

Ruimtelijke onderbouwing tracékeuze

Het tracé dat nu vastgelegd wordt in het bestemmingsplan HOV om de Zuid is in de afgelopen jaren tot stand gekomen via een aantal besluitvormingsfasen. In deze ruimtelijke onderbouwing worden de verschillende besluitvormingsfasen en de gemaakte afwegingen beschreven.

Netwerk HOV-banen door de stad

In de jaren '90 is een netwerk van HOV-banen in de stad Utrecht uitgewerkt, de zogenaamde HOV-bril. In 1999 heeft de gemeente met de regionale partners in het kader van het Bereikbaarheidsoffensief Randstad (BOR) afspraken gemaakt over de financiering van deze HOV-bril. Twee van deze HOV-banen lopen naar de Uithof. De binnenstadsas, die al in 2001 is opgeleverd, en de HOV om de Zuid. De binnenstadsas dient met name voor reizigers richting centrum en Rijnsweerd. HOV Om de Zuid bedient vooral de reizigers tussen De Uithof en Utrecht CS.

Voorgeschiedenis: Overzicht besluiten tracé HOV om de Zuid

Over het tracé van de HOV om de Zuid zijn de volgende studies verricht en besluiten genomen:

2002	Haalbaarheidsstudie HOV om de Zuid 1e fase (B&W 19 februari 2002)
2003	Haalbaarheidsstudie 2e fase (B&W 4 november 2003)
2004	Definitieve keuze Noordligging (B&W 21 april 2004)
2005	Integraal Programma van Eisen en Functioneel Ontwerp vastgesteld (B&W 23 december 2005)
2006	Inspraak IPvE en FO (2006)
2006	Nota van beantwoording IPvE en FO vastgesteld, tram onderzoeken (B&W 5 december 2006)
2007	Principebesluit vertramming (B&W 18 september 2007)
2008	Inspraak Voortontwerp HOV trambaan (september 2008)
2009	Vaststellen Nota van Beantwoording inspraak (eind 2009) Ontwerp-bestemmingsplan HOV om de Zuid ter visie

Eerste deel HOV om de Zuid: Adema van Scheltemabaan

De discussie over het tracé van de HOV om de Zuid draait om de vraag: welke route 'om de zuid' is de beste voor wat betreft milieuhinder, inpassing en verkeersdoorstroming. Vanaf 1999 is duidelijk dat er alternatieven nodig zijn voor de bestaande busroute 'om de zuid' langs de Catharijnesingel en het Ledig erf.

Op de Catharijnesingel worden vooral door de grote aantallen bussen de luchtkwaliteitsnormen overschreden. Daarom is in 2001 (check) besloten de Adema van Scheltemabaan aan te leggen direct langs het spoor. Hierover kunnen alle bussen vanaf Busstation Utrecht CS direct naar de Bleekstraat rijden, waarbij de Catharijnesingel vermeden wordt. De Adema van Scheltemabaan is in 2002 (check) opgeleverd. Vanaf de Adema van Scheltemabaan rijden de bussen 'om de zuid' verder over het Ledig Erf en de Rubenslaan naar de Uithof.

Haalbaarheidsstudie HOV om de Zuid 1^e fase

In het werkprogramma van het college van B&W 2001 – 2006 is vastgelegd wat in de Haalbaarheidstudie HOV om de Zuid onderzocht moet worden:

- Aangelegde Adema van Scheltema-baan is startpunt van het tracé
- Referentietracé: bestaande busroute via Ledig erf – Rubenslaan – Weg tot de Wetenschap
- Onderzoek de haalbaarheid tracé parallel aan spoor en langs de Waterlinieweg
- Onderzoek de technisch mogelijkheden, waarbij rekening gehouden wordt met de plannen voor de spooruitbreiding VleuGel.
- Onderzoek de financiële haalbaarheid en vervoerskundige effecten.

Er zijn tien alternatieve tracés onderzocht.

Resultaten

De Haalbaarheidstudie concludeert in 2002 dat er tracéalternatieven niet haalbaar zijn en alternatieven haalbaar, maar nader onderzocht moeten worden.

Niet haalbare alternatieven zijn:

- Het tracé heel ten zuidwesten van het spoor. De busbaan zou sloop van een aantal woningen in de Bokkenbuurt ten gevolge hebben. Deze woningen liggen dicht tegen het spoor en de busbaan past hier niet tussendoor.
- Tracéalternatieven tussen, onder en boven de sporen zijn niet haalbaar vanwege de zeer hoge kosten en de technische gecompliceerdheid.
- Ook tracéalternatieven die een deel het spoor volgen en daarna afbuigen over de Albatrosstraat, de Laan van Soestbergen of langs de Waterlinieweg lopen, vallen af vanwege sloop van panden of complexe en dus dure inpassingmaatregelen.

Haalbare alternatieven voor nader onderzoek zijn:

- Het alternatief ten noordoosten van het spoor.
- Het alternatief waarbij de busbaan gesplitst zou worden: één baan ten noordoosten van het spoor (langs de Pelikaanstraat) en één baan ten zuidwesten van het spoor.

Dit laatste alternatief zou net wel passen aan de zuidwestzijde langs het spoor, langs de Bokkenbuurt. Beide varianten roepen veel weerstand en vragen op bij omwonenden aan beide zijden van het spoor. Er is destijds opdracht gegeven voor de tweede fase haalbaarheidstudie.

Haalbaarheidstudie 2^e fase

In de haalbaarheidstudie 2^e fase is gevraagd specifiek onderzoek te doen naar de leefbaarheid (met name milieuaspecten), inpassing in de buurt in samenhang met de uitbreidingsplannen voor het spoor (VleuGel).

De resultaten van het onderzoek zijn dat beide varianten inpasbaar zijn en ook beter beoordeeld worden dan het referentietracé over Ledig Erf en de Rubenslaan. Het tracé aan de noordwestzijde van het spoor (langs de Pelikaanstraat) komt beter uit de beoordeling dan de gesplitste zuidligging op de volgende punten:

- Door de busbaan te verhogen tot het niveau van de spoorbaan kan de leefbaarheid bij de Pelikaanstraat en de Vaartsestraat verbeterd worden: minder milieuhinder en minder zichtbaarheid langsrijdende bussen. Uit milieuonderzoeken is gebleken dat de luchtkwaliteit binnen de normen blijven en dat het geluidsniveau met geluidmaatregelen ook binnen de normen bleven.
- De technisch inpassing is beter dan de gesplitste zijligging, mede doordat dit beter past in de plannen voor de spoorverbreding (VleuGel).
- De vervoerswaarde van de noordligging is beter en ook de exploitatie is beter.
- De noordligging is goedkoper, omdat er geen viaducten over het spoor hoeven te komen.

Het enige punt waarop het noordelijke tracé slechter beoordeeld is dan de gesplitste zuidligging is de inpassing van de begraafplaats Soestbergen. Hier is zeer beperkte ruimte voor de HOV-baan, waardoor de begraafplaats verstoord zou kunnen worden.

In 2003 heeft een consultatieronde plaatsgevonden over de haalbaarheidsstudie 2^e fase. Duidelijk is dat omwonenden van de Pelikaanstraat weerstand hebben tegen het tracé door hun straat.

In mei 2004 heeft het college van B&W besloten definitief te kiezen voor het tracé van de HOV-busbaan 'Noordelijke tracé' (langs de Pelikaanstraat). Tevens is besloten een Integraal Programma van Eisen en functioneel ontwerp (IPvE/FO) op te stellen en aansluitend een voorontwerp te maken.

Aansluitend op dit besluit werd in september 2004 met ProRail een projectovereenkomst gesloten voor de spooruitbreiding VleuGel, waarbij het noordelijke tracé van de HOV als uitgangspunt is genomen. Tevens werd afgesproken bij de verdere uitwerking van VleuGel en de HOV om de Zuid intensief samen te werken om optimalisering van ontwerp en inpassing te realiseren en eventueel de aanleg gezamenlijk te gaan doen (werk-met-werk maken).

Integraal programma van Eisen en Voorontwerp

Bij de uitwerking van het Noordelijke tracé zijn in de Vaartsestraat en Pelikaanstraat de volgende verbeteringen aangebracht:

- Het tracé vanaf de Adema van Scheltemabaan tot de Koningweg krijgt ongelijkvloerse kruisingen, goed voor de doorstroming van de bussen en de onderliggende wegen.
- De ruimte onder de verhoogde HOV-baan kan benut worden voor andere functies.
- De busbaan krijgt een extra smal profiel, waardoor ruimte op straatniveau gespaard wordt.
- De inpassing bij begraafplaatsen Soestbergen en Kovelswade (rijksmonumenten) is verbeterd. Ook hier een extra smal profiel van de HOV-baan, met een speciale aanlegmethode die de hinder op de begraafplaats beperkt.

Met deze ontwerpwijzigingen is de ruimtelijke inpassing van het tracé van de HOV-baan aanzienlijk verbeterd, met name bij de knelpunten Vaartsestraat, Pelikaanstraat en begraafplaats Soestbergen.

Over dit IPvE/FO is in 2006 opnieuw inspraak gehouden. Hoewel de inpassing verbeterd is, is de weerstand tegen de HOV-busbaan bij de direct omwonenden in de Pelikaanstraat groot gebleven.

Eind 2006 heeft het college van B&W besloten met de vaststelling van de Nota van beantwoording van de inspraak, vast te houden aan het Noordelijke tracé van de HOV-busbaan en deze verder uit te werken. Wel besluit het college naar aanleiding van de inspraak tot een onderzoek naar een mogelijke 'tegemoetkoming' voor de bewoners van de Pelikaanstraat.

Tevens is besloten een mogelijke vertramming van de HOV om de Zuid te onderzoeken. Zoals bij alle HOV-banen in Utrecht, dient bij de verdere technische uitwerking rekening gehouden te worden met de vertramming van de HOV-baan.

Tramstudie en principebesluit tram

In het collegeprogramma 2006–2010 wordt de keuze voor het tracé HOV om de Zuid bevestigd, evenals de studie naar de mogelijkheden van (snelle) vertramming: de tramstudie. Deze studie werd samen met het Bestuur Regio Utrecht (BRU), vervoersautoriteit OV, uitgevoerd..

Uit de tramstudie, die in 2007 is opgeleverd, blijkt dat:

- Vertramming van het HOV-bustracé Noordligging goed mogelijk is.
- Een tramlijn voordelen heeft ten opzichte van een bus: milieuvriendelijker, een hogere vervoerscapaciteit en attractiever dan een bus.
- Koppeling van de HOV-tram aan de bestaande sneltram naar Nieuwegein is qua exploitatie voordeliger dan twee losse lijnen.
- De koppeling kan in het stationsgebied plaatsvinden, waarbij twee varianten mogelijk zijn. Via de bestaande Leidseveertunnel of via een nieuwe tunnel nabij de Bleekstraat.

Op basis van de studie neemt het college het zogenaamde Principebesluit Vertramming:

- Voor de verdere planvorming van HOV Om de Zuid uit te gaan van het principe van een tramlijn.
- Aanleg en koppeling van de HOV-trambaan aan de bestaande sneltram verder te onderzoeken, samen met het BRU. Het college houdt daarbij vast aan het oorspronkelijke uitgangspunt waarbij de HOV-busbaan aan de oostzijde van het station eindigt. Het handhaven van deze keuze voor de HOV-trambaan acht het college het meest wenselijk, omdat daarmee een koppeling en haltering aan de stadzijde mogelijk blijft en de bestaande Leidseveertramtunnel benut kan worden om het spoor te kruisen.
- Verder wordt besloten afspraken met het BRU te maken over de financiering van de vertramming.

Op basis van dit principebesluit is het Voorontwerp trambaan opgesteld, dat september 2008 voor inspraak is vrijgegeven. Tijdens deze inspraak werd positief gereageerd op de vertramming van de HOV-baan, maar bleven vragen over inpassing en milieuhinder. Op basis van dit Voorontwerp en de inspraak daarop is het onderhavige bestemmingsplan opgesteld, waarbij alle benodigde milieuonderzoeken zijn uitgevoerd. Uit deze onderzoeken blijkt dat de HOV-trambaan binnen alle milieunormen blijft en daarmee realiseerbaar is.

Conclusie

Het voorliggende bestemmingsplan vormt het eindpunt van de tracékeuze van de HOV om de Zuid vanaf de Adema van Scheltemabaan tot de Uithof. Deze tracékeuze is genomen op basis van goed afgewogen en onderbouwde besluiten en vormt daarmee een goede ruimtelijke onderbouwing voor het vaststellen van dit bestemmingsplan.