Ingekomen email d.d. 12-09-2017 Commissie MME 09-10-2017

Geachte leden van de commissie Milieu, Mobiliteit en Economie.

Utrecht streeft al vele decennia naar meer ov- en minder autogebruik. Om dit te bereiken zijn kortere reistijden per openbaar vervoer noodzakelijk, in ieder geval niet langere. Toch is dit laatste al vanaf 1983 de praktijk en daarom wordt het tegenovergestelde van de Utrechtse doelen gehaald*:

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 verklaring voor de langere reistijden is beschreven in de bijgevoegde PDF-brochure “Langere reistijden ov-beleid Utrecht”.

Samenvattend: In de afgelopen 40 jaar zijn in Utrecht 3 pogingen gedaan om tramlijnen te realiseren.

De 1e en tot nu toe enige tramlijn die daadwerkelijk is gerealiseerd is de SUNIJ-lijn, maar deze draait vanaf het begin niet goed.

De 2e was het omstreden plan voor een tramlijn Utrecht Centraal-Uithof via de binnenstad. Dit plan zou de ov-reistijd met gemiddeld 38% verlengen, maar werd 20 jaar geleden afgeschoten door de gemeenteraadsfracties van D’66 en GroenLinks, na talloze jaren politiek gekrakeel en voordat er één spade de grond in ging.

De 3e betreft de tramlijn Utrecht Centraal-Uithof via een kruisingsvrije route “Om de Zuid” langs het spoor. Deze wordt op dit moment aangelegd en zal naar verwachting in 2018 in gebruik worden genomen. De eerste officiële introductie van deze route in de gemeenteraad was in 1998, dus is er 20 jaar overheen gegaan om deze te realiseren.

De Utrechtse tramplannen komen dus tergend traag of helemaal niet door de besluitvorming en dat is een teken aan de wand. Goede plannen komen over het algemeen rap tot stand. Deze plannen zijn ook peperduur. De 3 pogingen hebben tot nu toe meer dan een half miljard euro gekost en verslechteren aantoonbaar het openbaar vervoer. Kernprobleem zijn het gegeven dat zowel aanleg als exploitatie van tramlijnen zeer duur is. Dit is de reden waarom altijd meerdere “gewone” buslijnen in de omgeving van de toekomstige tramlijn moeten worden opgeheven zodra de trams gaan rijden. Het gevolg is dat de meeste passagiers dan aanzienlijk langer onderweg zijn. Dit zou niet gebeuren als één tramlijn één buslijn zou vervangen, maar dat zou onbetaalbaar zijn. De enorme kosten zullen ongetwijfeld ook gevolgen hebben voor het gehele netwerk, want her en der verdwijnen buslijnen en bushaltes wat grotere invloed heeft reistijd dan u denkt. Professionele adviesbureaus laten langere loopafstanden naar haltes echter buiten beschouwing. Bovendien bevat het Utrechtse ov-beleid nog een aantal andere uitgangspunten die er in de praktijk toe leiden dat de ov-reistijden steeds langer worden.

In officiële ov-beleidsrapporten en persberichten staan al decennia lang lovende woorden over het ov-beleid waardoor veel mensen op het verkeerde been worden gezet. Een recent voorbeeld: Het is een algemene gedachte dat het treinverkeer steeds drukker wordt, maar er komen nu minder treinen op station Utrecht Centraal dan 15 jaar geleden. Het is wel zo dat treinen steeds voller worden, maar dat is iets anders dan drukker treinverkeer. Ook over trams leven enorme misverstanden.

Feit is wel dat politici door de beleidsrapporten worden beïnvloed en wellicht is dat de reden waarom D'66+GroenLinks nu vóór een tramlijn door de Utrechtse binnenstad lijken te zijn, terwijl ze daar 20 jaar geleden tegen waren. Ze realiseren zich blijkbaar niet dat dit plan niet alleen zal leiden tot langere reistijden, maar ook nog eens tot enorme chaos, vooral voor treinpassagiers die vanuit de richtingen Houten en Bunnik naar de Uithof willen reizen.

Tevens heb ik bijgevoegd een PDF-brochure "Kortere reistijden alternatief ov-beleid Utrecht" die een andere ov-visie laat zien.

Ik hoop dat u tijd wilt vrijmaken om deze brochures te lezen en dat dit aanleiding zal worden om zeer kritisch te kijken naar het Utrechtse ov-beleid.

Met vriendelijke groeten,

[redacted]