

Hart voor de klant

Als haringen in een ton naar De Uithof

De regio Utrecht realiseert tussen 2012 en 2040 een uitgebreid tramnetwerk. Bussen kunnen het aantal passagiers niet langer aan. OV-Magazine reisde mee op lijn 12 naar De Uithof. "Komt die tram er nu echt?"

AUTEUR PIEN HEUTS FOTO'S JAN LANKVELD



Busstation Utrecht Centraal. Ochtendspits. Een enorme groep reizigers staat te wachten bij de halte van lijn 12s. Rechtsonder de betonnen trap die naar het Utrechtse station voert, dijt de menigte steeds meer uit. Dubbelgelede GUV-bussen rijden af en aan. Alsof het een evenement betreft. Elke twee minuten wringen mensen zich door de drie ingangen van de bus. Als die vol is, komt de volgende al weer aanrijden. Lijn 12s, de sneldienst richting universiteitscomplex De Uithof met het Universitair Medisch Centrum en het Wilhelmina Kinderziekenhuis, is een populaire lijn.

Het grote aanbod reizigers is in de ochtend- en avondspits nauwelijks weg te rijden. 'Vertrammen' lijkt het sleutelwoord om de capaciteitsproblemen aan te pakken. De plannen om een tramverbinding tussen Utrecht CS en het universiteitscomplex De Uithof te realiseren zijn in een vergevorderd stadium. Dat de tramverbinding er gaat komen staat inmiddels vast; alleen moet het traject nog definitief worden vastgesteld. Dat gebeurt halverwege dit jaar. De 'HOV om de Zuid', zoals het tracé naar De Uithof in de volksmond is gaan heten, zou de eerste van een reeks tramlijnen in de Utrechtse regio zijn. "We hebben de principiële keuze gemaakt om waar mogelijk zware buslijnen te vertrammen", zegt Marianne Kallen, portefeuillehouder van Bestuur Regio Utrecht (BRU). "Eind vorig jaar heeft het algemeen bestuur van de stadsregio met applaus ingestemd met het voorstel voor een regionaal tramnetwerk. Met een samenhangend netwerk van trein, tram en bus willen we de reizigersgroei opvangen en de kwaliteit van het openbaar vervoer in de regio verbeteren. En natuurlijk de automobiliteit terugdringen. Sneller en schoner is het devies. Alleen daar waar geen tram gaat rijden, blijft de bus."

Systemspromg

Bestuur Regio Utrecht, een samenwerkingsverband van negen gemeenten in de regio Utrecht, noemt het een systemspromg. Een systemspromg van bus naar tram op de zware ov-assen. Om de regio bereikbaar, economisch vitaal en leefbaar te houden is besloten tot een regionaal ov-systeem waarvan (Randstad)spoor en tram de ruggengraat vormen. Veel drukke busverbindingen in de regio zullen op termijn door een tram worden vervangen. Dat moet ook wel; de verwachte reizigersgroei van 2002 tot 2020 met 23 procent is namelijk niet met de bestaande ov-capaciteit op te vangen. Nóg meer bussen passen niet op de weg, laat staan in de nieuw te bouwen OV-Terminal, waarover dit jaar ook een besluit valt. Nu al rijden 500 bussen per uur naar en van Utrecht Centraal. Voordeel van de schonere tram is dat er twee keer zoveel mensen in kunnen, en dat het in- en uitstappen vlotter gaat. Ook

is de tram relatief stil en wordt het aantal vervoerbewegingen teruggedrongen. Vertramming past bovendien in het Actieplan Luchtkwaliteit dat de Utrechtse gemeenteraad eind vorig jaar aannam en dat onder meer als doel heeft het aantal ov-reizigers tot 2020 met jaarlijks 5 procent te laten groeien.

Altijd druk

Als haringen in een ton reizen studenten en forenzen met lijn 12s van Utrecht Centraal naar De Uithof/UMC. Volgens de chauffeur is er voor zo'n tweehonderd reizigers plaats. "Deze lijn is altijd druk. Ook overdag moeten mensen vaak staan. "Een tram?", lacht hij vragend. "Die discussie speelt al zo lang ik op de bus zit. Komt-ie er nu echt? Toen de tram destijds werd afgeschoten hebben ze juist op vrije busbanen ingezet." Met moeite probeert een aantal mensen in het gedrang de gratis dagkrant Metro te lezen. De sneldienst, die tijdens de spits extra wordt ingezet en er als het meezit 12 minuten over doet, heeft als eerste stop Stadion Galgenwaard. Niemand stapt uit. Verder zoekt de bus over de Weg tot de Wetenschap langs de Kromme Rijn, onder de A27 door over de vrije busbaan richting De Uithof. Twee haltes verder stroomt de halve bus leeg. De Utrechtse Hogeschool is bij de halte Padualaan gevestigd. Shit, zegt iemand, die vergeten is uit te checken en tegen het verkeer in de bus weer probeert te bereiken.

Binnenstad op de schop

Dagelijks reizen ruim 35.000 mensen met lijn 11 en 12 tussen Utrecht Centraal en De Uithof. De meesten met lijn 12 die het snelst gaat en de binnenstad links laat liggen. In de toekomst zal dat aantal alleen maar groeien. Omdat de verkeersstructuur meer of nog langere bussen niet kan verwerken, komt dit traject als eerste in aanmerking voor vertramming. Vraag was lange tijd welk tracé het moest worden. Dwars door de binnenstad naar De Uithof. Of de route 'om de Zuid' die gedeeltelijk parallel aan het spoor, oostelijk langs het stadion richting De Uithof gaat. De route door de stad, de zogeheten binnenstadas (lijn 11), lijkt de meest logische vanwege de hoge vervoerwaarde en omdat ze

komen, zodat mensen vanaf 2015 gemakkelijk met de tram de stad in kunnen.

Tijd is rijp

De Utrechtse plannen reiken tot in de verre toekomst. De vertramming van het traject Utrecht Centraal-De Uithof is een begin. In 2025 moeten er in de stad vijf radiale tramlijnen liggen (naar Nieuwegein, Leidsche Rijn, Overvecht en twee naar De Uithof) en in 2040 ook vijf verlengingen naar de regio (Houten, Vleuten, Maarssen, Bilthoven en Zeist), aangevuld met tangentiële (niet centrumgerichte) tramlijnen. Op die manier ontstaat er een radiaal netwerk van tramlijnen (van en naar Utrecht Centraal) en tangentiële gemeenten met elkaar verbinden. Totale kosten van alleen het radiale netwerk: 800 miljoen euro. Utrecht is de enige van de vier grote steden die de tram ooit vaarwel heeft gezegd, merkt bestuurder Kallen op. Ze refereert aan het trammetje dat vroeger over de Biltstraat richting Rhenen ging. "Als we van oudsher tramstad waren gebleven, hadden er al lang trams op de drukke trajecten gereden. Nu moeten we een heel netwerk opbouwen." Maar de tijd is er rijp voor, oordeelt Kallen. De komende decennia stijgt het inwoneraantal van de agglomeratie van 600.000 naar 800.000. Ook zal congestie op de wegen rond Utrecht, de invoering van de kilometerheffing en het weren van auto's uit de binnenstad de druk op het openbaar vervoer doen toenemen. Dat maakt de aanleg van een omvangrijk tramnetwerk volgens haar noodzakelijk.

Wat ruimer

Universiteitscomplex De Uithof. Het begin van de avondspits. Een man met een blindenstok vraagt hulp. Bij de halte van lijn 11 en 12 aan de Padualaan is het dringen geblazen. Hij wil zeker weten dat hij in lijn 11 zit. "Meestal helpen mensen me wel", zegt hij laconiek, terwijl iedereen om hem heen staat te duwen. "Dat moet ook wel. Want bussen zitten vaak zo vol dat ze gewoon doorrijden. Dan zit ik opeens in lijn 12. Terwijl ik naar De Neude moet." Elke dag gaat hij met de bus. In de spits. Hij weet dat hier over een paar jaar een tram rijdt. "Voor mij is dat prettig als het allemaal wat ruimer is. Maar die trams zullen ook wel vol zitten, toch?"

Dynamisch proces

De tram naar De Uithof bijt in 2015 het spits af. Het OV-ambitiedocument van BRU, waarin plannen en studies zijn vastgesteld, kijkt echter verder vooruit. Kallen: "Om goede beslissingen te kunnen nemen, moet je ver vooruit durven te kijken. Minimaal vijftien jaar. Onze plannen hebben geen eindpunt. Het is een dynamisch proces. Jaren geleden dachten we nog dat de HOV-banen een lange houdbaarheid zouden hebben. Niets is minder waar. Utrecht groeit en is de draaischijf tussen de vier grote regio's. Er is een geweldig Intercitystation, waar dagelijks 160.000 treinreizigers gebruik van maken. Met hoogwaardige treinverbindingen, een tramnetwerk en een verfijnd bussysteem voor korte afstanden dat aansluit op het tramnetwerk, kan het openbaar vervoer weer vanzelfsprekend

worden. Het moet een netwerk zijn dat zich naar gelang de behoefte steeds verder ontwikkelt."

Olympische kwaliteit

Op dit moment is 100 miljoen gereserveerd voor de tramverbinding naar De Uithof. Daar moet nog minimaal 100 miljoen bij. Verdere ontwikkeling van het tramnetwerk schat de stadsregio ruwweg op minimaal 500 à 600 miljoen. "Als de overheid de wens uitspreekt dat het openbaar vervoer in 2028 van Olympische kwaliteit moet zijn, vind ik dat een bijdrage op zijn plaats is", zegt Kallen. "Men moet wel wat over hebben voor kwaliteit. Daarnaast proberen we natuurlijk samen te werken met private partijen." Omdat een tram grote schaalvoordelen biedt vergeleken met een bus, zal de exploitatie niet veel duurder uitpakken. Alleen bij lagere reizigersaantallen is een bus voordeliger. Aanleg en onderhoud van tramrails zijn wel duurder. Eind 2011 gaat de nieuwe concessie in. Het vervoer in stad en regio wordt voor de langere periode van acht jaar aanbesteed, zodat de concessiehouder de tijd heeft om rond 2015 in te kunnen springen op de vertramming van lijnen.

Zonder te stoppen rijdt lijn 12s door naar het station. Reizigers verdringen elkaar om zo snel mogelijk te kunnen uitstappen. De student aan de Grafische School stond strategisch en kon als eerste de bus uit. Maar ook hij heeft vergeten uit te checken en moet wachten tot hij bij het apparaat kan.

