

WATERLINIELIJN

IN COMBINATIE MET UITHOFLIJN EN STATIONS LUNETTEN/KONINGSWEG

De Waterlinielijn is de voorgestelde verbinding tussen Westraven en Utrecht Science Park (USP). Deze verbinding sluit aan bij de huidige Uithoflijn (tram Utrecht Centraal-USP) en kruist de spoorlijnen Utrecht Centraal-Den Bosch/Arnhem bij het bestaande station Lunetten.

ONDERZOEK

De huidige verbinding bestaat uit enkele buslijnen vanuit Zuidwest Utrecht, via de Waterlinieweg en Rijsweerd-Noord, naar USP. Deze verbinding is nu niet optimaal. Veel reizigers, ook van buiten de regio, reizen via Utrecht Centraal om USP of andere bestemmingen te bereiken. Hierdoor raakt Utrecht Centraal, net als bijvoorbeeld de Uithoflijn of fietsenstalling op het station, snel vol.

Met de Waterlinielijn onderzoeken we hoe een nieuw ov-knooppunt rond Lunetten-Koningsweg, Utrecht Centraal kan ontlasten. Dit doen we omdat we na 2030 verdere gebiedsontwikkeling in de zogenaamde 'spoordriehoek' Lunetten-Koningsweg-A12-zone verwachten. In de MIRT-verkenning zijn diverse varianten (bus/tram) en routes van de Waterlinielijn onderzocht. Ook is gevarieerd met het type station dat Lunetten en/of Koningsweg kan worden (Sprinter/Intercity) en een aansluiting op de Uithoflijntram.

Utrecht CS

Lunetten
(Koningsweg)

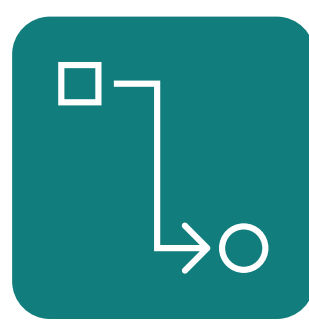
Rijsweerd

Utrecht
Science Park



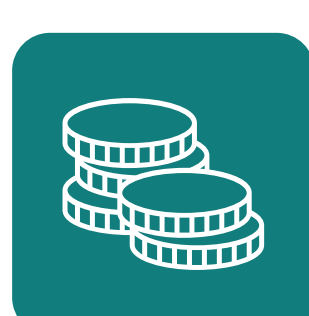
DOELBEREIK

Met grootschalig ingrijpen op de huidige Waterlinielijn halen we gestelde doelen slechts in beperkte mate. Door het opwaarderen van de stations Lunetten en Koningsweg, en snelle verbindingen van die stations met USP en Westraven, neemt het aantal reizigers rond Utrecht Centraal minder snel toe. De bereikbaarheid van het USP verschilt per maatregel; bijvoorbeeld of het een bus of tram is en waar je vandaan komt. Het sprinterstation Koningsweg draagt niet bij aan het ontlasten van Utrecht Centraal.



GEVOLGEN

Hoewel uitbreiding van station Lunetten en/of Koningsweg qua ruimte zou passen, vraagt dit veel van de dienstregeling en spoorinfrastructuur. Dat maakt opwaardering van deze stations tot Intercity-station voor 2030 lastig. Aanpassing van de Uithoftramlijn kan sneller worden gerealiseerd. Nadeel daarvan is dat deze dan een lange periode buiten gebruik zal zijn. De route van een nieuwe tram langs de A27 gaat ten koste van het groen van Park de Koppel en Maarschalkerveerd. Ook een nieuwe busbaan in Lunetten kost veel ruimte. Busbanen op de Waterlinieweg zijn makkelijker in te passen maar gaan ten koste van de capaciteit voor het autoverkeer en passeren station Lunetten-Koningsweg niet. Voor de reiziger geeft een busbaan een snellere en meer betrouwbare verbinding. Voor de lange termijn lijkt een busverbinding voldoende capaciteit te bieden voor het aantal reizigers dat we verwachten op de Waterlinielijn. Mogelijk zijn hier vrije busbanen voor nodig zodat de bussen niet gehinderd worden door ander verkeer.



KOSTEN

Sommige maatregelen voor de Waterlinielijn zijn duur, zoals opwaardering van de treinstations. Die vragen namelijk ook om verschillende aanpassingen aan de spoorlijnen. Ook (aangepaste) tramverbindingen hier zijn kostbaar, zeker als er bijvoorbeeld tunnels onder het spoor of snelweg nodig zijn.

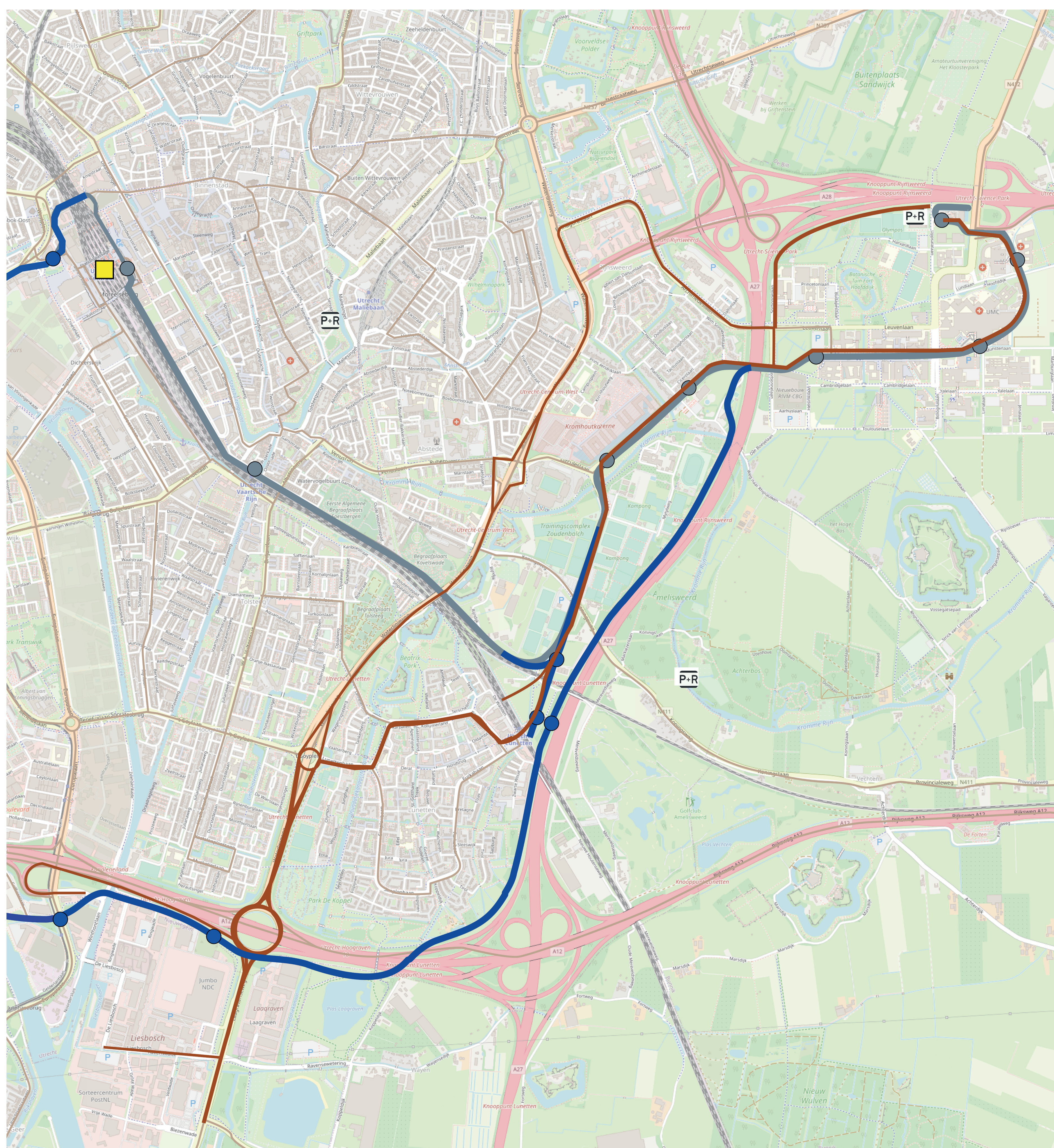


VOORLOPIGE CONCLUSIE

Kansrijk? Deels.

- Niet: vanwege de benodigde spoorverdubbeling en de samenhang met het landelijke spoor, is het binnen de MIRT-verkenning niet haalbaar om Lunetten-Koningsweg een Intercity-station te maken. En een sprinterstation voegt onvoldoende toe. Ook een tramverbinding op de Waterlinielijn lijkt zonder Intercity-station niet logisch. Een extra stukje tramlijn tussen station Lunetten en de huidige Uithoflijn is alleen interessant als Lunetten een Intercity-station wordt.
- Wel: de busverbindingen richting USP kunnen we verbeteren om Utrecht Centraal te ontlasten en reizigers een betere reis te bieden. Dat kan via de Waterlinieweg. Het aantal reizigers op Uithoflijn groeit de komende jaren. De tram moet vaker rijden om deze reizigers te vervoeren.

Vervolgonderzoek: Busverbindingen Waterlinieweg, vaker laten rijden van de Uithoflijn en een tweede vrije busbaan op het USP lijkt voornamelijk kansrijk om verder te onderzoeken.



1 INTERCITY-STATION KONINGSWEG

Aan de spoorlijn van Utrecht naar Bunnik maken we over de A27 een station voor sprinters en Intercity's.



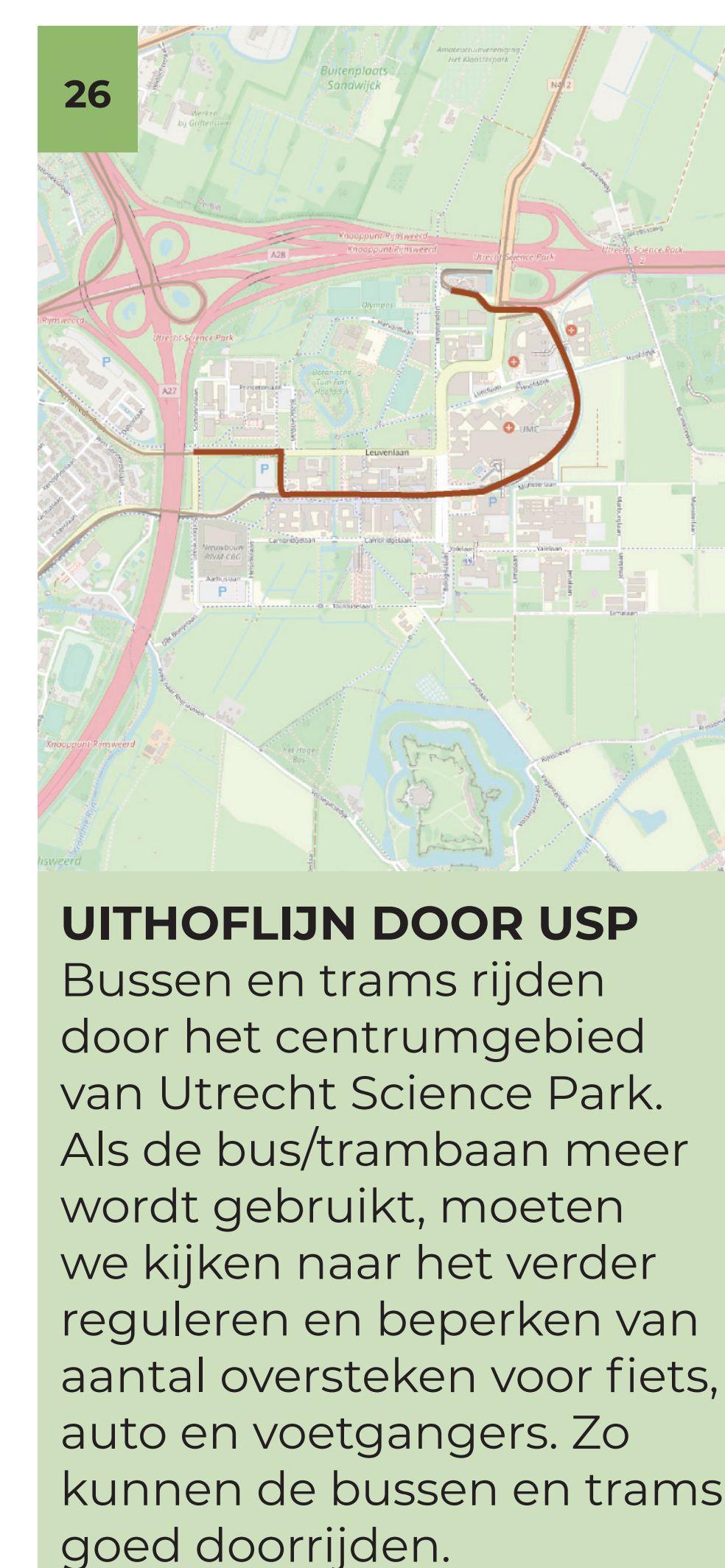
2 SPRINTERSTATION KONINGSWEG

Aan de spoorlijn van Utrecht naar Bunnik maken we over de A27 een station voor sprinters. Dit nieuwe station heeft als werknaam station Koningsweg.



3 INTERCITY-STATION LUNETTEN

Aan de spoorlijn van Utrecht naar Houten ligt nu station Lunetten voor sprinters. In deze maatregel stoppen hier ook Intercity's. Het station breiden we hiervoor uit met zijperrons.



26 UITHOFLIJN DOOR USP

Bussen en trams rijden door het centrumgebied van Utrecht Science Park. Als de bus/trambaan meer wordt gebruikt, moeten we kijken naar het verder reguleren en beperken van aantal oversteken voor fiets, auto en voetgangers. Zo kunnen de bussen en trams goed doorrijden.