

De rol van stad en regio Utrecht in het nationale netwerk: Utrecht als verkeersdraaischijf

De stad Utrecht heeft te maken met drie vervoersstromen.

- Verkeer langs en door de stad met herkomst en bestemming ergens in (of buiten) het land
- Verkeer van en naar de stad en binnen de regio
- Verkeer in de stad

Die stromen moeten zo goed mogelijk functioneren en elkaar niet in de weg zitten. Dat is onvoldoende het geval.

Verkeer langs en door de stad zien we per trein, doordat Utrecht een centrale positie heeft in het spoornetwerk in Nederland.

Verkeer langs en door de stad zien we ook op de snelwegen als A 2, A 12, A 27, die door hun ligging ook een knooppunt bij de stad Utrecht vormen. Het betreft goederenvervoer en personenvervoer.

Een grotere rol voor het spoor

Dat goederen- en personenvervoer zouden voor een belangrijk deel moeten verhuizen naar het spoor. Goederenvervoer zo veel mogelijk langs geschikte corridors, onder meer de Betuweroute en de over langere trajecten viersporig te maken corridors Amsterdam - Utrecht – Meteren – Eindhoven en Amsterdam - Utrecht – Arnhem – Duitsland/Nijmegen. Ook lange-afstandsreizigers kunnen hier snel en frequent vervoerd worden, een streven in het PHS (programma hoogfrequent spoor).

Daarnaast zouden we graag zien dat het spoorwegnet aangevuld wordt met een spoorverbinding Almere – Utrecht – Vianen - Breda – de AUB-lijn. In de stad Utrecht zou de AUB-lijn stations kunnen krijgen onder meer in USP/Rijnsweerd (aansluiting op tram/HOV van en naar Rijnsweerd- Utrecht centrum, Galgenwaard – Utrecht centraal en USP – UMC en verder) en bij een driehoeksstation Lunetten. Hiermee is dan meest noodzakelijke en kansrijke deel van het Wiel in een sterke vorm aanwezig.

Treinen in en tussen regio's

Ook voor het reizigersvervoer van en naar de stad en binnen de regio kan het spoor een grotere rol spelen.

Langs deze corridors en ook langs andere spoorlijnen moeten dus niet alleen frequente intercity's rijden maar moet ook het regionale treinverkeer verbeterd worden en wel op drie manieren:

- Instellen van frequentere regionale (stop)treindiensten
- Vestigen van meer stoptreinstations op plekken die potentie hebben als knooppunt tussen het regionale openbaar vervoer en het spoorwegnet
- Invoeren van een regionale treinsoort die niet alleen op intercitystations stopt maar ook op enkele belangrijke regionale knooppunten. (Laten we die Regio Expresse noemen.)

De regionale stoptreinen en de Regio Expresse moeten onder regie van de provincies en stadsregio's vallen. Aangezien die treinen meer regio's doorkruisen zullen de stadsregio's en provincies permanent moeten samenwerken in het beheer van zulke diensten.

Samenwerking in ontwikkeling en regie

De stad, de regio en de provincie Utrecht hebben er belang bij dat zulke infrastructuur en zulk treinvervoer ontwikkeld worden en zo goed mogelijk gaan presteren. De Utrechtse gemeente- en provinciebestuurders zullen daartoe moeten samenwerken met elkaar en met het rijk en andere provincie- stadsregio's en gemeenten. Doelen:

- komen tot ontwikkeling van de spoor en de trein als hiervoor beschreven
- een gezamenlijke regie vooral van het regionale treinverkeer.

Antwoorden op enkele vragen van de raad

Kansen en uitdagingen

- Utrecht en alle betrokken gemeenten van de stadsregio moeten werken aan een betere infrastructuur ter bevordering van de doorstroming van het OV, zodat concepten als U-link slaagkans krijgen. De gemeente Utrecht moet voorkomen dat allerlei maatregelen zoals inrichten van stadsboulevards het OV belemmeren. De oost-westas Utrecht Centraal - Berekuil functioneert ondermaats door het gebrek aan voorrang van het OV. De stad Utrecht vermorst veel te veel kostbare DRU's (dienstregelingsuren).
- Vervoerders, provincie en reizigersorganisaties kunnen nog zulke goede plannen ontwikkelen, als een gemeente besluiten neemt over de infrastructuur die de plannen onderuit halen, dan schieten we niets op. Bij ingrijpende wijzigingen in de infrastructuur moet in de besluitvormingsfase aangegeven worden wat de consequenties zijn voor de ontwikkeling van het openbaar vervoer.

Hoe verhouden de plannen van Utrecht zich tot de NMCA?

- Wij hebben hiervoor een betoog gehouden waarin we naar wij menen beter inspelen op de resultaten van de NMCA.

Hoe kunnen OV en de Fiets elkaar verder versterken?

- Voor het voortransport hebben veel reizigers baat bij veilige stallingsmogelijkheden op OV-knooppunten.
Voor het natransport hebben we behoefte aan betrouwbare en toegankelijke deelfietssystemen.
- Daarnaast is er een zekere behoefte om de fiets mee te nemen per trein of HOV/tram. Die behoefte zou beter gefaciliteerd moeten worden.
- In de straten van de stad zijn veel conflicten gecreëerd tussen OV en fiets. Er is behoefte aan fietsroutes die onafhankelijk zijn van OV-stromen en OV-routes die onafhankelijk zijn van fietsstromen.

De relatie tot het kleinschaligere buurtvervoer

- Die zien we niet in de plannen voor het Wiel. In het openbaar vervoer bestaat de neiging plannen te maken voor het verwerken van grote vervoerstromen, zonder veel aandacht te besteden aan de "haarvaten" van het netwerk. Daardoor worden mensen en groepen als het ware uitgesloten of apart gezet: ze hebben geen of slechte vervoervoorzieningen.

Wij van Rover streven naar een integraal ontwerp van het hele netwerk. Verbindende en ontsluitende voorzieningen

Zo ontstaat een rechtvaardig en inclusief vervoersysteem:

- een netwerk waarlangs mensen vlot hun bestemmingen kunnen bereiken
- begrijpelijk, toegankelijk en betaalbaar voor alle gebruikers
- dus afgestemd op de mogelijkheden, beperkingen en wensen van alle gebruikers

- regie en vrije keuze door de gebruikers
- ingericht op een maatschappelijk verantwoorde manier. Dat betekent onder meer dat het OV duurzaam is en bijdraagt aan duurzaamheid.

De algemene reactie van Rover op het plan en de mobiliteitsoplossingen daarin

- We vinden het waardevol dat het plan de ruimtelijke ontwikkeling en de ontwikkeling van de mobiliteit in verband met elkaar ziet.
Er valt nog veel uit te werken. We zien het als onze taak om daarin mee te denken met de overheden.
- We zouden graag zien dat de ontwikkeling van het Wiel opgenomen wordt in een bredere context. De stad Utrecht heeft er belang de samenwerking te zoeken met andere gemeenten, de provincie Utrecht en andere provincies en het rijk om te komen tot een betere en duurzamere afwikkeling van de mobiliteit in en om, van en naar de stad.
- In het plan missen we een visie op de ontwikkeling het hele OV-netwerk, met inbegrip van het ontsluitende netwerk.
- Eén element in het plan bevreemdt ons: de doortrekking van de Uithoflijn naar Zeist. De huidige buslijnen verzorgen de verbinding Utrecht – Zeist veel vlotter en langs de kortste weg en doen daarbij ook het centrum van de stad Utrecht aan.

We zien mogelijkheden voor een tram naar Zeist maar we vinden dat na het voltooien van de Uithoflijn zo snel mogelijk besluitvorming moet plaatsvinden over de vertramming van de binnenstadsas en de verlengstukken daarvan naar oost en west. We bepleiten de volgende fasering:

1. Realiseren van de tramverbinding (Leidsche Rijn –) Centraal station – centrumas – Rijnsweerd – USP
2. Aanleg van een aftakking daarvan via de Biltsestraatweg en de Utrechtseweg naar Zeist
3. Die tak verbinden met de Uithoflijn door een spoor tussen het WKZ en de Utrechtseweg.