

Resultaat regionale OV-Studie Lunetten-Koningsweg en Binnenstadsas

In het BO MIRT 2022 is afgesproken een regionale OV studie uit te voeren. Doel was om voorbij de MIRT-verkenning te kijken naar nut en noodzaak van volgende stappen in de afgesproken Schaa sprong OV.

In deze studie is onderzocht hoe twee ontwikkelrichtingen zich tot elkaar verhouden: welke voordelen bieden ze, en hoe passen ze in de samenhangende ontwikkeling van ov-netwerk op lange termijn (OV schaa sprong). Het gaat hierbij om de volgende ontwikkelrichtingen:

1. Lunetten/Koningsweg (LKW): IC-station LKW en tram van Westraven naar USP via LKW
2. Binnenstadsas: ondergrondse tram in plaats van bussen

Binnen U Ned is door Rijk en regio afgesproken om voor de uitvoering van het programma te werken volgens een strategie van **'adaptief programmeren'**. Op dit moment heeft investeren in de Zuid West kant van Utrecht de 1e prioriteit om de woonopgave in Groot Merwede en Rijnenburg te kunnen realiseren.

Richtinggevend besluiten in grootschalige investeringen in de **schaa sprong OV** aan de oostkant van de stad zoals een nieuw station bij Koningsweg of een ondergrondse binnenstadsas zijn in de Adaptieve Ontwikkelstrategie U Ned neergezet in de periode 2030 - 2035, dit als **vervolg op een goede OV ontsluiting in Zuidwest Utrecht**. We realiseren ons dat beide ontwikkelrichtingen behoorlijke investeringen vergen, dat betekent dat in die periode over prioriteit gesproken zal moeten worden tussen beide ontwikkelrichtingen.

Wel willen we op dit moment duidelijk in beeld hebben wat er nodig is om deze twee ontwikkelrichtingen in de toekomst **niet onmogelijk** of nog complexer te maken. En ook al is het keuzemoment nog ver weg, de ervaring leert dat het voorbereidingstraject om tot zo'n keuze te komen een lange doorlooptijd kent. Daarom is deze regionale OV studie uitgevoerd.

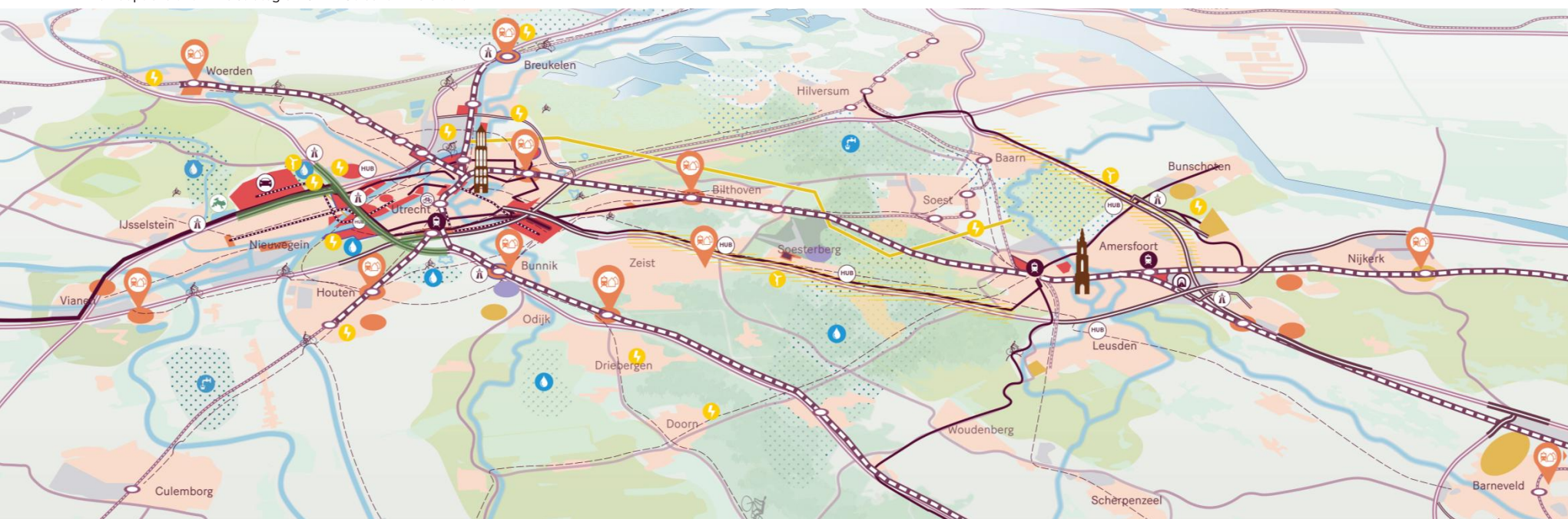
Samenhang lopende studies

Er is samenhang met andere lopende ontwikkelingen, zoals:

- LKW hangt nauw samen met het MIRT onderzoek naar UAD. In de aanpak van UAD is opgenomen dat bij de te onderzoeken ontwikkelrichtingen in UAD wordt beoordeeld of deze een intercity station Utrecht Koningsweg meer of minder mogelijk maken.
- De binnenstadsas kent een belangrijk raakvlak met de aanlanding van de Merwedelijn in het stationsgebied, en wordt meegenomen bij het beoordelingscriterium toekomstvastheid in de MIRT-verkenning

De impact van besluitvorming in de lopende ontwikkelingen zullen moeten worden meegenomen in het vervolg van beide ontwikkelrichtingen. Dit kan betekenen dat als gevolg van besluitvorming in de lopende ontwikkelingen, de nu onderzochte ontwikkelvarianten complexer en duurder worden en een andere vervoerwaarde zullen opleveren.

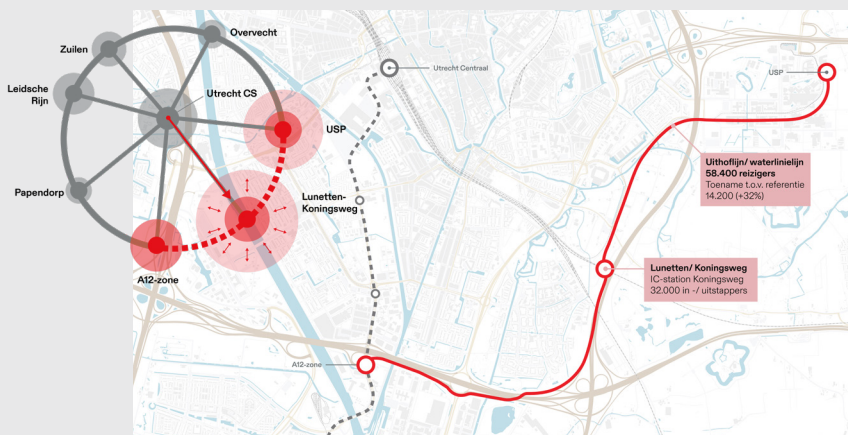
↓ Adaptieve ontwikkelstrategie NOVEL Utrecht-Amersfoort



Inhoudelijke bevindingen en conclusies regionale OV-studie Lunetten-Koningsweg en Binnenstadsas

Deze studie laat zien dat zowel de ontwikkelrichting LKW als de ontwikkelrichting Binnenstadsas een belangrijke bijdrage kan leveren aan de verstedelijking van stad en regio Utrecht en de doelen van de Mobiliteitsstrategie Uned. Resultaat van de Regionale OV studie is dat LKW en de Binnenstadsas een positieve, maar verschillende bijdrage aan de (OV)-bereikbaarheid en verstedelijking van de regio en stad Utrecht hebben. Beide ontwikkelrichtingen trekken veel reizigers en functioneren goed als oplossingsrichting voor verschillende doelen:

Ontwikkelrichting 1: Lunetten-Koningsweg



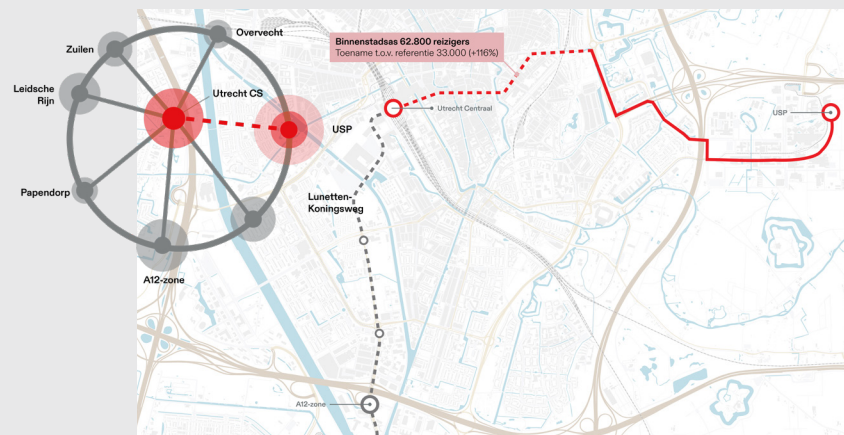
Ontwikkelrichting 1: Lunetten-Koningsweg in combinatie met Waterlinieverbinding

— = Waterlinielijn
— = Merwedelijn
- - - = Ondergronds

LKW verbetert de bereikbaarheid van USP en versterkt het OV-netwerk van Utrecht Oost en ontlast beperkt (de omgeving van) Utrecht CS. LKW biedt kansen voor grootschalige ontwikkeling en het versterken van de economische kracht van USP. Uitgangspunt voor de studie van deze ontwikkelrichting is de bouw van 9.000 woningen en de realisatie van 10.000 arbeidsplaatsen in de Stedelijke Knoop LKW. Parallel heeft de gemeente deze ontwikkelrichting in de scenariostudie uitgewerkt. Voordeel van deze ontwikkelrichting is de mogelijkheid om gefaseerd te realiseren.

bron cijfers: Gebiedsonderzoeken U-Ned Lunetten-Koningsweg

Ontwikkelrichting 2: Binnenstadsas



Ontwikkelrichting 2: Binnenstadsas

— = Binnenstadsas
— = Merwedelijn
- - - = Ondergronds

Een ondergrondse Binnenstadsas is een oplossing voor de OV-opgave op de corridor binnenstadsas. Een doorkoppeling van de Merwedelijn versterkt daarmee het hele OV-netwerk (positieve effecten op Utrecht Centraal (busstation en omgeving en Merwedelijn), en verbetert de bereikbaarheid van USP. De omgeving van Utrecht CS wordt fors ontlast doordat het OV ondergronds is en het aantal bussen afneemt. Een ondergrondse binnenstadsas verbetert de ruimtelijke kwaliteit (geen bussen meer over de binnenstadsas vanaf Lange Viestraat tot Berenkuil) waardoor er meer ruimte ontstaat voor voetgangers en fietsers.

Conclusies en vervolg

De studie laat ook zien dat beide ontwikkelrichtingen kostbaar en complex zijn om uit te voeren. Partijen willen tussen 2030 en 2035 richtinggevende besluiten nemen over deze ontwikkelrichtingen. Voor het dan kunnen maken van een weloverwogen keuze zullen nog wel vervolgstappen uitgewerkt moeten worden.

Ook geeft de studie aan dat twee onderdelen uit de ontwikkelrichting geen potentie hebben om verder te onderzoeken:

- Een tram tussen Westraven en Stedelijke Knoop Lunetten/ Koningsweg trekt te weinig reizigers, een HOV bus verbinding heeft wel potentie
- Intercity station Lunetten is in de huidige context niet in te passen in het landelijk netwerk

Als vervolg op de grootschalige ontwikkelingen in Utrecht Zuid-west voeren we de komende jaren de volgende vervolgstappen uit in aanloop naar richtinggevende besluiten over grootschalige investeringen in OV aan de oostkant van de stad:

- Voor de **Stedelijke Knoop** Lunetten/Koningsweg wordt een gefaseerde gebiedsontwikkeling uitgewerkt en wordt onderzocht welke infra investeringen noodzakelijk zijn voor de bereikbaarheid. Waarbij ook wordt gekeken welke gebiedsontwikkeling mogelijk is zonder grootschalige infra investeringen maar met bijvoorbeeld een tramhalte op tram 22.
- Voor de **binnenstadsas** wordt komende jaren gezamenlijk aan een korte en middellange termijn aanpak gewerkt om de problemen in die periode beheersbaar te houden.