



Aan: Projectorganisatie HOV Om de Zuid  
t.a.v. de heer Eelko van den Boogaard

C.C.: De gemeenteraad van Utrecht

Betreft: advies over het 'Aanvullend voorontwerp tram HOV Om de Zuid'

Uw kenmerk: SO10.108361

Geachte heer Van den Boogaard,

De Wijkraad Utrecht Oost reageert hierbij op uw vraag om advies zoals gesteld in uw brief d.d. 14 december 2010. De Wijkraad brengt aan u advies uit over het 'Aanvullend voorontwerp tram Om de Zuid' d.d. 8 december 2010 en laat zich tevens uit over het gestelde in de brief van het college van Burgemeester en Wethouders d.d. 14 december 2010, kenmerk 10.086545, gericht aan de Raadscommissie Stad en Ruimte.

Allereerst vatten we de drie punten die in het belang zijn van de wijk Utrecht Oost samen. Hiervan vindt de Wijkraad dat de gemeente samen met partijen in ieder geval mee aan de slag moet gaan.

- De Wijkraad vindt het belangrijk dat er een snelle en goede HOV/tramverbinding komt tussen Leidsche Rijn en de Uithof. Deze moet in onze ogen buiten het centraal station om plaatsvinden en wel via de Vondellaan/Bleekstraat. Uit diverse buitenlandse voorbeelden is bekend dat de hellingshoek en boogstraal, die nu het knelpunt van realisatie heten te zijn, geen probleem behoeven te zijn: deze tramverbinding is dus haalbaar. Kijkt u hier alstublieft goed naar. Immers, het draagvlak voor deze verbinding is groot, zo bleek onder andere op de Raadsinformatieavond van 9 november 2010.
- De Wijkraad vraagt zich af waarom u op de Uithof, nabij de P+R Uithof, een zeer grote opstelplaats aanlegt voor de tram(s). De ecologische waarde van landgoed Oostbroek is groot en bovendien zijn andere plekken in Utrecht geschikter en goedkoper voor een dergelijke opstelplaats. Het draagvlak voor de voorgestelde locatie is laag. Derhalve vragen we u van deze opstelplaats af te zien dan wel tot een aanmerkelijke verkleining ten opzichte van het huidige voorstel over te gaan.
- In de brief van 14 december 2010 wordt ingegaan op de loopstromen door de OV-terminal. Er worden diverse getallen aangehaald van aantallen te verwachten reizigers, waarbij voorbij wordt gegaan aan het doel. Namelijk: het bedienen van de inwoners van de stad door middel van een goed openbaar vervoernetwerk met korte overstaptijden. Met name bewoners van de gemeente Utrecht zullen gebruik maken van de overstap van tram naar bus, bus naar tram, bus naar andere bus of tram naar andere tram. En juist de eigen inwoners zullen de meeste last ondervinden door de lange looptijd. U moet zich alleen niet vergissen in de looptijd van de Jaarbeurszijde via de OV-terminal naar de binnenstadzijde vice versa en het ongemak dat daarmee optreedt. Dit belang dient ons inziens zwaar mee te wegen.

Het volledige advies over het aanvullend voorontwerp is gerubriceerd analoog aan de hoofdstukindeling van het aanvullend voorontwerp en in het onderstaande weergegeven. De belangrijkste teksten en adviezen van de Wijkraad zijn daarbij onderstreept.

*Naar aanleiding van hoofdstuk 6 Koppeling Sneltram Utrecht – Nieuwegein / IJsselstein*

In het voorontwerp wordt gesteld dat de combinatie van boogstraal en hellingspercentage op het trajectdeel ter hoogte van de bibliotheek zodanig moet zijn, dat trilling, geluidsoverlast, slijtage en vertraging zo veel mogelijk moeten worden voorkomen. Het trajectdeel ter hoogte van de bibliotheek is gelegen in het centrale deel van de stad, in het stationsgebied. De tram zal bij het passeren van dit gebied een snelheid voeren van ten hoogste 30 kilometer per uur. In hoeverre kan de combinatie van een scherpe boog en een groot te overwinnen hoogteverschil bij een relatief lage snelheid leiden tot een nadelige invloed op comfort, exploitatie en beheer? In binnenstedelijk gebied leiden inpassingseisen als regel tot een trajectontwerp, waarin het overwinnen van hoogteverschil in combinatie met bogen in het traject aanvaardbaar worden geacht. De Wijkraad adviseert de kwaliteit van de stedelijke omgeving bovengeschild te laten zijn aan de technische eisen te stellen aan de baan- en de voertuigkarakteristieken.

In het voorontwerp wordt vermeld, dat opstelruimte voor het onderhoud van wissels in de nabijheid van de bibliotheek wordt voorzien. De Wijkraad vraagt zich af deze opstelruimte in het meest attractieve en tevens in grondexploitatie duurste gedeelte van de stad moet worden geschapen. Kennelijk wordt bedoeld op opstelruimte voor onderhoudsvoertuigen. Een opstelplaats voor deze voertuigen zou eerder gealloceerd moeten worden buiten het stationsgebied, en bij voorkeur op een bedrijventerrein aan de rand van de stad. De Wijkraad adviseert deze 'opstelruimte bij de wissels' niet te creëren in de onmiddellijke omgeving van de OV-terminal.

*Naar aanleiding van hoofdstuk 7 OV-terminal*

Er wordt voorzien in een keerspoor op een locatie met de hoogste grondwaarde. Een dergelijke exploitatieve voorziening wordt bij voorkeur gecreëerd op een locatie, waar de omgevingseisen minder zwaar wegen. Van een keerspoor kan bezwaarlijk worden beweerd, dat een dergelijk spoor bijdraagt aan een verhoging van de omgevingskwaliteit. De Wijkraad adviseert om van een keerspoor op de voorgestelde locatie af te zien. In het voorontwerp wordt niet verwezen naar de huidige keerspooren voor de tram ter hoogte van het Moreelsepark. De Wijkraad adviseert om deze en andere locaties nader te beschouwen omtrent de geschiktheid voor een keerfaciliteit.

Het voorontwerp vermeldt niet of een keerfaciliteit tevens geschikt is voor het (overdag) opstellen van trammaterieel in afwachting van een grotere behoefte tijdens de spitsuren. Zo zijn de keerspooren aan het Moreelsepark geschikt voor het opstellen van vier tramstellen. De Wijkraad adviseert deze mogelijkheid nader te onderzoeken.

De Wijkraad Oost heeft met enige verbazing kennis gekomen van de voorgestelde perronconfiguraties, voor zowel 2015 als 2020. De geschetste perronconfiguraties komen op de Wijkraad overgedimensioneerd en ondoelmatig over. De toepassing van een middenperron leidt anders dan bij twee kantperrons tot een reizigersafhandeling, die intrinsiek problemen oproept: diverse loopstromen worden door elkaar heen geleid en verstoren elkaar. Gehaste reizigers naar het station worden op een beperkte ruimte geconfronteerd met wachtende bus- en tramreizigers, die hun de doorgang verhinderen. Voorts leidt de toepassing van een bovenmatig lang middenperron tot de

noodzaak van tramkruisingen aan weerszijden van de halte. Deze kruisingen leiden tot capaciteitsverlies in het tramverkeer en kunnen aanleiding geven tot veiligheidsrisico's. De Wijkraad adviseert bij een halteconfiguratie uit te gaan van twee kantperrons, waarbij het aantal wissels zo gering mogelijk wordt gehouden. In de voorgestelde sporenconfiguratie ziet de Wijkraad een overdaad aan mogelijke rijwegen, waarvan het nut door de Wijkraad betwijfeld wordt. Uit talrijke buitenlandse voorbeelden is gebleken dat een eind- dan wel een doorgangstation zo eenvoudig mogelijk moet worden ontworpen, waarbij het aantal rijbewegingen zo gering mogelijk is. De Wijkraad adviseert af te zien van het voorgestelde kruisen en met de klok meerijden van de trams: deze exploitatievorm leidt tot verwarring bij de reizigers, tot onveiligheid in de verkeersafhandeling en tot capaciteitsverlies in de doorstroom van tramvoertuigen.

Voor een toekomstige (in 2025) sporen- en perronconfiguratie adviseert de Wijkraad uit te gaan van een layout van naast elkaar liggende perrons in plaats van de voorgestelde achter elkaar liggende perrons, die voor de reizigers totodeloos heen en weer lopen zullen leiden. Een configuratie bestaande uit een middenperron, twee kantperrons en vier perronsporen leidt tot een grotere efficiëntie in de afhandeling van het aantal reizigers, maar bovenal tot een geringer beslag op de in het stationsgebied schaarse ruimte.

Uit het voorontwerp is het de Wijkraad gebleken, dat de trambaan en de halteperrons grotendeels overdekt worden door te ontwikkelen vastgoed en dat slechts in zeer geringe mate toetreding van daglicht optreedt. Onder verwijzing naar de huidige ongewenste situatie bij het stadsbusstation wijst de Wijkraad er op, dat het ontbreken van daglicht leidt tot het ontstaan van gevoelens van sociale onveiligheid, en adviseert de overbouw van de tramhalten zoveel mogelijk te beperken dan wel slechts transparante materialen toe te passen. Een kleiner ruimtebeslag van de tramperrons (zie hierboven) maakt het mogelijk deze perrons zo te lokaliseren, dat de toetreding van daglicht zo groot mogelijk is.

#### *Naar aanleiding van hoofdstuk 8 Adama van Scheltemabaan*

Naar aanleiding van de tweede spoorkruising bij de Bleekstraat heeft de Wijkraad geconstateerd, dat de geprojecteerde tramonderdoorgang nodig is voor de trams uit Leidsche Rijn in de richting van de toekomstige binnenstadsas. Al eerder heeft de Wijkraad aangedrongen op een onderzoek naar de mogelijkheid tot de aanleg van een verbindingsboog tussen de Vondellaan/Bleekstraat in de richting van de Uithof. De Wijkraad constateert, dat in het voorliggende voorontwerp deze verbindingsboog niet is opgenomen. In een reactie op de bovenvermelde brief van het college van Burgemeester en Wethouders komt de Wijkraad hierna op dit onderwerp terug.

#### *Naar aanleiding van hoofdstuk 9 Opstel terrein en P+R De Uithof*

De Wijkraad geeft advies over dit hoofdstuk, in directe relatie met de bovenvermelde brief van het college van Burgemeester en Wethouders. In deze brief wordt gesteld, dat de kosten voor een remise voor de Uithoflijn zijn opgenomen in de eerste resultaten van een haalbaarheidsonderzoek. Tevens wordt gesteld, dat de remise voor de SUNIJ-lijn niet groot genoeg is om ook het materieel van de Uithoflijn te onderhouden en niet is ingericht voor het onderhoud van het lage vloer materieel. De Wijkraad meent uit deze passage te begrijpen, dat in de remise van de SUNIJ-lijn het materieel van de Uithoflijn niet zal worden onderhouden. De Wijkraad vraagt zich dan vervolgens af in welke (nog te bouwen?) remise het materieel van de Uithoflijn dan wel zal worden onderhouden. In het voorliggend voorontwerp wordt op deze vraag in het geheel niet ingegaan. Wel wordt in dit hoofdstuk vermeld,



dat naast de natuurlijke omgeving van het landgoed Oostbroek een opstel terrein voor twaalf tramstellen wordt aangelegd. Dit opstel terrein wordt voorzien van 'een gebouwtje' onder andere voor klein onderhoud, van 15 parkeerplaatsen voor onderhoudspersoneel en trambestuurders, er zullen lichtmasten worden geplaatst, er worden circa 45 eiken gekapt, er wordt een bermsloot verlegd, er wordt extra oppervlaktewater gerealiseerd, een hoofdtransportwaterleiding van Vitens moet gedeeltelijk of geheel worden verlegd, er moet een cunet worden gegraven en gevuld met zand, een spiraalvormige oprit naar een fietspad over de snelweg wordt vervangen door een gestrekte oprit. Bovendien is uit ecologisch onderzoek gebleken, dat de geprojecteerde opstel sporen een vliegrouwe van de rosse vleermuis kruisen.

De Wijkraad vraagt zich af of met deze opstelplaats een accommodatie voor het klein en dagelijks onderhoud van het trammaterieel van de Uithoflijn wordt gecreëerd. Gelet op de omvang van de geprojecteerde werkzaamheden ten behoeve van dit opstel terrein, meent de Wijkraad te begrijpen dat het niet om een kleinschalige voorziening gaat. Gelet op de mogelijke aantasting van landgoed Oostbroek en de onherroepelijke schade, die door het beoogde opstel terrein zal worden toegebracht aan het natuurlijk en ecologisch evenwicht ter plaatse, adviseert de Wijkraad af te zien van de aanleg van een opstelplaats nabij P+R De Uithof. De Wijkraad adviseert te onderzoeken op welke andere locaties kan worden voorzien in de behoefte voor het opstellen van materieel. De Wijkraad geeft daarbij in overweging het verlengen van de sporen dan wel de aanleg van extra sporen op het eindpunt De Uithof, en het gebruik maken van de bestaande opstel sporen nabij het Moreelsepark.

*Brief van het college van Burgemeester en Wethouders d.d. 14 december 2010, kenmerk 10.086545*

De Wijkraad laat zich hierna uit over enkele passages in deze brief en vertrouwt er op dat onze reactie en bevindingen zullen worden verwerkt bij het vaststellen van het voorontwerp.

#### *Oosterspoorbaan*

In de brief wordt gesteld dat het onderzoek naar de sanering van de Oosterspoorbaan in een vergevorderd stadium is. Gesteld wordt dat de sanering nodig is om een kruising van tram en trein te voorkomen. De Wijkraad heeft zich eerder uitgelaten over de voorgenomen sanering van de Oosterspoorbaan. Voor zover nodig herhaalt de Wijkraad het eerder uitgebrachte advies: de Wijkraad bepleit het instandhouden van de Oosterspoorbaan als omleidingsroute voor het treinverkeer in geval van calamiteiten op bijvoorbeeld Utrecht Centraal. De Wijkraad adviseert niet tot sanering van de Oosterspoorbaan te besluiten omdat daarmee een onherroepelijke stap wordt gezet in de richting van kapitaalvernietiging. Een kruising tussen een frequente tramverbinding naar de Uithof en een slechts incidenteel - alleen in noodgevallen - bereden spoorweg behoeft geen aanleiding te geven tot onoverkomelijke veiligheidsproblemen. Maatregelen als een 'venster' voor treinverkeer uitsluitend buiten de exploitatieuren van de tramlijn of een capaciteitstoedeling door ProRail onder strikte voorwaarden kunnen een afdoende oplossing bieden voor mogelijke veiligheidsrisico's. De Wijkraad adviseert uit te stijgen boven het beperkte eigenbelang van de gemeente Utrecht en het algemene belang van de bereikbaarheid van Nederland centraal te stellen.

#### *Loopstromen door de OV-terminal*

In de brief wordt gesteld dat in 2030 dagelijks 87.500 reizigers per bus of tram aankomen op de OV-terminal. Uit een simulatie is gebleken dat bij een tramnetwerk ruim 8.000 reizigers minder overstappen omdat ze per tram doorreizen. Het aantal uitstappers aan de Jaarbeurszijde loopt na de

invoering van het tramnetwerk terug van 37.500 naar 19.700 per dag. Het aantal uitstappers aan de binnenstadszijde neemt daarentegen toe van 58.000 naar 67.800 per dag. Uit de brief wordt niet duidelijk welke conclusies kunnen worden verbonden aan deze reizigersaantallen. De Wijkraad vraagt zich af welke consequenties wijzigingen in de reizigersaantallen hebben voor de loopstromen door de OV-terminal. De Wijkraad adviseert deze cijfers meer inzichtelijk te maken zodat het verband met de geponeerde conclusies op een transparante wijze kan worden gelegd. De cijfers zijn slechts kort aangehaald in de brief en roepen meer vragen op dan antwoorden.

Met name bewoners van de gemeente Utrecht zullen gebruik maken van de overstap van tram naar bus, bus naar tram, bus naar andere bus of tram naar andere tram. En juist de eigen inwoners zullen vermoedelijk de meeste last ondervinden als gevolg van de lange looptijd. U moet zich alleen niet vergissen in de looptijd van de Jaarbeurszijde via de OV-terminal naar de binnenstadszijde en het ongemak dat daarmee optreedt. Dit belang dient ons inziens zwaar mee te wegen.

*Verbindingsboog tussen Vondellaan/Bleekstraat en Vaartsestraat (Uithofzijde)*

Tijdens de Raadsinformatieavond op 9 november 2010 is aan de orde geweest de wenselijkheid van de aanleg van deze verbindingsboog. Hoewel tijdens deze avond bleek, dat deze boog alom wordt gewenst – een verbinding tussen Leidsche Rijn en de Uithof buiten het centraal station om wordt aldus mogelijk –, werden diverse argumenten aangevoerd, die moesten verduidelijken waarom deze boog niet mogelijk zou zijn. In de brief wordt nu gesteld, dat gebrek aan ruimte en afstand er de oorzaak van is dat het hoogteverschil niet kan worden overbrugd. De stijging is te steil om bij halte Vaartsche Rijn op hoogte te zijn. De Wijkraad beschikt niet over de hoogtegegevens ter plaatse en evenmin over de afstandsgegevens tussen de Bleekstraat en de Vaartsche Rijn. De Wijkraad gaat uit van de hypothese dat de horizontale afstand circa 50 meter bedraagt en het te overbruggen hoogteverschil circa 5 meter. Als deze hypothesen (ten naaste bij) juist zijn, zou de tram een helling van omstreeks 10 percent moeten 'nemen' en wel vanuit (nagenoeg) stilstand om vóór de halte Vaartsche Rijn op de Uithoflijn te kunnen invoegen. De Wijkraad heeft inlichtingen ingewonnen waaruit blijkt dat onder andere in Lissabon en Porto (met gemoderniseerd trammaterieel) en op het eiland Tenerife (met nieuw trammaterieel) hellingen met een gradiënt van meer dan 10 percent kunnen worden bereiden. Onderstaande afbeelding van de tram op het eiland Tenerife verduidelijkt dit.





Vanwege het grote draagvlak voor een verbinding tussen Leidsche Rijn en de Uithof buiten het centraal station om, adviseert de Wijkraad een nader technisch onderzoek in te (laten) stellen naar de mogelijkheid met trammaterieel de stijging tussen de Bleekstraat en de Vaartsche Rijn te overwinnen. Een mogelijke verschuiving van de tweede tramonderdoorgang in noordelijke richting zou in dit onderzoek meegenomen kunnen worden.

De Wijkraad sluit hiermee het advies over het 'Aanvullend voorontwerp tram HOV Om de Zuid' af. De Wijkraad verklaart zich bereid een toelichting op het advies te geven en vertrouwt dat rekening wordt gehouden met dit advies bij het vaststellen van het voorontwerp.

De Wijkraad Oost,

Dr. Gerard Kuys, voorzitter

namens deze,

Drs. Eduard de Jong, voorzitter werkgroep bereikbaarheid