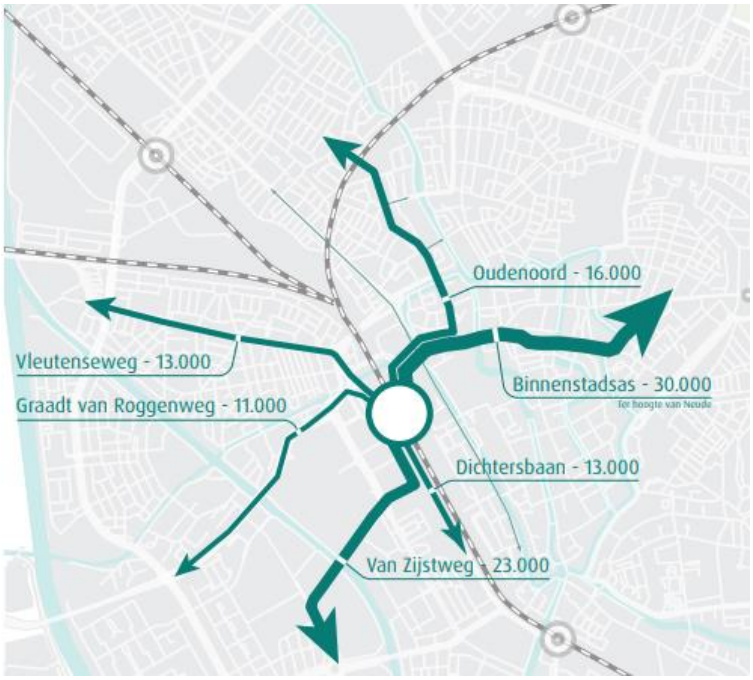
Rijnhuizen was een gebied met vooral kantoren en opleidingen. Momenteel is dit in ontwikkeling tot een meer gemengde wijk met de komst van woningen (2.500 stuks) en diverse soorten bedrijvigheid. Het is ontsloten met buslijnen, waaronder de U-link-lijnen tussen Nieuwegein City/IJsselstein/Vianen en USP. Voor meer informatie, zie: Mooi Rijnhuizen | Gemeente Nieuwegein

Deel 2: Gebruik infrastructuur in stad Utrecht

Dit deel beschrijft de bustrajecten in de stad Utrecht die het meest knellen. Dit heeft impact op de bedieningsmogelijkheden van vooral concessie Binnen, maar ook van concessie Buiten. Alle trajecten met een capaciteitsbeperking zijn te vinden in Bijlage C 9.

Uitgangspunten voor de Inschrijvers is dat de infrastructurele capaciteit efficiënt wordt benut en het aantal bussen per uur de maximale intensiteiten niet overschrijdt op de diverse OV-corridors en Utrecht Centraal. De lengte van materieel is hierin nu niet relevant. Verder geldt dat met uitzondering van de route over de Binnenstadas (Vredenburg-Viestraat-Stadsschouwburg) matritten zijn uitgezonderd van het maximale aantal ritten over de diverse corridors. [NvI 2, vraag 266] De specificatie staan in onderstaande tabellen en beschrijvingen van de corridors toegelicht.

Inleiding: drukke routes in de stad Utrecht
Sinds eind jaren '90 is in de stad Utrecht gewerkt aan HOV-infrastructuur op de belangrijkste trajecten in de stad. Dit betreffen grotendeels vrije busbanen en de USP-tramlijn. Op delen rijden bussen en trams op dezelfde infrastructuur. Op trajecten met veel busverkeer zijn doorstromingsvoorzieningen voor bussen gerealiseerd. Deze infrastructuur wordt goed benut door busreizigers, zoals uit onderstaande afbeelding blijkt.



Afbeelding 10: aantal busreizigers per etmaal in beide richtingen, werkdag januari 2020. Vleutenseweg: 13.000; Graadt van Roggenweg: 11.000; Van Zijstweg: 23.000; Dichtersbaan: 13.000; Binnenstadas: 30.000; Oudenoord: 16.000.

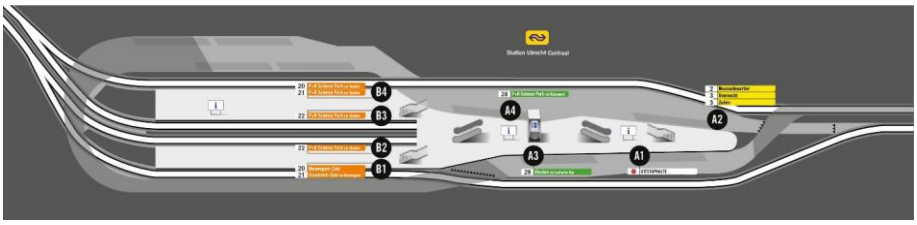
De hoge reizigersaantallen (pre-corona) in afbeelding 10 zijn nog zonder de verdere reizigersgroei als gevolg van verdere verstedelijking in combinatie met een transitie naar duurzamere mobiliteit. Deze ontwikkeling gaat naar verwachting leiden tot een aanzienlijke verdere benutting van de aanwezige infrastructuur door bussen in Utrecht stad gedurende de komende concessieperiode. Dit vindt plaats in combinatie met een grote druk op de openbare ruimte, met leefbaarheid als speerpunt. Daarmee zijn er ook grenzen aan de mogelijkheden om steeds meer (standaard)bussen af te wikkelen op de OV-infrastructuur, zowel wat betreft de verkeersafwikkeling op de rijweg/busbanen als bij het in- en uitstapproces (haltes/stations).

Hieronder wordt per knooppunt/traject ingegaan op specifieke aandachtspunten voor beide concessies:

Utrecht Centraal (OV Terminal)
Het hart van het Utrechts OV, ook wel de 'OV-Terminal' (OVT) genoemd, heeft in de nieuwe concessieperiode nog twee statische toegedeelde busstations: Centrumzijde en Jaarsbeurszijde. Op beide busstations zit de hoeveelheid busverkeer in de huidige situatie al aan de capaciteit. Dit heeft te maken met het maximaal aantal bussen per perron per uur voor een robuuste afwikkeling in combinatie met gewenste duidelijkheid voor de reiziger: een logische bundeling van buslijnen per perron/cluster. Op Centrumzijde halteren ook de tramlijnen 20 en 21 resp. 20, 21 en 22. Daarnaast kennen de toeleidende routes capaciteitsbeperkingen, waarover in de volgende alinea's meer. In de onderstaande alinea's beschrijven de tabellen welke vervoerder(s) recht hebben op specifieke perrons. Met instemming van de gemeente als beheerder, de provincie en eventueel van (de) andere vervoerder(s) kan hier uiteraard van afgeweken worden. Indien sprake is van gedeelde buslijnen, dan geldt natuurlijk sowieso dat gedeeld gebruik is toegestaan. Voor alle perrons geldt dat bussen in dezelfde windrichting zoveel mogelijk worden gebundeld.

Utrecht Centraal Centrumzijde

De centrumkant van Utrecht Centraal wordt gebruikt door de huidige buslijnen 2, 3 en 28 (dubbelgeleed doordeweeks overdag) met een statische toedeling. Er is 1 uitstaphalte voor deze buslijnen. In de huidige situatie wordt lijn 3 hier opgeladen met opportunity charging; er is daarom beperkte buffercapaciteit. De traminfrastructuur laat het toe om in de toekomst uit te breiden naar maximaal 20 trams per uur per richting (CS-USP).

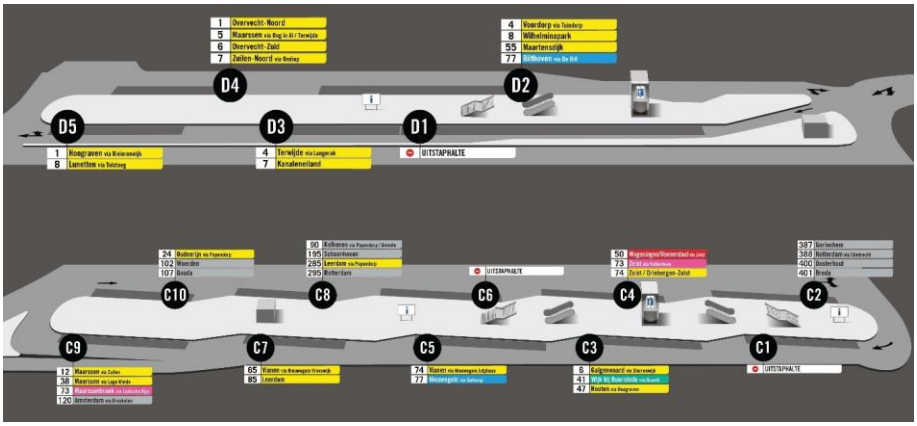


Afbeelding 11: plattegrond Utrecht Centraal Centrumzijde met 4 tramperrons (B1 tot en met B4) voor lijn 20, 21 en 22 en 4 busperrons (A1 tot en met A4) voor lijn 2, 3 en 28 (+spitslijn 18). Bovenaan de afbeelding is het treinstation gesitueerd. [NvI 2, vraag 33]

Perron	Bestemd voor	Specificatie
A1 t/m A4	Concessie Binnen	Buslijnen toekennen volgens deze prioritering: 1. Lijn 2, i.v.m. reeds aanwezige laadinfrastructuur (en de route aan de oostkant van de stad) 2. Lijn 28 (+spitslijn 18), i.v.m. samen aanbieden met de tram naar USP 3. Overige lijn(en) die bij voorkeur lijnen die aan de oostkant van Utrecht Centraal rijden.

Tabel 1: Perronverdeling bussen OVT Centrumzijde [NvI 2, vraag 33]

Utrecht Centraal Jaarbeurszijde
Het busstation aan de westkant van Utrecht Centraal, Jaarbeurszijde, is het grootste busstation. Dit station bestaat uit twee platforms, die in de huidige situatie alleen via de stationshal te bereiken zijn. In de nieuwe concessieperiode worden mogelijk trappen naar de Moreelsbrug gerealiseerd. De perrons zijn statisch toegedeeld, waarbij buslijnen met dezelfde vertrekrichting zoveel mogelijk zijn geclusterd. In de toedeling van halteclusters worden extra rijbewegingen op deze manier zoveel mogelijk voorkomen en het schept duidelijkheid voor de reiziger; dit is ook een belangrijk argument voor een transversale lijnvoering. Een drietal haltes is uitstaphaltes. Voor de concessiehouder Binnen is een klein aantal bufferplekken aan de D-kant langs het ProRail-spoor en verderop langs de Dichtersbaan is een grotere buffer aanwezig. Deze is voor beide concessiehouders en voor lijnen van andere vervoerders die gedoogd worden.



Afbeelding 13: plattegrond Utrecht Centraal Jaarbeurszijde. Bovenaan de afbeelding zijn de perrons D1 tot en met D5 weergegeven. Onderaan de afbeelding C1 tot en met C10. Hiervan zijn er 3 uitstapperrons.

Perron	Bestemd voor	Specificatie
D1 t/m D5	Concessie Binnen	-
C1 t/m C10	Gedeelde perrons, Concessie Binnen en Buiten hebben eerste keuze	-

Tabel 2: Perronverdeling bussen OVT Jaarbeurszijde

Leidseveertunnel
De hoeveelheid busverkeer in de Leidseveertunnel loopt tegen de grenzen aan qua veiligheid en verkeersafwikkeling. Pre-corona gaat het om 108 bussen in beide richtingen in het drukste uur. De complexiteit zit in de diverse vervoersbewegingen: trams, bussen, taxi's en nood- en hulpdiensten voegen in en -uit in verschillende richtingen. Dit vindt plaats aan beide zijden van de Leidseveertunnel met intensieve stedenbouwkundige herontwikkeling: onder andere het Smakkelaarspark (overbouwing in voorbereiding) en Lombokplein (in planvorming). Het tramverkeer is in eerste instantie bepalend voor de extra hoeveelheid bussen die verwerkt kan worden. De infrastructuur en (planologische) afspraken laten het toe om in de toekomst uit te breiden naar 10 trams per uur per richting.

Jaarbeursplein
Rondom de tramhalte Jaarbeursplein rijden bussen en trams op dezelfde infrastructuur. De huidige buslijnen/-aantallen blijven in ieder geval wel gefaciliteerd worden in de nieuwe concessieperiode, maar zijn niet zomaar uit te breiden vanwege beperkte verkeersruimte. De capaciteitsbeperking geldt met name ter plaatse van de halte, waar bussen en trams in de toekomstige situatie in beide richtingen over de trambaan rijden met richting stad uit opstelruimte voor 1 gelede bus. Het gaat om de stadslijnen 4, 5 en 7 en de regionale (te gedogen) lijnen 387, 400 en 401 die in het drukste uur in totaal 20 keer per uur per richting rijden.
Bij de herinrichting van de Graadt van Roggenweg wordt rekening gehouden met de inpasbaarheid en gewenste doorstroming van busverkeer. In de eerste jaren van de nieuwe concessie vindt deze herinrichting plaats. Het alternatief bij stremmingen is de HOV-zuidradiaal via Papendorp en de Van Zijstweg.

Perron	Bestemd voor	Specificatie
Tram/bus-halte	Concessie Binnen en streeklijnen, Concessie Binnen heeft eerste keuze	In het eindontwerp van project Lombokplein rijden bussen en trams in beide richtingen over de bus/trambaan ter plaatse van de perrons. In zuidrichting kan maximaal één bus voor de tram opstellen na het tramperron. Het aantal af te wikkelen voertuigen is daarmee beperkt en wordt mede bepaald door de spreiding van voertuigbewegingen over het uur.

Tabel 3: Perronverdeling bussen Jaarbeursplein Tram/bushalte

Doorkoppeling bussen op Utrecht Centraal
Om de busstations te ontlasten en het gemak voor de reiziger te vergroten, is het wenselijk om zoveel mogelijk bussen over Utrecht Centraal door te koppelen in dezelfde windrichting. Dit kunnen dezelfde buslijnen zijn die doorrijden over Utrecht Centraal (radialen en transversalen) en bussen die verder rijden als een andere lijn.

Binnenstadas
De binnenstadsas is de drukste route in de stad Utrecht, waarbij de druk op de openbare ruimte ook nog eens groot is met de vele verkeersdeelnemers, bewoners en bezoekers. Uit recent onderzoek (2021) blijkt dat in de huidige situatie de verkeersafwikkeling voor OV en langzaam verkeer en de verkeersveiligheid knelpunten zijn. Specifiek zijn de kruisingen Vredenburg, St. Jacobsstraat en Wittevrouwensingel verzadigd met grote hoeveelheden bus-, fiets-, auto- en wandelverkeer. Op met name de kruisingen met de St. Jacobsstraat en Wittevrouwensingel/Lucasbrug zit het busverkeer zichzelf ook in de weg doordat verschillende richtingen elkaar kruisen. Voor alle kruisingen geldt dat overig verkeer moet worden afgewikkeld tussen drukke fietsstromen en overig verkeer (voetgangers/gemotoriseerd bestemmingsverkeer) door.
De gemeente en de provincie studeren daarom samen hoe dit gebied in de toekomst goed bediend kan blijven, terwijl de leefbaarheid verbetert. Daarvoor is het mogelijk nodig dat een deel van de bussen een andere en/of verkorte route gaat rijden. In een extreem scenario worden verkeersstromen gescheiden met ongelijkvloerse oplossingen. Zulke ingrijpende oplossingen zullen naar verwachting echter in de nieuwe concessieperiode niet gereedkomen, vanwege de nodige studietijd, financiën en realisatietijd.

Uitgangspunten voor de Inschrijvers is dat het aantal bussen per uur de maximale intensiteiten niet overschrijdt op de diverse corridors. De lengte van materieel is hierin niet relevant. De specificatie staan in onderstaande tabellen en beschrijvingen van de corridors toegelicht.

Maximale intensiteiten op de Binnenstadsas:

De Binnenstadsas is uit te splitsen in twee trajecten: Utrecht CS – kruising Vredenburg/St. Jacobsstraat en kruising Vredenburg/St. Jacobsstraat – Stadsschouwburg.

Traject 1: Utrecht CS – kruising Vredenburg/St. Jacobsstraat

Op dit traject eisen wij de volgende lijnen (zie lijnfiches) en rijden er geen lijnen van overige concessies:

Utrecht Binnen	1, 2, 3, 4, 6, 7, 8, 18, 28, 55, 73, 74, 77
Utrecht Buiten	50
Overig	-

Tabel 4: Lijnen Binnenstadsas Traject 1 [NvI 2, vraag 33]

De minimale frequenties die wij op dit traject eisen voor alle bovenstaande lijnen tezamen zijn:

Utrecht Binnen	6+6 + 4 + 6+6 + 4+4 + 4+4 + 6+6 + 6+6 + 4 + 8+8 + 2+2 + 8+8 + 4+4 + 8+8 = 1328
Utrecht Buiten	12+10 = 22
Overig	-
Totaal	1540

Tabel 5: Frequenties Binnenstadsas Traject 1 [NvI 2, vraag 33]

Traject 2: kruising Vredenburg/St. Jacobsstraat – Stadsschouwburg

Op dit traject eisen wij de volgende lijnen (zie lijnfiches) en rijden er geen lijnen van overige concessies:

Utrecht Binnen	2, 4, 8, 18, 27, 28, 55, 73, 74, 77
Utrecht Buiten	50
Overig	-

Tabel 6: Lijnen Binnenstadsas Traject 2 [NvI 2, vraag 33]

De minimale frequenties die wij op dit traject eisen voor alle bovenstaande lijnen tezamen zijn:

Utrecht Binnen	4 + 4+4 + 6+6 + 4 + 6+4 + 8+8 + 2+2 + 8+8 + 4+4 + 8+8 = 9086
Utrecht Buiten	12+10 = 22
Overig	-
Totaal	112098

Tabel 7: Frequenties Binnenstadsas Traject 2 [Nvl 2, vraag 33]

Op deze trajecten zit de infrastructuur aan zijn maximale capaciteit. Daarom wordt voorgesteld de minimale frequenties die wij eisen als maximale spitsintensiteit mee te geven. Uitzondering: omdat op de lijnen 6 en 55 per december 2023 enkele spitsritten worden toegevoegd vanwege capaciteitsknelpunten, en deze frequenties niet in de Lijnfiches benoemd staan omdat het om een hogere frequentie van een halfuur gaat, worden die ritten nog opgeteld bij Utrecht Binnen (totaal 4 ritten):

Meetpunt	**Concessie**	**Specificatie in maximaal spitsintensiteit (beide richtingen samen)**
Halte Vredenburg	Utrecht Binnen	1328 + 4 = 1362
	Utrecht Buiten	22
	Overig	-
	Totaal	15854
Halte Neude	Utrecht Binnen	9086 + 4 = 904
	Utrecht Buiten	22
	Overig	-
	Totaal	1162

Tabel 8: uitgangspunten maximaal intensiteit en verdeling over concessies. [Nvl 2, vraag 33]

Een hogere intensiteit gedurende de concessieperiode zal samen met de gemeente en vervoerders bekeken en beoordeeld moeten worden binnen het reguliere Vervoerplanproces, waarbij ook een verschuiving in de verdeling van ritten tussen de beide concessies mogelijk is.

Van Zijstweg – Europalaan (Merwedelijntraject)



Afbeelding 15: impressie busbaan Europalaan Noord in middenligging. Bron: https://www.utrecht.nl/wonen-en-leven/verkeer/verkeersprojecten/europalaan-noord/

De hoeveelheid bussen op het traject Croeselaan-Van Ziistweg-Overste Den Oudenlaan tot aan de splitsing richting busbaan Wilhelminalaan (richting Papendorp) en Europalaan-Noord (richting Westraven) zit in de huidige situatie aan de capaciteit. Door de stedelijke ontwikkeling in dit gebied is een verslechterde oversteekbaarheid niet gewenst. Het is om die reden benoemd als NCMA-knelpunt en onderdeel van de MIRT Verkenning OV & Wonen voor een langere termijn-oplossing.
De beperking zit in de eerste plaats bij de oversteek Croeselaan, waarbij het hoge aantal fietsoversteken en autoverkeer in de spits elkaar in de weg zitten. Het aantal bussen kan daarom niet onbeperkt toenemen t.o.v. de huidige situatie in de spits. Tegelijkertijd is in de nieuwe concessieperiode sprake van de eerste stappen richting een schaalsprong, zoals is geschetst in deel 1 van deze bijlage. Het aantal reizigers en daarmee het aantal bussen zal meegroeien met de toenemende vervoervraag tot de infrastructuur ingrijpend is opgewaardeerd (schaalsprong), waarbij een deels ondergrondse tram op het deel Europalaan Noord op het moment van schrijven de meest voor de hand liggende variant is.

Het zuidelijke deel, de Europalaan noord, wordt als eerste stap richting een schaalsprong vanaf 2023 heringericht in aansluiting op de bestaande HOV-baan Overste Den Oudenlaan (Zuidradiaal) op het Anne Frank-plein. Op dit deel vormen de kruisingen Anne Frank-plein en Europaplein een beperking in de toename van het aantal bussen. Deze kruisingen maken geen onderdeel uit van de scope van de herinrichting van de Europalaan noord. De te realiseren vrijliggende busbaan in middenligging sluit aan bij de herontwikkeling van het gebied Merwedekanaalzone als autovrij gebied, zoals in het eerste deel van deze bijlage is geschetst. De nieuwe HOV-haltes bieden de mogelijkheid voor doorgaande bussen om halterende bussen te passeren.

Op de Europalaan Zuid is volgens de huidige plannen de doorstroming van het busverkeer staduitwaarts verbeterd tot aan de halte Westraven (stadinwaarts ligt er al een vrije busbaan) bij de start van de nieuwe concessieperiode. Ook de bus- en tramhalten worden aangepakt, samen met het ontwikkelen van een beter knooppunt/overstappunt op P+R-Westraven.

Maximale intensiteiten op de Van Zijstweg – Doctor M.A. Tellegenlaan:

Op dit traject eisen wij de volgende lijnen (zie lijnfiches) en rijden lijnen van overige concessies:

Utrecht Binnen	24, 65, 74, 77, 85/285, 90 (ochtendspits)
Utrecht Buiten	102, 107, 195, 295 (samen met ZHN)
Overig	90 (DMG), 388 (DMG)

Tabel 9: Lijnen Van Zijstweg

De minimale frequenties die wij op dit traject eisen voor alle bovenstaande lijnen tezamen zijn:

Utrecht Binnen	4+0 + 8+4 +8+4 + 8+8 + 6+4 + 2+0 = 56
Utrecht Buiten	4+4 + 6+6 + 2+2 + 4+4 =32
Overig	2+2 + 2+2 = 8
Totaal	96

Tabel 10: Frequenties Van Zijstweg

Gezien de ontwikkelingen rondom de Europalaan en mogelijk doortrekken van een stadslijn ~~die kan op~~ wordt voorgesteld restruimte te vergeven aan Utrecht Binnen (twee richtingen 6x/uur) en de mogelijke optie om lijn 241 (Utrecht Buiten) met 4x per uur in de spitsrichting te faciliteren [NvI 3, vraag 568]. Daarnaast de ruimte te bieden aan overige concessiehouders om routes van de Graadt van Roggenweg te verleggen via Papendorp zijnde 387, 400 en 401 (twee richtingen 14x/uur). [NvI 2, vragen 267 en 268]

Met opmerkingen [A1]: [Vermelding is verwijderd] : hier verwijzen naar vraag 568?

Meetpunt	**Concessie**	**Specificatie in maximaal spitsintensiteit (beide richtingen samen)**
Nelson Mandela-brug	Utrecht Binnen	56 + 12 = 68
	Utrecht Buiten	32 +4 = 36
	Overig	8 + 28 = 36
	Totaal	140~~36~~

Tabel 11: uitgangspunten maximaal intensiteit en verdeling over concessies.

Een hogere intensiteit zal samen met de gemeente en alle vervoerders bekeken moeten worden.

Dichtersbaan (Concessie Binnen)
Het maximaal aantal bussen op de Dichtersbaan (de busbaan langs de ProRail-sporen aan de westkant) is onderhevig aan afspraken die de gemeente Utrecht heeft met bewoners in verband met leefbaarheid. De richtlijn is dat het aantal bussen maximaal 500 per dag is, maar de exacte invulling zal gedurende de concessie in overleg tussen vervoerder(s), provincie en gemeente plaatsvinden.

Maximale intensiteiten op de Dichtersbaan:

Op dit traject tussen station Utrecht CS en station Vaartsche Rijn eisen wij de volgende lijnen (zie lijnfiches) en rijden er geen lijnen van overige concessies:

Utrecht Binnen	6, 8, 47
Utrecht Buiten	41
Overig	-

Tabel 12: Lijnen Dichtersbaan

De minimale frequenties die wij op dit traject eisen voor alle bovenstaande lijnen tezamen zijn:

Utrecht Binnen	8+4 + 6+6 + 4+4 = 32
Utrecht Buiten	12+4 = 16
Overig *(eisen wij niet)*	-
Totaal	48

Tabel 13: Frequenties Dichtersbaan

Op de Dichtersbaan moet ook rekening worden gehouden met matritten tussen Galgenwaard en Utrecht CS in de tegenspitsrichting. De richtlijn is dat het aantal bussen maximaal 500 per dag is. Met de minimale eisen die we in de Lijnfiches stellen komen we op ongeveer 522 à 572 bussen per dag. (Lijn 6: 74+70, Lijn 8: 98+98, Lijn 47: 34+34, Lijn 41: 86+78 of 74+70)

Er is dus al geen restruimte meer gezien de afspraak van maximaal 500 bussen per dag; maar hierbij is nog geen rekening gehouden met de introductie van ZE-busmaterieel met gunstigere omgevingsaspecten. De maximale spitsintensiteit wordt dan ook gezet op het minimale dat wij eisen.

Meetpunt	**Concessie**	**Specificatie in maximaal spitsintensiteit (beide richtingen samen)**
(Toekomstige) halte Kruisvaartkade	Utrecht Binnen	32
	Utrecht Buiten	16
	Overig	-
	Totaal	48

Tabel 14: uitgangspunten maximaal intensiteit en verdeling over concessies.

Een hogere intensiteit of andere verdeling zal samen met de gemeente en vervoerders van beide concessies (Binnen en Buiten) bekeken moeten worden.

Heidelberglaan (USP) (Concessie Binnen en Buiten)
De route door het Utrecht Science Park via de Heidelberg is een van de drukste in de regio, waarbij trams en bussen deels op hetzelfde traject rijden en voor een groot deel sprake is van voetgangersgebied. In de huidige situatie rijden er in het drukste uur 95 bussen en 12 trams in beide richtingen. Ook hier is een transversale lijnvoering wenselijk en veelal al de praktijk (bijvoorbeeld Vianen-USP-Amersfoort, Zeist-USP-Nieuwegein-IJsselstein).

Maximale intensiteiten op de Heidelberglaan (USP):

Dit betreft dus de gecombineerde bus-trambaan op de Heidelberglaan op USP. Op dit traject eisen wij de volgende lijnen (lijnfiches) en rijden er lijnen van overige concessies:

Utrecht Binnen bus	18, 27, 28, 29, 30, 31, 34, 281
Utrecht Binnen tram	20, 21, 22
Utrecht Buiten	202, 203, 207, 272, 298, 299, 682
Overig	200 (Gooi-Vecht)

Tabel 15: Lijnen Heidelberglaan (USP)

Hier is geen maximale spitsintensiteit van toepassing. Onderstaande tabel geeft daarom enkel de minimale spitsintensiteit aan op basis van de Lijnfiches:

Meetpunt	**Concessie**	**Specificatie in spitsintensiteit (beide richtingen samen)**
Halte Heidelberglaan	Utrecht Binnen	84 bussen + 24 trams
	Utrecht Buiten	34
	Overig	2
	Totaal	120 bussen en 24 trams

Tabel 16: Frequenties Heidelberglaan (USP)

Vanwege de drukke samenloop met tram, de vertragingen die daardoor dagelijks ontstaan en daarmee ook de beperkte uitbreidingsmogelijkheden en ruimtelijke doorontwikkeling van het USP-gebied, wordt in verschillende studies (o.a. U Ned) de mogelijkheid van een tweede OV-as door het USP verkend. Mogelijk dat deze gerealiseerd kunnen worden gedurende de looptijd van de concessies.