Kortere reistijden door alternatief ov-beleid Utrecht

Blz Inhoud

2 Inleiding en samenvatting
3 Zes uitgangspunten voor kortere ov-reistijden
3 Uitgangspunt 1: Reisroutes inkorten (satellietmodel)
4 Ov-knooppunt aan de zuidoostzijde van Utrecht
5 Voorbeelden kortere reistijden
6 Uitgangspunt 2: Inzetten van sneldiensten
7 Snelbusdiensten op snelwegen in de praktijk
8 Sneldiensten op de Nieuwegeinlijn
9 Uitgangspunt 3: Kortere loopafstanden naar haltes
9 Uitgangspunt 4: Kortere loopafstanden tijdens overstappen
9 Uitgangspunt 5: P&R haltes in woongebieden verder weg van de stad
10 Uitgangspunt 6: Kruisingvrije ov-banen
11 Vraag aan gemeenteraadsleden en statenleden
12 Veel plannen maken waar weinig uit komt / vanwege haastige spoed is er al decennia geen tijd om het ov-beleid te veranderen

INLEIDING

In de pdf-brochure "Langere reistijden ov-beleid Utrecht" wordt beschreven waarom het ov-gebruik in en om Utrecht afneemt en het autogebruik toeneemt, terwijl Utrechtse al sinds de tachtiger jaren van de vorige eeuw streeft naar minder autogebruik. Het Utrechtse beleid bevat namelijk een zestal uitgangspunten die in de praktijk leiden tot langere ov-reistijden, terwijl kortere reistijden nodig zijn als men wil concurreren met de auto. De vraag is: hoe zijn dan wel kortere ov-reistijden te realiseren? Dit is beschreven in deze pdf-brochure.

Op het eerste gezicht lijkt sneller rijden het meest voor de hand te liggen om reistijden te verkorten. Ter illustratie hiernaast het enthousiasme van de NRC voor treinen die 300 km/uur rijden i.p.v. slechts 160.

https://www.nrc.nl/nieuws/2016/12/20/meer-hogesnelheidstreinen-in-2016-vooral-mooie-belofte-5860073-a1537486

Wie reist tussen Amsterdam en Rotterdam merkt het verschil tussen de Franse en Nederlandse prestaties op het spoor. Met de Thalys sprint die trein na Schiphol met een topsnelheid van 300 kilometer per uur naar Rotterdam. Met de Intercity Direct is dat maximaal 160 kilometer per uur.

De NRC is onder de indruk, maar hoe lang duurt eigenlijk de rit?

http://www.ns.nl/reisplanner/#/reisdetails?aankomst=Rotterdam%20Centraal&aankomsttype=treinstation&tijd=2017

THALYS		Intercity direct	
07:34	Schiphol Airport	07:40	Schiphol Airport
	20 minuten		26 minuten
07:54	Rotterdam Centraal	08:06	Rotterdam Centraal

Het Rijk heeft dus miljarden uitgegeven voor een reistijdwinst van slechts 6 minuten tussen de twee grootste Nederlandse steden. Er zijn dus vooral andere maatregelen nodig dan supersnel rijden om kortere ov-reistijden te realiseren.

SAMENVATTING

Om kortere ov-reistijden te realiseren zijn 6 uitgangspunten nodig. Dit zijn exact de tegenovergestelde uitgangspunten die Utrecht hanteert in haar ov-beleid. Het afkorten van reisroutes, het rijden op geheel vrije banen met ongelijkvloerse kruisingen en het omzeilen van files geeft de beste resultaten. Vergeleken met de ov-visie van gemeente en provincie Utrecht wordt de reistijd in veel gevallen al snel met 10 minuten ingekort, tot ruim 20 minuten.

Zes uitgangspunten voor kortere ov-reistijden:

1- Zorgen voor een netwerkmodel waarbij mensen hun reisroutes kunnen afkorten.

2- Meer sneldiensten toepassen.

3- Korte loopafstanden naar haltes.

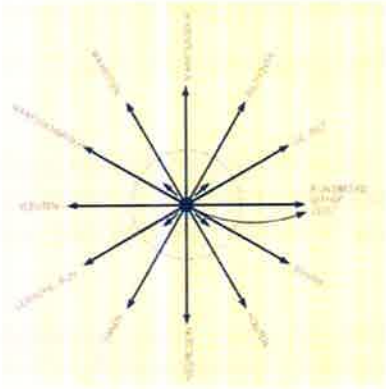
4- Korte loopafstanden tijdens overstappen.

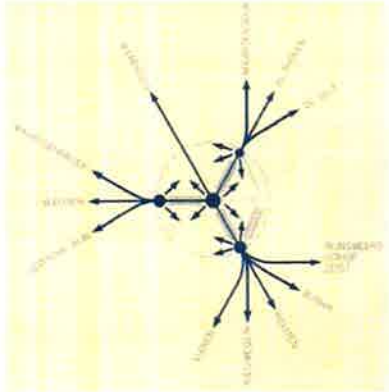
5- Zorgen dat automobilisten vóór files kunnen overstappen op een filevrije ritten.

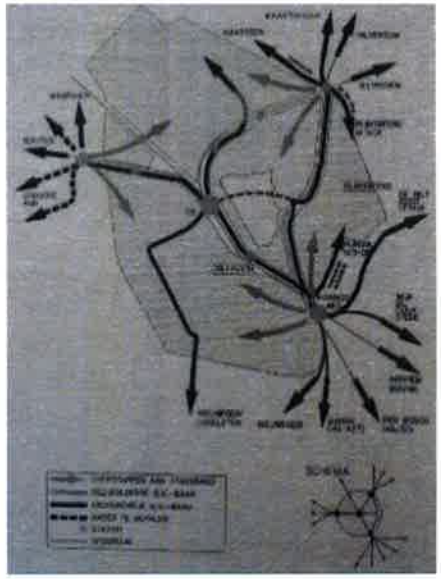
6- Ov-banen met ongelijkvloerse kruisingen.

1 Reisroutes inkorten (satellietmodel)

Utrecht gaat uit van een **stermodel** met het Centraal Station als enig groot knooppunt in het midden, zie het schema hiernaast. Tegenhanger is het zogeheten **satellietmodel**, zie schema daar rechts van. Dit bevat naast Centraal ook een aantal grote ov-knooppunten nabij de stadsrand. Amsterdam en Rotterdam hebben dit model al vele jaren, bijvoorbeeld met de stations A'dam Sloterdijk of R'dam Alexander aan de stadsrand.





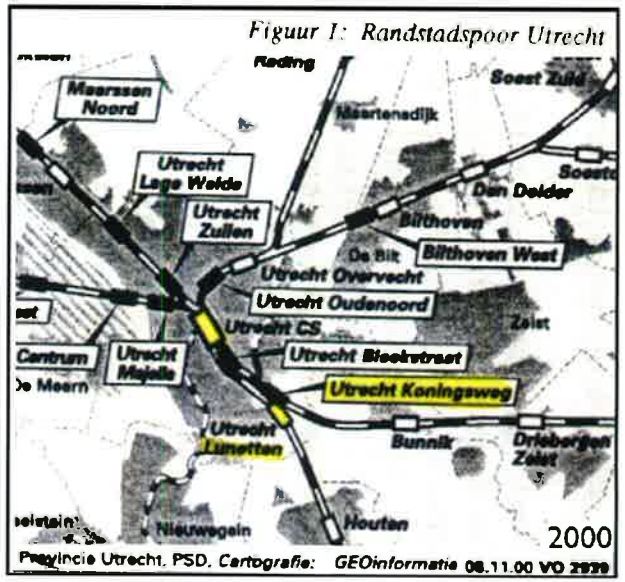


Op de knooppunten aan de stadsrand stoppen niet alleen treinen, maar ook streekbussen, trams, metro's, snelbussen en stadsbussen (die daar toch al in de buurt komen). Door aan de stadsrand over te stappen kunnen veel mensen hun reisroutes inkorten.

OV-knooppunt in het zuidoosten van de stad Utrecht:
In de buurt van de wijk Lunetten komen de spoorlijnen uit Arnhem en Den Bosch bij elkaar. In het project Randstadspoor was hier een knooppunt gepland, in de vorm van dubbelstation Lunetten-Koningsweg (zie afbeelding rechts). Naast treinen rijden hier in de buurt ook tal van bussen. Het gaat er om dat deze treinen en bussen voortaan op dezelfde plek stoppen om passagiers de gelegenheid te geven om over te stappen. Het gaat om:

- stoptreinen uit Bunnik, Houten, Breukelen of Woerden,
- snel- en stopbussen uit de Uithof (binnenkort ook tram),
- stadsbussen uit Lunetten, Hoograven, Kanaleneiland, Oudwijk
- streekbussen uit Rijnsweerd, Bilthoven, Zeist, Wijk bij Duurstede, Houten, Nieuwegein, Vianen.

Deze locatie kan men dus met recht **knooppunt** noemen. Er zijn meerdere mogelijkheden voor de locatie van dit knooppunt. Enkele jaren geleden zijn hier de sporen verlegd. Dit maakt een knooppunt in dit gebied lastiger maar niet onmogelijk, zie het artikel hier onder.



http://www.lunetten.nl/pub/index.php?id=49

bron: Stadsblad **Railinfrabeheer vindt plan dubbelstation voorbarig** 4-12-2002

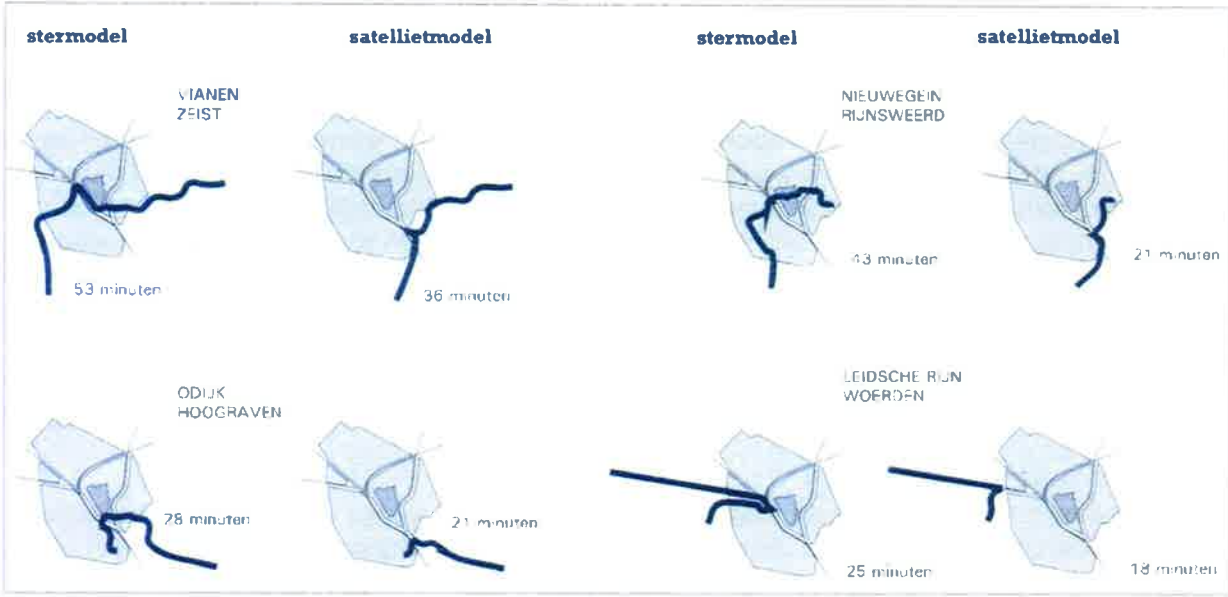
UTRECHT - Railinfrabeheer heeft voorlopig geen plannen om ten noorden van Lunetten een dubbelstation aan te leggen dat kan uitgroeien tot een openbaar vervoerknooppunt, zoals Leefbaar Utrecht heeft voorgesteld. Daar wil de spoorwegbeheerder pas over nadenken als de gemeente garandeert dat er buslijnen op aansluiten. In het kader van randstadspoor wordt hooguit het perron van station Lunetten

Railinfrabeheer laat echter weten dat er voorlopig geen plannen in die richting zijn. "Wij hebben een studie gedaan om vier sporen uit te voeren tot Houten. Station Lunetten blijft daarbij op dezelfde plek", zegt voorlichter Johan de Boer. Een station op de plek waar, de sporen uit Arnhem en DenBosch samenkomen, is technisch niet eenvoudig te realiseren, omdat tegelijkertijd het aantal sporen verdubheld moet worden. Een halte Koningsweg is volgens De Boer in theorie wel mogelijk, maar voorlopig ligt dit niet in de planning. Ten eerste omdat het verder van de bestaande bebouwing afligt dan het huidige station Lunetten en ten tweede omdat er volgens hem niet voldoende passagiers gegarandeerd zijn. Wel zou er in de toekomst een halte op die plek ontwikkeld kunnen worden, ?maar in de huidige constellatie zijn er te weinig instappers om rendabel te kunnen zijn".
Als er ook een busknooppunt komt, wordt het een ander verhaal, "maar zover is het nog niet. Zo'n

Paradox van de gemeente:
De gemeente Utrecht wil dat u zoveel mogelijk buiten de stad blijft als u per auto reist. Maar als u met het ov gaat wordt het heel anders. Gaat u bijvoorbeeld van Culemborg naar de Uithof, dan blijft u geheel buiten de stad als u met de auto gaat, maar per trein rijdt u eerst naar Station Vaartsche Rijn, op een steenworp afstand van de oude binnenstad (in bovenstaande plattegrond heette dit station Bleekstraat). Vervolgens moet u overstappen en per bus weer terugrijden richting Uithof.

Voorbeelden:

Stel u woont in Wijk bij Duurstede en u wilt naar Utrecht Centraal Station. Uw streekbus rijdt (al vele jaren) over de Koningsweg de stad in. Voortaan zal deze op het nabijgelegen knooppunt Lunetten/Koningsweg een tussenstop maken. Daarna rijdt deze bus verder over de kruisingvrije ov-baan langs het spoor naar Centraal. Dit is sneller dan over de drukke stadswegen. Daarom bent u eerder op Centraal. Als u naar een zuidelijke wijk wilt heeft u nog meer profijt. Reist u b.v. naar de wijk Lunetten, dan hoeft u niet meer een omweg te maken via het midden van de stad, maar stapt u aan de stadsrand over. U wint minstens 10 minuten, zonder dat er één extra bus- of tramlijn bij komt.



N.b.

- De tramroute 'Om de Zuid' of 'Uithoflijn' wordt op het deel langs het spoor voorzien van asfalt tussen de tramrails en zal worden bereden door nooddiensten. Bussen kunnen daar in principe dus ook rijden. Echter door de drastische inkrimping van het aantal haltes aan de centrumzijde van het Centraal Station en het volbouwen van de open ruimte rondom Utrecht Centraal Station is het halteren van bussen op Centraal Station gecompliceerder geworden. Hier zal een oplossing voor gevonden moeten worden.
- In Utrecht zijn gecombineerde bus-trambanen taboe, ofschoon deze in andere steden uitstekend functioneren. Dit taboe is onlogisch, ongewenst en zal moeten verdwijnen.
- Het 'nadeel' als grote aantallen passagiers hun reiswegen afkorten is dat inkomsten dan verminderen, want deze zijn afhankelijk van het aantal afgelegde kilometers. Als echter méér passagiers per ov gaan wordt dit 'verlies' gecompenseerd.
- Het principe van reiswegen afkorten kan ook in andere delen van de stad gerealiseerd worden.
- In Utrechtse ov-beleidsstukken verschijnt steeds vaker het woord "knooppunt". Zo wordt bijvoorbeeld een 'Tweede hoofdknoop' genoemd bij Rijnsweerd/Uithof, maar dit is niet meer dan een tussenstation zoals station Overvecht. Een echt knooppunt is een plek waar zeer veel lijnen uit verschillende richtingen bij elkaar komen.

2 Inzetten van sneldiensten

Sneldiensten zijn nuttig als een grote groep passagiers van één plek naar een andere plek wil. Deze passagiers willen dan geen tussenstops. Dit is de reden waarom er al heel lang sneltreinen en snelbussen bestaan. Er bestaan ook sneltrams, maar dit zijn meestal 'stoptrams' die stoppen op iedere halte. Inhalen met trams is namelijk niet makkelijk. Zij heten alleen maar zo om snelheid te suggereren.

Voor grote publiekstrekkers als de Uithof zijn sneldiensten dus ideaal en dit is het alternatief voor de "capaciteitsproblemen" tussen station Utrecht Centraal en Uithof. Want wat zegt de gemeente in feite tegen de vele tienduizenden Uithof forenzen:
Willen jullie naar de Uithof?
Ga dan vanuit alle windrichtingen eerst naar het midden van de stad en dan brengen we jullie van daar naar de Uithof!
Door deze redenering wordt het logischerwijs heel druk in de flessenhals tussen Centraal en Uithof waar inderdaad capaciteitsproblemen kunnen ontstaan.

Het alternatieve motto is:
Willen jullie naar de Uithof?
Dan brengen we jullie naar de Uithof!
In dit scenario rijden bussen vanuit tal van omliggende woongebieden rechtstreeks naar de Uithof. De bussen stoppen eerst op veel haltes in de woonwijk om mensen dichtbij huis op te pikken, rijden vervolgens snel en zonder tussenhaltes naar de Uithof om daarna de mensen zo dicht mogelijk bij hun werk af te zetten. De snelbussen kunnen files omzeilen door bijvoorbeeld van vluchtstroken gebruik te maken of plaatselijk vrije busstroken aan te leggen. Het is wetenschappelijk vastgesteld dat automobilisten wel overstappen op ov als de reistijd van huis tot en met bestemming per ov korter wordt. Hierdoor worden de files rondom Utrecht korter i.p.v. langer.

Voorbeelden:

Volgens de Utrechts ov-visie:	Houten-Uithof: 30 min.	Maarssen-Uithof: 32 min.	Vianen-Uithof: 45 min (rechtstreekse tram)
Volgens alternatief:	Houten-Uithof: 18 min.	Maarssen-Uithof: 22 min.	Vianen-Uithof: 18 min.

N.b. Het gros van de mensen die regelmatig naar de Uithof wil woont of reist in de buurt van een van de vele omliggende woongebieden in de regio Utrecht. Volgens de prognoses zal de Uithof zeer sterk groeien. Er zijn nu al voldoende klanten voor rechtstreekse Uithof-snelbussen en dat worden er in de toekomst alleen maar meer. Het is veel verstandiger om aan deze mensen maatwerk te leveren dan om aan hun te zeggen: reis via het midden van de stad. Rechtstreeks snelbussen voldoen niet alleen aan de vraag van de passagiers, maar zijn ook goedkoper in exploitatie. De laatste jaren verschijnen immers steeds meer commerciële buslijnen. Deze zijn goedkoper dan de trein en maken blijkbaar winst, anders zouden ze niet bestaan. Als de snelbussen voldoende passagiers vervoeren worden de exploitatiekosten dus zeer laag, misschien zelfs winstgevend. Tramlijnen kunnen dit nooit realiseren want deze hebben zeer hoge exploitatiekosten, rijden op vaste routes en kunnen niet omschakelen als er elders woonwijken bij komen. Dit resulteert dan altijd in extra overstappen en veel lege tramstoelen buiten de spitsuren.

Snelbussen in de praktijk

In het artikel hiernaast staat het bewijs dat automobilisten wel degelijk overstappen van auto op ov als ze files kunnen omzeilen en daardoor korter onderweg zijn. Het Rijk blijkt echter niet snel tevreden.

Treinreiziger.nl 31 mrt 2016

Snelbussen vervoeren meer reizigers maar fileprobleem onopgelost

Snelbussen zijn volgens Staatssecretaris Dijksma geen oplossing voor het fileprobleem. De afgelopen jaren is er een proef geweest op een aantal trajecten. Uit het onderzoek blijkt dat steeds meer reizigers de snelbus nemen. Op sommige trajecten is het aantal spitsreizigers tussen 2012 en 2015 zelfs meer dan verdubbeld. Zonder de snelbussen zouden er in het drukste uur van de spits 200 auto´s meer gereden hebben.

Op drie filegevoelige trajecten (Utrecht – Almere, Utrecht – Breda en Blaricum – Amsterdam) is het concept van de snelbus de afgelopen jaren onderzocht. De bus rijdt (deels) via de vluchtstrook en kan zo files omzeilen.

De snelbussen hebben "ondanks de goede bezetting geen aantoonbare effecten op de files", vindt Dijksma. In het onderzoek valt echter te lezen dat de snelbussen tijdens spitstijden zorgen voor minder autoverkeer en daarmee een bijdrage leveren aan het verminderen van de filedruk.

Volgens het onderzoek is het aantal deelnemers aan de campagnes te laag om meetbare invloed te hebben op de modal split op de trajecten waar de snelbussen rijden. "Daarmee is de modal split op de trajecten in de afgelopen jaren niet noemenswaardig veranderd",

Het ministerie vindt 200 auto's dus verwaarloosbaar. Maar hoe lang is eigenlijk een stoet van 200 rijdende auto's? Zie hier onder.

De 3 'hoogwaardige' tramlijnen in de regio Utrecht hebben tot nu toe meer dan een half miljard euro aan Rijksbijdragen ontvangen, terwijl door deze tramplannen meer ov-passagiers zijn overgestapt op de auto dan andersom. De proef met de snelbussen kost een fractie van deze tramlijnen en bewijst in de praktijk dat automobilisten wel degelijk overstappen van auto op ov. Reden genoeg om de proef verder uit te bouwen in plaats van te stoppen. Conclusies:

1- Het ministerie steekt liever veel gemeenschapsgeld in 'hoogwaardige' ov-projecten dan weinig in 'simpele' snelbussen.
2- Reistijd per openbaar vervoer speelt geen rol.
3- Politici hebben hier nauwelijks invloed op.

http://auto-en-vervoer.infonu.nl/verkeer/92130-autosnelwegen-rijden-en-regels-op-de

Bepalen van de volgafstand tot uw voorligger

Een vuistregel voor de volgafstand bij personenauto's met een gemiddelde belading:
De gereden snelheid gedeeld door 2 plus 10 % (120 km/u : 2 = 60, + 10% = 66

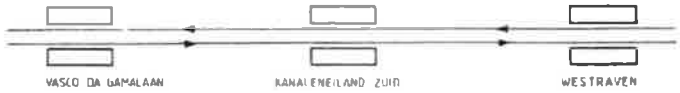
snel-heid	volg-afstand	aantal auto's	totale lengte
120 km/u	66 meter	200 auto's	**13,2** km
80 km/u	44 meter	200 auto's	**8,8** km
50 km/u	28 meter	200 auto's	**5,5** km

SNELDIENSTEN MET TRAMS ZIJN MOGELIJK ALS ER ENIGE RUIMTE IS

Het is lastig om sneldiensten in te zetten bij trams, omdat er in steden niet veel ruimte is voor inhaalmanoeuvres van trams. Ook moeten passagiers vlot kunnen overstappen van 'stoptram' naar 'sneltram'. Toch is het mogelijk om de Nieuwegeinlijn te versnellen met "echte" sneldiensten. Ruimte kan worden gevonden door de perrons van de halte waar overgestapt wordt van stop- op sneltram uit elkaar te trekken. De trams moeten dan wel aan beide zijden deuren hebben. Zie naastliggend schema. De reistijd van Nieuwegein Centrum naar Utrecht Centraal wordt hiermee teruggebracht van 21 naar 12 minuten. De reistijd van bijvoorbeeld Westraven naar Utrecht Centraal neemt af van 13 naar 8 minuten.

VERSNELDE NIEUWEGEINLIJN:

PLATTEGROND NU



PLATTEGROND TOEKOMST

DIENSTREGELING:
tijden zijn in minuten aangegeven

	stop dienst CS - IJSS.	snel dienst CS - N'GEIN CENTR.	extra dienst	snel dienst CS - N'GEIN ZUID	stop dienst CS - N'GEIN ZUID	snel dienst CS - N'GEIN CENTR.		snel dienst CS - IJSS.
UTRECHT CS	0	5	5	9	10	15		19
WESTPLEIN	2				12			
G. V. ROGGENWEG	4		8		14			
OUDENRIJN	6		10		16			
5 MEI PLEIN	8		12		18			
VASCO DA GAMA.	10		14		20			
KANALENEIL. Z.	11	11	15	15	21	21		25
KANALENEIL. Z.		12	12	16	16	22	22	26
WESTRAVEN			13		17		23	
ZUILENSTEIN			16		20		26	
BATAU NOORD			18		22		28	
WIJKERSLOOT			20		24		30	
NIEUWEGEIN CENTRUM		17	21	21	25	27	31	31
NIEUWEGEIN CENTRUM			22					32
ANTHONIUS			23					33
DOORSLAG			25					35
HOOGHE WAERD			27					37
CLICKHOEFF			19					39
EITEREN			31					41
IJSSELSTEIN ACHTERVELD			32					42
NIEUWEGEIN CENTRUM				22			32	
MERWESTEIN				24			34	
FOKKESTEEG				26			36	
WIERSDIJK				27			37	
NIEUWEGEIN ZUID				28			38	

3 Korte loopafstanden naar haltes

Haltes moeten zo dicht mogelijk komen bij de plekken waar passagiers zijn of naar toe willen. Dit klinkt als een open deur, maar nu gebeurd het tegenovergestelde. Daarom zal voortaan aandacht moeten komen voor de juiste locaties van haltes. Concreet voorbeeld: de toekomstige tramhalte "Galgenwaard" komt veel verder van de kantoren Galgenwaard en de hoofdingang van de Knoopkazerne vergeleken met de huidige buslijnen. Dit komt deels doordat de tram een andere route heeft, maar desondanks zou de halte dichter bij kunnen komen.

4 Korte loopafstanden bij overstappen

Er bestaat al jaren een commerciële **korte termijn** visie die passagiers als koopvee beschouwd. Hierdoor krijgen ze niet de kortste looproutes op stations. Berucht voorbeeld is het commercieel omlopen via Hoog Catharijne en (niet te vergeten) de winkels van de NS op Utrecht Centraal Station. Dit is een landelijk probleem dat ook speelt in b.v. Arnhem, Rotterdam, Driebergen-Zeist en Amsterdam Centraal (b.v. bij de toekomstige overstap tussen Noord-Zuid metro en treinperrons, waarbij passagiers een omweg moeten lopen via het stationsplein buitenom). Als passagiers teveel tegen de haren in worden gestreken, kiezen ze eerder voor de auto en dan komen ze helemaal niet meer op stations. Deze korte termijn visie moet dus omgezet wordt in een lange termijn visie. Loopafstanden op veel stations moeten en kunnen korter worden. Dat scheelt minuten en samen met andere maatregelen worden ov-reistijden dan aanzienlijk korter. Hoe korter de ov-reistijd, hoe aantrekkelijker het ov, hoe meer mensen op stations komen. Per station bekeken moeten worden wat de meest efficiënte overstaproutes worden. Winkels moeten dienend zijn i.p.v. dwingend.

5 Overstappen van auto op ov via P&R haltes verder van de stad

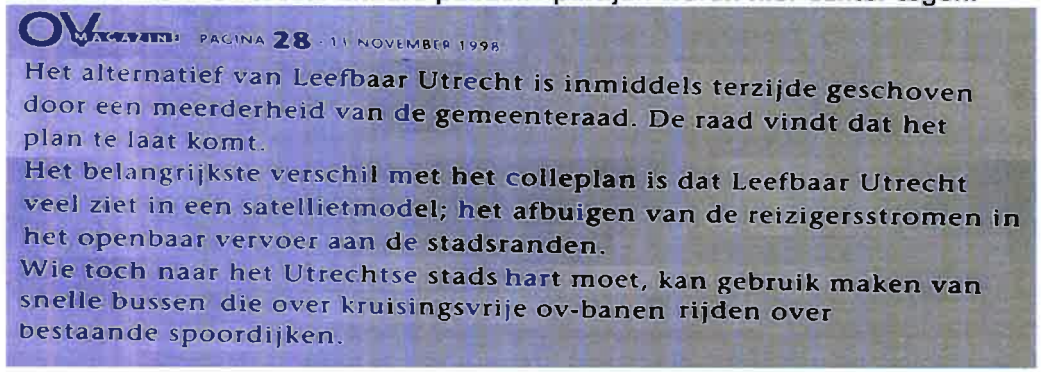
In plaats van dure, grootschalige transferia vlakbij de stad is het verstandige om een fijnmazig aanbod te realiseren in de regio. Als mensen toch al besluiten om ergens over te stappen van auto op ov, dan kunnen ze dat beter vóór de files doen. Die ov-ritten moeten dus wel filevrij voortgezet worden, ook als het gaat om bussen. Alleen dan wordt het overstappen voor de automobilist lucratief. Als een deel van alle automobilisten overstapt, komt er meer ruimte op de weg, zodat andere automobilisten daar dus ook baat bij hebben. De bestemmingen van automobilisten zijn echter zeer divers. Daarom is het verstandig om de ov-rit naar het midden van de stads via een van de knooppunten aan de stadsrand te leiden, want dan kan met één overstap extra veel méér bestemmingen worden bereikt.

Voorbeelden:
Woerden-Utrecht: Ondanks de verbrede snelweg A12 staan hier vaak files. De sneltrein Woerden-Utrecht doet hier 12 minuten over. De stoptrein 15 minuten. Dit is in de spits vaak sneller dan de auto.

Vianen-Utrecht: Maak P&R haltes bij de snelwegopritten, waar o.a. ook de snelbussen Vianen-Uithof langs rijden. Die rit duurt dan filevrij 15 minuten, via het knooppunt aan de zuidoostelijke stadsrand, waar ook tal van andere verbindingen zijn.

6 Kruisingvrije ov-banen

In en om de stad zijn meerdere mogelijkheden voor kruisingsvrije ov-banen. Rijden hierover is snel, veilig en ontlast de stadswegen. De eerste kruisingsvrije ov-baan in Utrecht was de busroute 'Om de Zuid', maar deze kwam niet zonder slag of stoot. Oorspronkelijk zou deze route anderhalve kilometer na Centraal Station van de spoordijk afdalen en op straatniveau verder kronkelen, zie bovenste afbeelding.
In 1998 verscheen in de Utrechtse gemeenteraad een initiatiefvoorstel met het voorstel om deze busroute consequent langs het spoor door te trekken tot aan de stadsrand. De meeste andere politieke partijen waren hier echter tegen.


OV MAGAZINE PAGINA 28 · 11 NOVEMBER 1998

Het alternatief van Leefbaar Utrecht is inmiddels terzijde geschoven door een meerderheid van de gemeenteraad. De raad vindt dat het plan te laat komt.
Het belangrijkste verschil met het colleplan is dat Leefbaar Utrecht veel ziet in een satellietmodel; het afbuigen van de reizigersstromen in het openbaar vervoer aan de stadsranden.
Wie toch naar het Utrechtse stads hart moet, kan gebruik maken van snelle bussen die over kruisingsvrije ov-banen rijden over bestaande spoordijken.

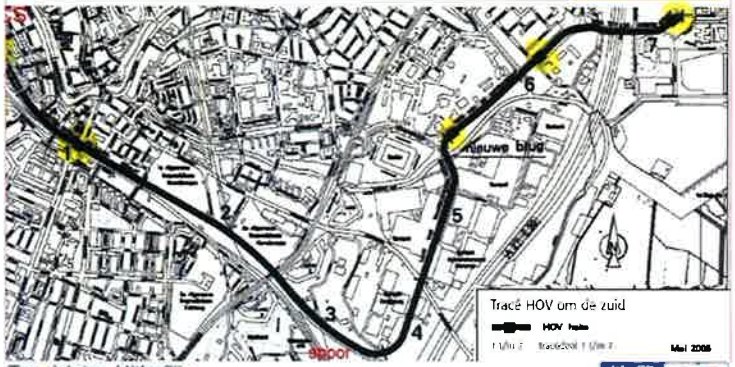
Toch besloten B&W 7 jaar later om dit ene onderdeel uit het initiatiefvoorstel, de kruisingsvrije variant van de busroute Om de Zuid, alsnog aan te leggen, zie de middelste afbeelding. Kosten: 80 miljoen euro als busbaan.

Weer 7 jaar later besloot een later college van B&W om van precies dezelfde route een trambaan te maken, zie de onderste afb. Kosten: €381 miljoen. De route is dus als trambaan ruim 4 maal duurder dan als busbaan. Deze trambaan "Om de Zuid" wordt nu aangelegd en wordt inmiddels "Uithoflijn" genoemd.

Als deze in gebruik wordt genomen is dat dus maar liefst 20 jaar na de eerste introductie van deze route in de gemeenteraad.

20-11-1996

College stemt in met ontwerp busbaan 'Om de Zuid' januari 2006



Tracédelen Uithoflijn

TEN SLOTTE

VVD woordvoerder Halbe Zijlstra verwoordde eind vorige eeuw de mening van de meeste partijen in de gemeenteraad: het is te laat om het ov-beleid te veranderen. Desondanks werd 7 jaar later één van de uitgangspunten uit nieuw beleid toch overgenomen met de wijziging van de HOV route Om de Zuid. Maar daarna bleek het oude beleid gewoon door te gaan. De ov-beleidsstukken veranderden niet en hebben al vele decennia niets te maken met de werkelijkheid van passagiers die van huis naar bestemming steeds langer onderweg zijn. Toch beïnvloeden deze stukken de gemeenteraad. Zo is zelfs het omstreden plan voor een tramlijn door de Utrechtse binnenstad teruggekeerd onder het bewind van partijen die 20 jaar eerder deze tramlijn afschoten: D'66+GroenLinks. Zij werken nu ook mee aan Utrechts 'werkelijke' doel uit 1975: **Utrecht moet Tramstad worden.**

Wie de feiten kent weet dat kiezen voor een tramlijn in de praktijk onherroepelijk zal lijden tot opheffing van meerdere buslijnen, dus langere ov-reistijden, dus méér ov-passagiers die overstappen op de auto dan andersom, dus méér autogebruik. **Promoten van dure tramlijnen is onbewust promoten van autogebruik.**

UTR 4 **Dataset Modal Split in Utrecht–Municipal**

(a) Gemeente Utrecht, Fietsnota 1992; (b) Netherland Statistics OVG; (c) Gemeente Utrecht, Staat van Utrecht 2014.

	1991 (a)	1995–1996 (b)	1999–2000 (b)	2002–2003 (b)	2013 (c)
Car	33	32	34	36	43
Public Transit	12	11	10	9	6
Bicycle	29	29	29	28	30
Pedestrian	25	28	26	26	19
Other	1				1

Cycling Cities: The European Experience ©2016 Foundation for the History of Technology Foundation for the History of Technology - www.histech.nl

De hamvraag blijft: Blijft het te laat voor een ander ov-beleid? Of blijven we nog enkele jaren doormodderen met tramplannen? Tot een verkeersinfarct in het hart van Nederland. Meer asfalt is geen oplossing, maar de zoveelste stap in de vicieuze cirkel waarin we al jaren zitten: Naarmate mensen langer onderweg zijn per ov, wordt de auto vaker gebruik, waardoor de drang om wegen te verbreden toeneemt, waardoor het ov nog minder wordt gebruikt en uitdunt, waardoor nog meer mensen de auto willen gebruiken, enz. enz. enz.

Beste gemeenteraadsleden en statenleden. Hoe u ook denkt over trams, het minste dat u kunt doen is zorgen dat het onderwerp **reistijd** voortaan een serieuze rol gaat spelen in de besluitvorming. Dit kan door vooraf duidelijk te krijgen wat een plan zal toen met de ov-reistijden. En dan tegen stemmen als blijkt dat het plan zorgt voor langere ov-reistijden.

Dank voor uw aandacht.

politie een compensatieregeling van de serieverkrachter.

Woensdag 21 oktober 1998

Alternatief vervoersplan komt te laat

Utrecht – Het alternatieve plan van Leefbaar Utrecht voor het openbaar vervoer in en rond de stad Utrecht komt te laat. Voor een hernieuwde discussie rond de bereikbaarheid is geen tijd meer.

Dit stellen diverse politieke partijen in de Utrechtse raad. Bovendien bevat het plan nog te veel onduidelijkheden. Eén van de belangrijkste kritiekpunten is het ontbreken van een financiële onderbouwing.

Leefbaar Utrecht wil de snelbussen zoveel mogelijk over spoordijken laten rijden, zodat er geen gelijkvloerse kruisingen komen. Dit is wel het geval bij het voorstel van het college van burgemeester en wethouders, waarin de bussen over vrijliggende busbanen door de stad rijden.

Verder gaat Leefbaar Utrecht ervan uit dat busreizigers zoveel mogelijk aan de stadsrand moeten kunnen overstappen en niet in het centrum of bij het Centraal Station. Zij willen immers lang niet allemaal naar het stadshart en worden in het collegevoorstel opgescheept met extra reistijd, stelt Leefbaar Utrecht.

Het zijn de PvdA, VVD, CDA en D66 die zwaar tillen aan het ontbreken van de financiële onderbouwing in het plan van Leefbaar Utrecht. Verder vinden zij het plan te laat komen en te eenzijdig gericht op het openbaar vervoer.

Volgens VVD'er H. Zijlstra heeft het Rijk te kennen gegeven dat de stad nu moet aangeven wat het met het verkeer wil. Voor de komende tien jaar worden immers de subsidies voor verkeersinfrastructuur vastgesteld, aldus Zijlstra. Nu is het daarom te laat om met een ander plan te komen waarvan de kosten nog niet in kaart zijn gebracht.

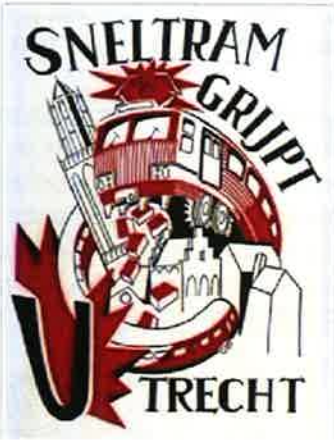
totaal 12 bladzijden.

http://www.verkeerskunde.nl/internetartikelen/vakartikelen/waarom-tramplannen-vaak-niet-sporen-(vk-3-2013).3

Waarom tramplannen vaak niet sporen (VK 3/2013

Hans Buiter, ANWB-historicus maandag 29 april 2013

Nadat tussen 1930 en 1960 de meeste regionale tramsystemen in Nederland ontmanteld werden is er sinds de tweede helft van de jaren 60 in Nederlandse steden sprake van een tram-renaissance. Deze Renaissance bestaat echter vooral uit het maken van plannen. Waarom kost het in Nederland zoveel moeite om regionale tramnetten gerealiseerd te krijgen?



Veel van de tramplannen sneuvelen voordat ze gerealiseerd worden, vaak te midden van groot gekrakeel.

De Utrechtse tramplannen verliepen nog minder vlot. Begin jaren 90 werden de plannen voor het doortrekken van de sneltram naar de Uithof opnieuw afgeblazen, te midden van veel weerstand en groot politiek gekrakeel. Na een langdurige impasse werd uiteindelijk gekozen voor een route langs de zuidkant van de binnenstad. Moeizame onderhandelingen met het rijk over de financiering zorgden er nadien voor dat de geplande realisatie voor 2018 alweer wordt opgeschoven.

Bestuurlijke en politieke stroperigheid

Het is niet gemakkelijk om tramplannen te realiseren, dat is wel duidelijk. Lang duurde het overal. Het meeste succes hadden de plannenmakers in steden waar al tram- en metronetwerken lagen. Daarnaast bevorderde de mogelijkheid tot ombouw van bestaande spoorlijnen de aanleg van tramnetten. Ook de beschikbaarheid van plannen die al langer circuleerden, stimuleerden een positieve besluitvorming. In steden waar van voren af met een tramnet gestart moet worden, blijkt de zaak lastiger te liggen. Inpassing op straatniveau is altijd problematisch, zeker in stadscentra. Maar lastiger nog blijkt afstemming in het Nederlandse bestuursmodel waarbij regionale railplannen op gemeentelijk en regionaal niveau worden ontwikkeld, en het rijk beslist over de financiering.

Tram als start van regionaal tramnet

De sneltram Utrecht-Nieuwegein was overigens nadrukkelijk bedoeld als start voor een regionaal tramnet.

1975 REFORMATORISCH DAGBLAD Pagina 4 ZATERDAG 25 JANUARI 1975

Aanleg Nieuwegeinlijn gaat definitief door

Bovendien is afgesproken dat het voorlopig eindpunt in de nabijheid van Utrecht-CS zodanig zal worden gestuueerd, dat doortrekkeing door de binnenstad van Utrecht in de richting van Uithof-Zeist in de toekomst mogelijk is.

1985 NRC HANDELSBLAD Zaterdag 13 april 1985

Sneltram naar Nieuwegein zit onder de ramingen

1992 Schouten: "Begin 1994 moet de spade de grond in. Dan is er binnen afzienbare tijd een grotendeels vrije hov-baan, in eerste instantie voor de bus. Je hoeft niet meteen met de tram te rijden. Dat moment breekt later aan, tussen 1998 en 2001."

1998 **Utrecht** – Het alternatieve plan van Leefbaar Utrecht voor het openbaar vervoer in en rond de stad Utrecht komt te laat. Voor een hernieuwde discussie rond de bereikbaarheid is geen tijd meer.

2004 NIEUWSBRIEF RANDSTADSPOOR Juni 2004

Verkeersknooppunt Utrecht wordt alsmaar zwaarder belast. Snelwegen zuchten onder de filedruk, treinen raken overvol. Door de bouw van VINEX-wijken en meer woon-werkverkeer wordt die belasting nog groter.

De tijd begint te dringen.

2011 Onder leiding van Aleid Wolfsen – burgemeester en stadsregiovoorzitter – stapten Utrechtse beslissers van overheden, uit het onderwijs en het bedrijfsleven in de ochtendspits in bus 12 naar De Uithof. In die volgepakte dubbelgelede bussen waren zij gauw overtuigd. Die tram moest er komen. En snel!"

30-06 2011 **ov magazine**

2014 NIEUWS 030 Gepubliceerd woensdag 1 oktober 2014

Haast maken met de binnenstadstram, dat zegt wethouder Lot van Hooijdonk (GroenLinks) in een interview met OV-Magazine

RTV Utrecht **Tientallen zwartrijders op Utrechtse tram**

2017 AD **Verkeersscenario's beloven weinig goeds voor regio Utrecht** 01-05-17

Het wordt zo druk in de regio Utrecht, dat wegen, fietspaden en treinsporen de komende jaren dichtslibben. „Als we nu niet ingrijpen slibt Utrecht dicht", zegt provinciebestuurder Jacqueline Verbeek-Nihof.

Drukste snelwegen liggen in regio Utrecht

12-4-2017

Utrecht is de drukste verkeersregio van Nederland. Dat meldt het AD op basis van nieuwe cijfers over de verkeersintensiteit op de Nederlandse rijkswegen.