Langere reistijden door openbaar vervoer beleid Utrecht

Blz	Inhoud
2	Samenvatting
3	Openbaar vervoer beleid 1975-2017 (blz. 3-7)
3	Start HOV-beleid
3	Meerdere buslijnen wisselgeld voor één tramlijn
3	Eerste tramlijn valt tegen
4	Leerproces
4	Bezwaren tegen binnenstadstram
4	Tweede tramlijn gesneuveld
4	Start 1e deel 'Om de Zuid'
5	'Om de Zuid' wordt verbeterd
5	Knooppunt aan de stadsrand
5	Wat is een knooppunt
6	Busbaan 'Om de Zuid' te weinig capaciteit, dus trams inzetten
6	Trambaan 'Om de Zuid' te veel capaciteit, dus bussen inzetten
6	Passagiers in verwarring
7	Trambaan 'Om de Zuid' te weinig capaciteit, dus meer trams inzetten
7	Chaos op tramperrons
7	Voorlopige resultaten HOV-beleid
8	Gevolgen HOV-beleid in de praktijk
8	Het ware doel
9	Belang van reistijd
10	6 uitgangspunten van HOV-beleid
11	Uitgangspunt 1: Stermodel
12	Uitgangspunt 2: Langere loopafstanden naar haltes + Kamervragen
13	Reistijdberekeningen
14	Langere loopafstanden door exploitatiekosten+ acties passagiers
15	Uitgangspunt 3: Langer lopen bij overstap: Utrecht Driebergen-Zeist
16	Uitgangspunt 4: Minder sneldiensten + acties van passagiers
17	Uitgangspunt 5: Gelijkvloerse ov-banen
17	Vooroordeel trams
17	Gelijkvloers door binnenstad als alternatief voor ongelijkvloers
18	Argumenten voor binnenstadstram: NRC in 1990 en GVVP in 2015
19	Uitgangspunt 6: Transferia bij de stadsrand
20	Gevolgen + doelen HOV-beleid in de praktijk
21	Achtergrondinfo: weg- en spoorverbredingen / korte termijn denken
22	Utrecht Centraal op slot / OV magazine 2011 over snelbuscapaciteit
23	Verkeerskunde 2013: Tramplannen maken, niet realiseren
23	Krantenkoppen / NRC: D'66 & GL zijn tegen binnenstadstram
23	Parkeerplaatsdichtheid diverse steden
24	Amendement reistijd

SAMENVATTING

In de regio Utrecht ontstaat vanaf 1975 een nieuw openbaar vervoerbeleid dat tot doel heeft: minder autogebruik en meer ov-gebruik. Om dit te bereiken wil men trams inzetten. Trams worden beschouwd als hoogwaardig en hebben een goed en snel imago. Maar trams zijn zeer duur en vanwege financiële eisen van het ministerie moeten altijd meerdere gewone buslijnen worden opgeheven als één tramlijn in gebruik wordt genomen. Meerdere buslijnen hebben méér haltes dan één tramlijn waardoor de loopafstanden toenemen. Het gevolg is dat de overgrote meerderheid van de passagiers langer onderweg is. Dit gebeurde voor het eerst met de Nieuwegeinlijn. Deze werd gepland in 1975 en geopend in 1983. Prognoses werden niet gehaald, want de praktijk voor de passagiers bleek veel minder rooskleurig dan wat vooraf in tal van ov-beleidsrapporten werd beschreven door professionele ingenieursbureaus. Zij tellen bijvoorbeeld de reistijden van het lopen in weer en wind simpelweg niet mee. De tweede tramlijn, de binnenstadstram werd gepland in 1989. Er verschenen berekeningen die aantonen dat de ov-reistijd hierdoor met gemiddeld 38% zou stijgen en hierover werden in 1993 Kamervragen gesteld. In 1996 sneuvelde dit plan nog vóór er een spade de grond in ging. De derde tramlijn, de tramlijn 'Om de Zuid' of 'Uithoflijn' is nu in aanbouw.

In 4 decennia is meer dan een half miljard euro uitgegeven aan deze drie hoogwaardige projecten. Dit beleid is dus peperduur en komt zeer traag tot stand. Dit is een teken aan de wand. In al die tijd is het ov-beleid in essentie hetzelfde gebleven. Het bevat 6 uitgangspunten, die leiden tot langere reistijden. Maar wie ov wil verbeteren moet zorgen dat ov-reistijden korter worden. In ieder geval niet langer. Toch is dat laatste de praktijk. Het beleid wil niet veranderen, maar het taalgebruik wel. Zo heet 'sneltram' inmiddels 'tram', wordt het woord 'hoogwaardig' steeds minder gebruikt, maar 'knooppunt' steeds vaker, zonder overigens daadwerkelijk knooppunt te bedoelen. Modal-split-cijfers van het CBS tonen inmiddels aan dat het tegenovergestelde van de doelen worden gehaald: het percentage autogebruik is toegenomen en ov-gebruik is afgenomen en dit is zeer ongebruikelijk voor een groeiende stad. Zeer veel mensen, ook politici en journalisten, zijn hier niet van op de hoogte. Let wel. Het 'tegenovergestelde halen' van de doelen is veel slechter dan 'doelen niet halen'.

Dit ov-beleid is dus zeer duur, strijkt al vanaf 1983 passagiers tegen de haren in zodat méér passagiers overstappen op de auto dan andersom, komt tergend traag tot stand maar stopt niet. Want na een kwart eeuw is het plan voor de binnenstadstram weer terug van weggeweest. En er verschijnen zelfs nog meer tramplannen. Als deze plannen doorgaan zal het autogebruik met 100% zekerheid nog veel méér toenemen. Met een verkeersinfarct in het hart van Nederland tot gevolg. Dit is de reden waarom ik u een ander verhaal wil laten zien dan wat in tal van officiële ov-beleidsrapporten staat.

In deze brochure staan fragmenten in cursief die tot doel hebben om de maatregelen uit de officiële ov-beleidsrapporten op waarde te schatten met de vraag: hoe zou ik dit vinden als ik er gebruik van moet maken?

OPENBAAR VERVOER BELEID 1975-2017

Start HOV beleid

In de regio Utrecht ontstaat in de laatste decennia van de vorige eeuw het zogeheten HOV-beleid (Hoogwaardig Openbaar Vervoer) dat er naar streeft om het openbaar vervoer zo sterk te verbeteren dat zeer veel automobilisten zullen overstappen op ov. Het doel is dat het autoverkeer daardoor met 30% afneemt en het ov-gebruik met 160% toeneemt (zie rechts). Om dit te bereiken wil men trams inzetten. Op het eerste gezicht lijken trams prima. Als een buslijn te druk wordt is het logisch om de bussen te vervangen door grotere tramvoertuigen. Maar trams hebben een groot nadeel: ze zijn zeer duur.

HOOFDLIJNEN VERKEERS- EN VERVOERBELEID UTRECHT Mei 1991

Taakstellingen Binnen de stad in de periode 1987-2015

- Het openbaar vervoer neemt toe met 160% (OV x 2.6).
- Het gemiddelde autogebruik is in 2015 in de spits met 30% gereduceerd.

Bijna één op de drie automobilisten laat de auto staan.

Meerdere buslijnen wisselgeld voor één tramlijn

Nieuwe tramlijnen worden grotendeels betaald door het ministerie. Dit ministerie stelt eisen en die komen er op neer dat vanwege de hoge tramkosten meerdere gewone buslijnen moeten worden opgeheven als één tramlijn in gebruik wordt genomen. Als slechts één buslijn vervangen zou worden door één tramlijn was er niets aan de hand, maar dat zou onbetaalbaar zijn. Maar meerdere buslijnen hebben méér haltes dan één tramlijn waardoor de loopafstand van huis naar halte toeneemt. Passagiers zijn dan langer onderweg en in weer en wind is dat ook minder comfortabel. Ook rijden trams op zich niet sneller dan bussen. Om de gemiddelde snelheid te verhogen worden nog eens extra weinig tramhaltes gemaakt. Grofweg hebben stadsbussen om de ±400 meter haltes en trams om de ±600 m. Het gevolg is dat de meeste mensen met de tram langer onderweg zijn dan met de bus.

REFORMATORISCH DAGBLAD Pagina 4 1975 ZATERDAG 25 JANUARI 1975

Aanleg Nieuwegeinlijn gaat definitief door

DEN HAAG — Er is definitieve overeenstemming bereikt over de aanleg van de Nieuwegeinlijn, de sneltramverbinding Utrecht-Nieuwegein-IJsselstein, aldus het ministerie van Verkeer en Waterstaat.

Eerste tramlijn valt tegen

Dit effect treedt voor het eerst op met de sneltram naar Nieuwegein. Als ov wil concurreren met de auto zou de ov-reistijd korter moeten worden. In ieder geval niet langer. Toch is dat laatste het geval. De passagiersaantallen van de Nieuwegeinlijn vallen dan ook tegen, zie rechts een interview met de woordvoerder van het trambedrijf. Deze werkelijkheid bleek heel anders dan wat vooraf in tal van ov-beleidsrapporten werd beschreven door professionele ingenieursbureaus. Zij tellen de reistijd van het lopen simpelweg niet mee.

NRC HANDELSBLAD Zaterdag 13 april 1985

Sneltram naar Nieuwegein zit onder de ramingen

Volgens de prognoses zouden er 20.500 mensen per dag van het nieuwe openbaar-vervoermiddel gebruik maken. „We zitten aanmerkelijk onder de ramingen" constateert E. Plesman, van vervoerbedrijf West-Nederland. „De tram blijkt onvoldoende aantrekkingskracht te hebben. Het lijkt wel of de mensen nu definitief wegblijven. Zelfs in de strenge winter lieten de mensen de auto niet staan". .... „Het overstapeffect van een laagwaardiger vervoer, de bus, naar hoogwaardiger vervoer, de sneltram, blijkt veel minder te zijn". zegt Plesman. ..... blijkt uit een nog niet gepubliceerd evaluatieonderzoek.

Leerproces

De NRC vermeld ook een evaluatie, maar deze wordt niet openbaar gemaakt. In 1989 wordt besloten om weer een soortgelijk plan te maken: een sneltram van Centraal Station (CS) naar universiteitswijk de Uithof, door de middeleeuwse binnenstad. Ditmaal vertellen burgemeester en wethouders dat er naar hun mening geen buslijnen mogen verdwijnen, zie rechts. Daar is geen speld tussen te krijgen want dat is inderdaad hun mening, maar er moet wel voldaan worden aan de eisen van het ministerie. Later blijkt dat 3 buslijnen worden opgeheven. Berekeningen tonen aan dat de reistijd hierdoor met gemiddeld 38% zal stijgen en hierover worden vragen gesteld in de Tweede Kamer, zie rechts. In de beantwoording staan ook de ministeriële eisen.

REFORMATORISCH DAGBLAD zaterdag 10 juni 1989

Nieuwe sneltram door binnenstad Utrecht

B en W zijn overigens van mening dat aanleg van de sneltramverbinding niet ten koste mag gaan van het voorzieningenniveau elders in de stad of regio. De huidige busdiensten dienen gehandhaafd te blijven.

Tweede Kamer 9 november 1993

Vraag van het lid **Van Vlijmen** (CDA): *Moet de overheid zonder meer de grote investeringsbijdragen verstrekken, als blijkt dat er sprake is van een verslechtering van de dienst verlening voor de reiziger (voorbeeld sneltram Utrecht?)*

Van een positieve beslissing kan alleen sprake zijn indien:
- het project bijdraagt aan een verhoging van de kwaliteit van het openbaar vervoer
- leidt tot een verlaging van de exploitatietekorten
- en tot een verbetering van de kostendekkingsgraad.

Tweede tramlijn gesneuveld

In 1995 zijn D'66, GroenLinks en SP tegen dit plan. Hun bezwaar is dat deze tramlijn een onnodige belasting is van de binnenstad. Het overgrote deel van de passagiers naar de Uithof vertrekt immers van het Centraal Station, dus waarom zou je zoveel passagiers door de binnenstad sturen als ze daar niet willen zijn? Er is ook een route gepland die om de binnenstad heen gaat en die ook nog eens sneller is: de zogeheten busbaan 'Om de Zuid'. Als GL en D'66 de verkiezingen winnen komen ze in het college van B&W en in 1996 wordt de trambaan omgevormd tot busbaan. Als compromis komt er wel een hoogwaardige betonfundering onder. Dit kost 20.000 euro per strekkende meter. Na 7 jaar plannen maken is dit tramplan dus gesneuveld.

Regionaal Verkeer en Vervoerplan (1996)

Start 1e deel 'Om de Zuid'

B&W besluiten om het eerste deel van de busbaan 'Om de Zuid' vervroegd aan te leggen. Deze komt langs de spoorlijn tussen Centraal Station en het geplande station Vaartsche Rijn (inmiddels in bedrijf). Het tweede deel is later gepland en zal na Vaartsche Rijn van de spoordijk afbuigen om op straatniveau via stadswijken verder te gaan richting Uithof (zie rechts in rood). Opvallend is dat dit eerste deel totaal onomstreden is en veel goedkoper dan de hoogwaardige busbaan in de binnenstad, terwijl er meer bussen gaan rijden. Er rijden niet alleen Uithof-snelbussen maar ook tal van stads- en streekbussen en dit wordt een van de drukste busbanen van Nederland.

'Om de Zuid' wordt verbeterd

In 2005 besluit een later college van B&W om het tweede deel van 'Om de Zuid' consequent langs het spoor door te trekken en pas aan de stadsrand af te buigen richting Uithof, zie de zwarte lijn rechts. Nu wordt de hele route binnen de stad kruisingsvrij en daarom kunnen bussen voortaan veilig in luttele minuten op een aparte baan van CS naar de stadsrand rijden. Ook de streekbus naar Wijk bij Duurstede b.v. Deze nieuwe route is dus sneller dan de oorspronkelijk geplande route 'Om de Zuid'. Een ander voordeel is dat veel bussen niet meer op de drukke stadswegen zullen rijden. Voetgangers, fietsers en automobilisten hebben hier dus ook profijt van. Kosten van deze busbaan: 9000 €/m1.

Knooppunt aan de stadsrand

Het is ook de bedoeling dat deze kruisingsvrije variant van de route Om de Zuid een tussenstop krijgt op een nieuw treinstation aan de stadsrand, ongeveer waar de spoorlijnen uit Den Bosch en Arnhem samenkomen, zie de rode cirkel rechts. Dit is nabij station Lunetten en het geplande station Koningsweg, onderdeel uit het project Randstadspoor. Het gaat om een overstapknooppunt waar treinpassagiers uit de richtingen Houten en Bunnik kunnen overstappen op bussen naar de Uithof (of op andere bussen). Zij hoeven dan niet verder te rijden naar het midden van de stad en dat scheelt hun vele minuten reistijd. Omdat minder mensen de stad in rijden hoeven daar dus ook minder bussen te rijden. Ongeveer 1/3de van alle bussen rijden dan niet meer van CS naar Uithof, maar van stadsrand naar Uithof en verdwijnen uit de stad. Dankzij dit knooppunt wordt de stad wordt dus ontlast. Voor de exacte locatie van dit knooppunt zijn meerdere varianten mogelijk (b.v. een dubbelstation Lunetten-Koningsweg, zoals gepland in 1996).

Wat is een knooppunt

Later blijkt echter dat station Koningsweg wordt geschrapt uit Randstadspoor. Men wil hier bij nader inzien toch geen knooppunt. Kortere reisroutes zitten er voor de passagiers dus niet in. Maar waarom? Het 1e argument luidt: "Dit knooppunt is heel duur en hier overstappen leidt niet tot méér reizigerskilometers" (?!). Het 2e argument: HOV-beleid bevat 6 uitgangspunten. Een van de uitgangspunten is dat CS in het midden van het netwerk het enige, grote knooppunt is. Een knooppunt aan de stadsrand past dus niet in dit beleid. De definitie van een knooppunt is een plaats waar een groot aantal lijnen bij elkaar komen. Dit woord verschijnt steeds vaker in de officiële beleidstukken. Bijvoorbeeld hier rechts waar wordt geschreven over een nieuwe spoorlijn tussen Bilthoven of Bunnik en Utrecht met een 'Tweede hoofdknoop' bij Rijnsweerd/Uithof. Dit is echter geen knooppunt, maar tussenstation zoals station Overvecht bijvoorbeeld. Lunetten-Koningsweg kan men eerder knooppunt noemen, want daar komen veel méér lijnen (treinen, snelbussen, stadsbussen, streekbussen) samen dan op Rijnsweerd. Door het woord 'hoofdknoop' te gebruiken en grote cirkels te tekenen wordt de suggestie gewekt dat er twee grote knooppunten komen in het netwerk, maar in werkelijkheid blijft Centraal het enige echte knooppunt.

uitvergroot:

Busbaan 'Om de Zuid' te weinig capaciteit, dus trams inzetten
Het motto van de gemeente wijzigt dus niet: Kom vanuit alle windrichtingen eerst naar Centraal en dan brengen we jullie van daar allemaal naar de Uithof. De passagiers moeten dan op die laatste kilometers door een 'flessenhals' en dan wordt het dus zeer druk. Dit wordt in 2011 aan den lijve ondervonden met een "Lijn 12 life experience", zie rechts. Politici worden in de drukke bussen overgehaald om voor trams te kiezen. In dat jaar besluiten ze om de busbaan 'Om de Zuid' om te vormen tot trambaan 'Om de Zuid', zie rechts middelste afb. Het is exact dezelfde route en is op dit moment in aanbouw. Deze wordt voortaan "Uithoflijn" genoemd. Kosten: 38.000 €/meter.

30-06 2011 **ov magazine**

Moest de tram wel onderdeel uitmaken van het anti-filepakket Ring Utrecht? Projectdirecteur Eelko van den Boogaard van de gemeente Utrecht: "We kregen een briljante ingeving: laat de nood aan den lijve ervaren. We organiseerden een dnetal 'Lijn 12 life experiences'. Onder leiding van Aleid Wolfsen – burgemeester en stadsregiovoorzitter – stapten Utrechtse beslissers 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!'

'Lijn 12 life experience'. Burgemeester Wolfsen van Utrecht (rechts) is gastheer van de Uithofpartners.

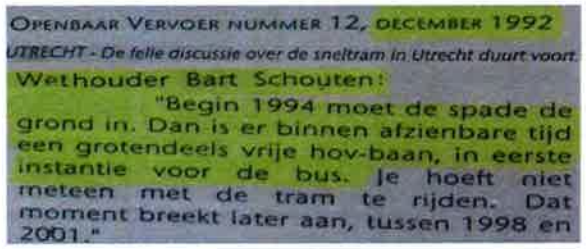
Trambaan 'Om de Zuid' te veel capaciteit, dus bussen inzetten
In 2012 wordt bekend dat het inzetten van grote tramvoertuigen 's avonds en in het weekeinde te duur is omdat er dan niet zoveel passagiers worden verwacht. Daarom besluit men om dan geen trams maar bussen te laten rijden. Het blijkt dat deze informatie niet tijdig beschikbaar was toen in 2011 werd besloten om te vertrammen. Toch was dit belangrijke en relevante informatie die mee had moeten spelen in dat besluit. Het was immers al veel langer duidelijk dat 's avonds en in het weekeinde niet zoveel mensen naar de Uithof willen.
Overigens: de eerdergenoemde spoorlijn Bilthoven-Utrecht met tussenstation Rijnsweerd trekt buiten de spits net zo weinig passagiers als deze tramlijn, terwijl het wel de landelijke dienstregeling beïnvloed. Dit plan is ook zéér duur, niet op korte termijn te realiseren, tast Amelisweerd aan en het is de vraag wat dit doet met de ov-reistijden van deur tot deur.

Passagiers in verwarring
Wat betekent "er zullen dan geen trams maar bussen rijden" concreet voor de passagiers? Stel u wilt 's avonds met de tram, maar u kent niet precies de dienstregeling. Dat weet u niet precies of er een tram of bus komt. Maar ze stoppen niet op dezelfde haltes, dus u weet niet waar u naar toe moet lopen. Als u verkeerd gokt kunt een bus missen. Of tram? Dit is klantonvriendelijk, maar oplosbaar door er voor te zorgen dat ze wel op dezelfde haltes stoppen. Dat kan door er een bus-trambaan van te maken. Dit is al het geval op het traject langs het spoor. Daar komt de rails in de bestrating, want daar zullen ook alarmdiensten gaan rijden. Bussen kunnen daar dus in principe ook rijden. Er is echter een probleem. Het Utrechtse ov-beleid wil geen bus-trambanen. Ooit was er een voorstel om van de trambaan op de drukke Graadt van Roggenweg een bus-trambaan te maken. Dat scheelt kostbare ruimte. Maar bus-trambanen zijn om een of andere reden taboe in Utrecht. In andere steden functioneren ze uitstekend, bijvoorbeeld hier rechts te Oberhausen. Maar misschien zijn er andere voornemens om de passagiers te helpen?

Trambaan 'Om de Zuid' te weinig capaciteit, dus meer trams inzetten
De Uithof groeit ondertussen sneller dan ooit en volgens de prognoses zal de tramlijn 'Om de Zuid' (nu 'Uithoflijn' genoemd) in 2030 haar uiterste capaciteit bereikt hebben. Deze kan dan in de spits niet alle passagiers vervoeren. Daarom is er volgens de gemeente nog een tramlijn nodig: door de binnenstad, waar onder de busbaan al 20 jaar een dure betonfundering wacht die niet noodzakelijk is voor bussen...wel voor trams. Als hier alsnog een meerderheid voor komt in de gemeenteraad, dan zal de binnenstad precies dezelfde onnodige belasting krijgen en de passagiers langere ov-reistijden als voorheen. Want nog steeds gaat het overgrote deel van de passagiers naar de Uithof (nu Science Park genoemd) vanaf Centraal Station. De vraag is dus niet anders dan in 1996: waarom moeten duizenden passagiers door de binnenstad als ze daar niet willen zijn? Het antwoord is wel anders: "binnenstadstram is onvermijdelijk vanwege capaciteitsproblemen". Hiervoor is echter een alternatief.

Chaos op tramperrons
Een ander verschil is dat er ditmaal nog iets extra's bij komt. Want wat betekent de zin "er is nog een tramlijn nodig" concreet voor de passagiers? Forenzen zijn geen toeristen en willen de snelste verbinding. Ze kiezen dus de snelle, kruisingsvrije tram langs het spoor en niet de langzame tram door de drukke middeleeuwse binnenstad met scherpe bochten en overstekende fietsers en voetgangers. Het tramperron van CS stroomt dus vol met mensen die in willen stappen in de snelle tram, maar er komen zoveel mensen dat deze spoedig propvol is. Passagiers die niet mee kunnen moeten dan naar die langzame tram lopen, want dat is volgens de gemeente dus het alternatief. De vraag of dit "mensen verleiden om met ov te gaan" is, zoals in recente beleidstukken staat. Op het volgende station Vaartsche Rijn wordt de chaos nog groter, want daar willen o.a. treinpassagiers uit de richtingen Houten en Bunnik ook overstappen op die snelle tram naar de Uithof. Ze zullen beseffen dat het onmogelijk is om er in te komen en moeten kiezen: wachten en hopen dat de volgende tram minder druk wordt, of naar Centraal. Of het zal toch niet dat u in de krant kunt lezen over een extremere variant van de "Lijn 12 life experience" als passagiers op het dak gaan klimmen? Een "India-experience".

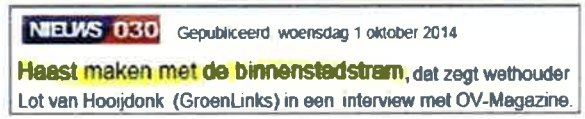
Voorlopige resultaten HOV-beleid
Het HOV-beleid startte in 1975 met het plan voor de eerste tramlijn, de Nieuwegeinlijn. Deze bleek in de praktijk tegen te vallen. De tweede tramlijn, de binnenstadstram, sneuvelde in 1996 nog vóór er een spade de grond in ging. Maar na een pauze van 20 jaar wordt opnieuw een poging gedaan om voor deze tram instemming te krijgen van de gemeenteraad. De derde tramlijn, Om de Zuid / Uithoflijn, is nu in aanbouw. Dit beleid komt dus zeer traag tot stand en dat is een teken aan de wand. Ter illustratie rechts een fragment uit 1992 waarin de toenmalige wethouder (CDA) spreekt over dezelfde tramlijn als waar de huidige wethouder (GL) nu over spreekt. Het beleid wil dus niet stoppen. In de afgelopen 40 jaar is meer dan een half miljard euro uitgegeven aan deze drie hoogwaardige projecten. Dit HOV-beleid is dus zeer duur, strijkt al vanaf 1983 passagiers tegen de haren in, komt tergend traag tot stand maar stopt niet. Integendeel, er zijn inmiddels plannen voor nog meer tramlijnen verschenen.


OPENBAAR VERVOER NUMMER 12, DECEMBER 1992

UTRECHT - De felle discussie over de sneltram in Utrecht duurt voort.

Wethouder Bart 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."


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.

Gevolgen HOV-beleid in de praktijk

Inmiddels zijn cijfers van het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) beschikbaar die tonen wat het effect van het HOV-beleid in de praktijk is:

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

Toelichting: Modal Split cijfer is het percentage van de verplaatsingen per auto, ov, fiets, te voet en overig. Deze cijfers kunnen gebaseerd zijn op verschillende zaken bijvoorbeeld stadsgrensoverschrijdende of binnenstedelijke verplaatsingen, aantallen verplaatsingen of aantallen kilometers, enz. Daarom kan men niet de ene met de andere modal-split tabel vergelijken. Een tendens wordt uitsluitend zichtbaar als in één tabel cijfers staan over meerdere jaren.

Over het algemeen neemt het autogebruik naar verhouding af als steden groeien. Het is immers lastig om in bestaande steden nieuwe wegen aan te leggen. De capaciteit van het stadswegennet blijft dus grofweg gelijk, terwijl er meer mensen bij komen. Daarom dalen bij groei de cijfers van het autogebruik 'op een natuurlijke wijze'. Grofweg geldt: Hoe groter de stad, hoe lager het autogebruik. Extreem voorbeeld: het autogebruik in Tokyo is slechts 12%, ondanks de vele stadsnelwegen. De regio Utrecht is in de afgelopen 40 jaar enorm gegroeid, maar hier is het percentage autogebruik toegenomen. Dit zegt zeer veel over de effectiviteit van het HOV-beleid.

Het lijkt er op dat nu op een andere wijze wordt geprobeerd om de modal split van de auto te verlagen. Er worden stadswegen versmald waardoor auto-reistijden ook toenemen. In de stad verschijnen steeds vaker grote verkeersopstoppingen. Als dit door blijft gaan zullen bedrijven dat zat worden en verhuizen naar snelwegwijken buiten de stad. De afstanden worden dan voor veel mensen te groot om te fietsen. Dit is dus op termijn contraproductief: een negatieve spiraal.

Los daarvan. De gedachte is dat automobilisten zullen omrijden via de snelwegen buiten de stad, zodat er binnen de stad minder autoverkeer is. Dit kan alleen werken als er op die snelwegen geen files zijn. Maar dit beleid zorgt juist voor méér autoverkeer, zie rechts. Men kan er dus van uitgaan dat niemand zal omrijden, want dat kost extra reistijd.

Drukste snelwegen liggen in regio Utrecht

12-4-2017

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

Het ware doel

Als het beleid het tegenovergestelde van haar eigen doelen realiseert kan men zich afvragen: Waarom stopt dit beleid niet? Wellicht geeft een citaat uit het gemeentelijk "Masterplan HOV CS-De Uithof" uit 1996 het antwoord:

"Een busstad wil tramstad worden en een tramstad wil metrostad worden".

Als het doel is om van Utrecht een tramstad te maken, met de tram prominent in beeld zoals op deze foto, dan zijn langere ov-reistijden en belasting van de stad voor de voorstanders van de tram niet van belang. Maar Utrecht is niet te vergelijken met buitenlandse steden. Het is niet erg dicht bevolkt en er is meer fietsgebruik. Daarom is dwang nodig om die grote tramvoertuigen te vullen. Ik ben in principe niet tegen trams, maar wel tegen dwang en het verlengen van ov-reistijden. Op de volgende bladzijden de 6 uitgangspunten van het HOV-beleid met korte inleiding.

Toekomstbeeld OV 'Rail als drager van het OV-systeem' Rapportage Tramnetwerk 2025

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid cpb Centraal Planbureau

Het belang van openbaar vervoer

Reistijd van deur tot deur kritische succesfactor Openbaar Vervoer (OV)

januari 2009

Het verkorten van de reistijd blijkt de belangrijkste bate van nieuwe OV-projecten. Toch is het niet makkelijk om met een kortere reistijd veel extra reizigers in het openbaar vervoer (OV) te krijgen: 90% van de autoreizen zou met het OV van deur tot deur meer dan tweemaal zo lang duren, zelfs in de spits.

Keuzefactoren die bepalen met welk vervoermiddel iemand gaat:

- **Reistijd** van vertrekpunt tot bestemming
- **Prijs**
- **Beschikbaarheid:** locatie = niet te ver lopen / frequentie = niet te lang wachten. Dit heeft dus ook relatie met reistijd
- **Betrouwbaarheid:** vertraging = wachten / aansluiting missen = langer wachten, maar minder erg bij hoge frequentie
- **Overstappen:** onderbreking reis is niet fijn / lopen naar andere halte / wachten op ander voertuig.
- **Comfort:** in weer en wind lopen naar halte / in weer en wind overstappen / in weer en wind wachten
- **Comfort:** druk of rustig / sfeer en uitstraling / staan of zitten / eigen muziek, lezen, eten of drinken tijdens rit / soepel of grof rijden / gedrag medereizigers / schoon of vies / wc wel of niet beschikbaar
- **Complexiteit:** eenvoudig kaartje kopen / eenvoudig juiste tijdstip, juiste perron, juiste voertuig vinden

Openbaar vervoer gaat van een plek waar je niet bent, naar een plek waar je niet naar toe wilt, op een tijdstip dat je niet uitkomt. Dus is het zaak om deze negatieve factoren zo veel mogelijk te beperken.

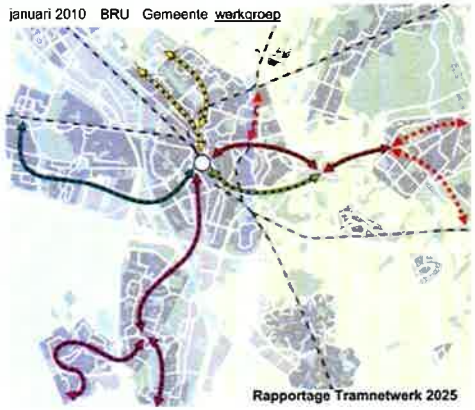
HOV-beleid heeft 6 uitgangspunten die reistijden beïnvloeden:

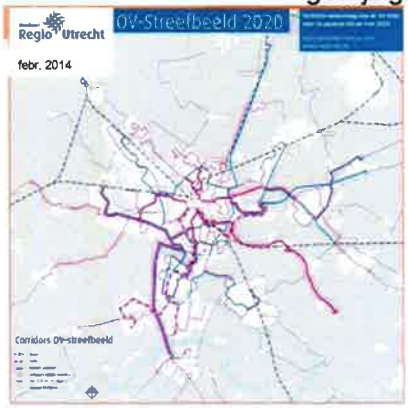
1- Stervormig netwerkmodel met één groot overstapknooppunt in het midden van de stad.
2- Langere loopafstanden naar halte/station.
3- Langere loopafstanden tijdens overstappen.
4- Sneldiensten opheffen.
5- Ov-banen met gelijkvloerse kruisingen.
6- Overstappen van auto op ov nabij de stadsranden middels Transferia

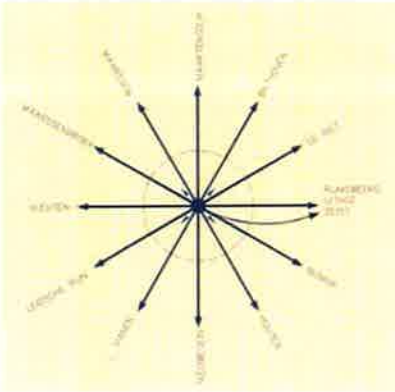
HOV-beleid gaat vooral uit van comfort en uitstraling van trams.

1 Stervormig netwerkmodel

De vorm van het Utrechts ov-netwerk is vanaf de start van het HOV-beleid tot heden in essentie niet gewijzigd:







Schematisch is dit een stermodel (zie rechts). In het midden van de stad ligt het enige grote overstapknooppunt: Utrecht Centraal Station. In het meest recente Gemeentelijk Verkeer en Vervoer Plan (GVVP) uit 2015 wordt het stermodel nog eens bevestigd met de zin "Benutten van andere knooppunten is een deel van de oplossing, maar de relatie met Utrecht Centraal blijft veruit het grootst.".

Als grote aantallen reizigers naar bijvoorbeeld de Uithof willen, dan wordt dit het motto:
JULLIE WILLEN NAAR DE UITHOF? KOM DAN EERST NAAR EEN PLEK IN HET MIDDEN VAN DE STAD, DAN BRENGEN WE JULLIE VAN DAAR ALLEMAAL NAAR DE UITHOF.

Gevolgen: Extra drukte in het midden van de stad, onnodig veel omrijden voor zeer veel passagiers en een 'flessenhals' op de laatste kilometers.

Stel u woont in Culemborg en gaat altijd per auto naar uw kantoor bij stadion Galgenwaard. U wilt eens de trein proberen en u ziet het stadion aan de stadsrand vanuit de trein liggen. Maar de trein stopt niet en u moet verder tot station Vaartsche Rijn dat op een steenworp van de oude binnenstad ligt. Daar moet u overstappen en weer terugrijden. Neemt u de volgende keer weer het ov? Ter info: de toekomstige tramhalte komt een stuk verder te liggen van de kantoren Galgenwaard en Kromhout dan de huidige bushalte.

2 Langere loopafstanden naar haltes

In 1993 werd door het CDA in de Tweede Kamer vragen gesteld naar aanleiding van reistijdberekeningen die aantonen dat de reistijd vanwege de sneltram door de binnenstad met gemiddeld 38% zou stijgen. Deze berekeningen zijn overigens nooit weerlegd. Uit de antwoorden van de minister blijkt dat aan 3 eisen moet worden voldaan om in aanmerking te komen voor Rijksbijdrage, zie hiernaast. De eis 'verhogen van de kwaliteit van ov' is subjectief en vooraf niet hard aan te tonen. Maar de andere 2 eisen hebben met kosten te maken en kunnen wel vooraf berekend worden. Kostendekkingsgraad verbeteren kan door het tramkaartje duurder te maken en/of exploitatiekosten te verlagen. Dit verlagen kan door meerdere buslijnen te vervangen door één tramlijn en/of de tram zo weinig mogelijk tussenstops te geven. Het komt er op neer dat altijd gewone buslijnen moeten verdwijnen als er een nieuw dure (tram)lijn wordt gepland. De gemeente is bekend met deze eisen en weet dat buslijnen zullen verdwijnen. Dit zal de reden zijn waarom in de krant staat dat B&W "van mening zijn" dat buslijnen niet mogen verdwijnen. Na de Kamervragen bleef de wethouder optimistisch, maar 3 jaar later strandde toch de binnenstadstram.

Tweede Kamer 9 november 1993

Vraag van het lid **Van Vlijmen**

Een opkomende vraag ten aanzien van de effectiviteit is de volgende. Ingenieur Spier uit Utrecht heeft berekend dat de keuze voor de sneltram door het centrum van Utrecht naar de Uithof bepaalde gevolgen heeft. Hij komt op een verslechtering van de dienstverlening voor de reiziger, omdat het totale netwerk van openbaar vervoer dunner wordt en het aantal haltes kleiner door het opheffen van buslijnen. Het gevolg is langere reistijden, onder meer wegens grotere loopafstanden van huis naar de halte. Als dit juist is, betreft het helaas beleid dat wij herkennen uit de laatste decennia. Een beleid dat ook heeft gefaald. Door een inadequaat systeem te kiezen, namelijk de tram, kregen wij wel meer kosten, maar niet meer reizigers.

Antwoord: Van een positieve beslissing kan alleen sprake zijn indien:

- het project bijdraagt aan een verhoging van de kwaliteit van het openbaar vervoer
- leidt tot een verlaging van de exploitatietekorten
- en tot een verbetering van de kostendekkingsgraad.

Utrecht wuift twijfels CDA over tram weg

Utrechts Nieuwsblad 11-11-1993

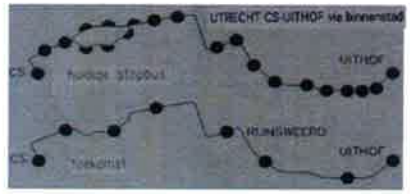
De Utrechtse verkeerswethouder Schouten, partijgenoot van Van Vlijmen, reageert uiterst laconiek op de bedenkingen van de CDA-woordvoerder in de Tweede Kamer. "Uit alle berekeningen blijkt dat de tram veel passagiers zal trekken. Die berekeningen zijn bepaald niet op drijfzand gebaseerd."

Volgens Schouten zal dat ook de strekking zijn van de beantwoording van minister Maij-Weggen op de CDA'er. Hij maakt zich dan ook absoluut geen zorgen over de komst van de tram. Het is, zoals Schouten zegt, "nooit verkeerd kritische vragen te stellen." De wethouder vraagt zich af of de mening Van Vlijmen ook breed wordt gedragen binnen de CDA-fractie in de Tweede Kamer.

De CDA-woordvoerder stoelt zijn uitlatingen op de berekeningen van de Utrechtse ingenieur Spier, die als gevolg van de tram een forse verslechtering van de dienstverlening voorspelt. Als de berekeningen van Spier kloppen - en volgens Van Vlijmen zijn daar bewijzen voor - "moet dan de overheid zo maar de grote investeringsbedragen verstrekken die waren afgesproken?," zo vroeg het CDA-kamerlid gisteren aan de minister.

Maij-Weggen heeft begin deze week laten weten dat ze met het oog op de geplande grootschalige woningbouw in Vleuten-De Meern een hoogwaardige openbaar vervoersverbinding 'bijzonder gewenst' acht. Zij zei dit in antwoord op vragen van het D66-kamerlid Gerrit-Jan Wolffensperger die op rapporten wijst waaruit blijkt dat de geplande bovengrondse sneltram onvoldoende kwaliteit biedt en niet snel genoeg zal zijn.

In het plan voor de binnenstadstram zouden 3 buslijnen verdwijnen en daarmee grofweg de helft alle op de route CS-binnenstad-Uithof. Dit is in één oogopslag te zien in het schema: 1 stip=1 halte. In officiële beleidstukken werd dit overigens nooit duidelijk weergegeven.



Toelichting reistijdberekeningen 1993

De tabel laat de reistijden zien per tram en per bus vanuit de hal van Utrecht Centraal Station naar alle toenmalige haltes op de route CS-binnenstad-Uithof. Het overgrote deel van de passagiers stapt in op CS.

Vanuit de stationshal was het 3 minuten lopen naar de toenmalige tramhalte bij het Smakkelaarsveld of 1 minuut lopen naar de haltes van de 3 bussen die opgeheven zouden worden: Bus 11 (stopbus CS-binnenstad-Uithof), bus 11s (snelbus CS-Rijnsweerd-Uithof) en bus 12s (snelbus CS-om de zuid-Uithof). Er is gebruik gemaakt van de officiële dienstregelingen en tramtijden die door de gemeente werden gepubliceerd.

Voorbeeld: Stationshal-Bestuurgebouw: Tram: eerst 3 minuten lopen, dan 16 minuten rijden en dan weer 4 minuten lopen = totaal 23 min. Bus: 1 lopen + 16 rijden = 17 minuten. Dus 23 versus 17 minuten.

Het gemiddelde van CS naar alle haltes in de Uithof stijgt van 16 naar 23 minuten. Dit is 44% langer. Voor het hele traject zou reizen per 'hoogwaardige' tram gemiddeld 38% langer duren dan per bus.

De enige passagiers die er iets op vooruit gaan zijn mensen die toevallig vlakbij een van de overgebleven haltes wonen en verderop bij een van de overgebleven haltes willen zijn. Dit betreft zeer weinig mensen. Alle overige mensen gaan er fors op achteruit.

In 4 decennia HOV-beleid was dit de eerste en enige keer dat een concreet beeld van reistijden werd gegeven.

REISTIJDEN VANAF STATIONSHAL CS

BESTEMMING	REISTIJD TOTAAL TRAM	REISTIJD TOTAAL BUS	stij-ging totaal	SPECIFICATIES (lopen + rijden + lopen) TRAM	BUS
1 Vredenburg	7	3	133%	3 + 0 + 4	1 + 2 + 0 bus 11
2 Potterstraat	5	4	25%	3 + 2 + 0	1 + 3 + 0 bus 11
3 Janskerkhof	9	5	80%	3 + 2 + 4	1 + 4 + 0 bus 11
4 Schoumburg	8	7	14%	3 + 5 + 0	1 + 6 + 0 bus 11
5 Kruisstraat	12	9	33%	3 + 5 + 4	1 + 8 + 0 bus 11
6 Biltstraat west	10	10	0%	3 + 7 + 0	1 + 9 + 0 bus 11
7 Biltstraat oost	12	12	0%	3 + 9 + 0	1 + 11 + 0 bus 11
8 Provinciekantoor	17	11	55%	3 + 12 + 2	1 + 9 + 1 bus 11S
9 Pythagoraslaan	17	12	42%	3 + 12 + 2	1 + 11 + 0 bus 11S
10 Archimedeslaan	19	14	36%	3 + 14 + 2	1 + 13 + 0 bus 11S
11 Rijnsweerd zuid	19	15	27%	3 + 14 + 2	1 + 14 + 0 bus 11S
12 Ponskaart	26	13	100%	3 + 16 + 7	1 + 12 + 0 bus 12S
13 Princetonplein	27	17	59%	3 + 16 + 8	1 + 12 + 4 bus 12S
14 Trans 3	22	15	47%	3 + 16 + 3	1 + 14 + 0 bus 12S
15 Centrumgebouw zuid	19	16	19%	3 + 16 + 0	1 + 15 + 0 bus 12S
16 Bestuursgebouw	23	17	35%	3 + 16 + 4	1 + 16 + 0 bus 12S
17 AZU	21	18	17%	3 + 18 + 0	1 + 17 + 0 bus 12S
GEMIDDELDEN:					
STAD	9,0	7,1	26%		
RIJNSWEERD	18,0	13,0	38%		
UITHOF	23,0	16,0	44%		
TOTAAL	16,0	11,6	38%		

Langere loopafstanden door exploitatiekosten

De eis voor lagere expoitatiekosten gaat verder dan alleen de buslijnen die in de buurt van de tramlijn zijn. Het heeft effect op het gehele netwerk. De omlooptijd van een bus of tram is de tijd die nodig is om van begin- tot eindhalte te rijden, inclusief een kleine pauze op het eindpunt. Hoe korter die omlooptijd, hoe vaker een chauffeur heen en weer kan rijden, dus hoe minder chauffeurs nodig zijn. Zo kunnen exploitatiekosten worden verlaagd. Daarom is er een drang om zo weinig mogelijk te stoppen op haltes. Dit principe wordt beschreven in dit memo van het BRU uit 2011. Hierin verklaart een functionaris dat de exploitatie aanzienlijk duurder wordt als bussen stoppen op één halte (de tijdelijk opgeheven halte Vredenburg).
Met sneller ov wordt dus bedoelt dat het voertuig sneller op het eindpunt is. Het gaat om reistijden van voertuigen, niet van mensen.

MEMO 7 oktober 2011 Regio Utrecht

Onderwerp : onderbouwing adviesaanvraag Niet terugbrengen halte Vredenburg Utrecht

- Doorgaande reizigers zijn gebaat bij het niet terugplaatsen van de halte Vredenburg. Reizigers met een herkomst en bestemming op of rond het Vredenburg zijn wel gebaat bij een halte Vredenburg. De kosten van de doorgaande reizigers zijn echter veel groter dan de baten van de in-, uit- en overstappende reizigers.
- Het BRU is gebaat bij het niet halteren op het Vredenburg omdat zo de exploitatiekosten op het huidige niveau kunnen blijven. Wel halteren betekent extra exploitatiekosten van € 1,3 - 1,9 mln per jaar. Daarnaast is van belang dat de reizigers inmiddels gewend zijn aan de situatie dat er geen halte Vredenburg is.

BRU concludeert dan ook dat bussen in de toekomst de halte Vredenburg niet meer zullen bedienen en dat daarom de halte Vredenburg niet meer hoeft te worden teruggeplaatst.

Vredenburg is na Centraal één van de belangrijkste overstaphaltes en bestemmingen in de stad. Het opheffen van de Vredenburg bushaltes zou vele duizenden passagiers benadelen. Dankzij acties van passagiers en actiegroepen keerden later enkele haltes op het Vredenburg weer terug.

Voorzichtige terugkeer halte Vredenburg

11 sept 2014

Rover

De Utrechtse afdeling van Rover is verheugd dat de bushalte Vredenburg na vijf jaar weer in gebruik is genomen. Rover is echter nog niet helemaal tevreden

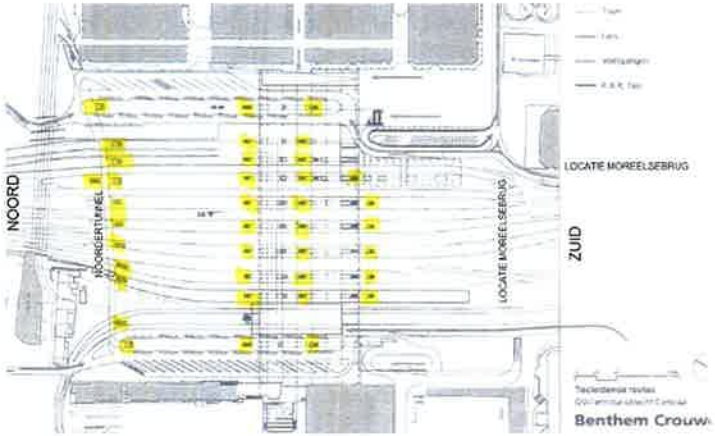
Rover was twee jaar geleden met stomheid geslagen, toen het BRU (de opdrachtgever van het busvervoer in de regio Utrecht) met droge ogen aankondigde dat de halte die in 2009 tijdelijk was vervallen, niet zou terugkeren. "Gelukkig stonden we niet alleen," zegt een woordvoerder van de afdeling, "onze collega-organisaties in het consumentenoverleg ROCOV, maar ook wijkorganisaties en diverse leden van de Gemeenteraad zijn samen met ons de strijd aangegaan." Met succes: reizigers hebben deze halte nu teruggekregen.

Recent praktijkvoorbeeld van het promoten van de auto:
Tot enkele jaren geleden stopten bussen van Utrecht CS naar Maarssen, en verder, op het Smakkelaarsveld, vlakbij Vredenburg. Deze halte is enkele jaren geleden opgeheven.

Stel u bent op het Vredenburg en woont in Maarssen, dan moet u nu 8 minuten extra lopen naar de andere kant van het station. De busrit duurt 15 minuten. De helft van de reis is nu dus lopend. Zeer recent is overigens ook de halte vanuit andere richting (Maarssen-CS) opgeheven. Een retour met de bus van Maarssen naar het muziekcentrum duurde voorheen dus een half uur, nu drie kwartier. Intussen zijn er duizenden parkeerplaatsen bij gekomen onder het Vredenburg. Is dit promoten van ov of auto?

Helaas zijn er meer van dit soort voorbeelden. Dit is een neerwaartse spiraal: Halte verdwijnt, dus ov wordt slechter, dus verlaten passagiers het ov, waardoor er minder reizigers overblijven, waardoor het ov-aanbod vermindert, waardoor het ov nog slechter wordt, waardoor nog meer passagiers het ov verlaten, enz. enz. Dit zijn allemaal de financiële consequenties van 'hoogwaardig' ov waar zeer veel geld naar toe gaat.

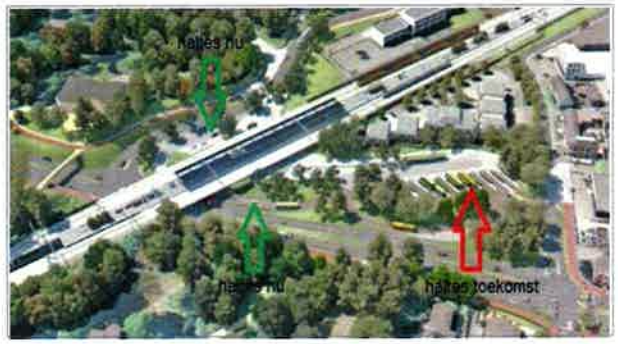
3 Langere loopafstanden tijdens overstappen



Oorzaak: Commercie
Voor- en natransport is bij korte afstanden belangrijker dan bij lange afstanden, zie fragment CPB. Immers: 5 minuten extra op een rit van 2 uur is verwaarloosbaar, maar niet op een rit van 15 min. Deze plattegrond van Utrecht Centraal uit 2002 toont korte loopafstanden tussen binnenstad/Croeselaan en alle perrons (voor bus, tram en trein). Alle perrons zijn van beide uiteinden bereikbaar via perrontrappen (geel gemarkeerd). Later verschuiven de bus- en tramperrons naar het zuiden en komt de Moreelsebrug in beeld en deze krijgt ook trappen, zodat passagiers ook aan de uiterste zuidkant het station kunnen verlaten. Weer later worden deze trappen verboden. Het blijkt dat de gemeente en HC eigenaar Klepierre een contract hebben ondertekend waarin staat dat er geen nieuwe toegangen mogen komen tot het station, op straffe van miljoenen. Dit contract hoorde bij een raadsbesluit met stapels bijlagen en werd door geen enkel raadslid ontdekt. De raad werd er echter niet op geattendeerd, terwijl de ambtelijke top wist dat dit zeker geen 'hamerstuk' is, maar op zijn minst een te bespreken onderwerp. Alle politieke partijen willen dat die trappen er komen, maar kunnen niet om dit contract heen, evenals petities en oproepen van burgers. Democratie is met deze werkwijze simpelweg buiten spel gezet. Intussen sloot de NS stilzwijgend een van de oude perrontrappen naar de noordertunnel af en treinen stoppen steeds verder van de noordertunnel vandaan. Het lijkt er dus op dat ook de NS 'commercieel omlopen' wil forceren. Dit kan tot 10 minuten extra reistijd leiden (afhankelijk van locatie en conditie).

Hoe zou u het vinden als u in de Rabo-toren werkt en uw trein uit Tiel stopt pal onder de Moreelsebrug (170 meter van de personeelsingang). Omdat de perrontrappen zijn verboden moet u echter ruim een halve kilometer extra omlopen langs de winkels van Centraal. Dit is 6 minuten extra reistijd bij rap doorlopen.

Op station Driebergen-Zeist zullen ook loopafstanden toenemen. De bushaltes liggen nu pal naast het station (zie hieronder groene pijlen), maar worden 120 meter verplaatst naar een plek waarvoor een groot kantoorgebouw gesloopt moet worden (rode pijlen).
Dienstregelingen zijn niet makkelijk te veranderen, dus zal de tijd om over te stappen tussen bus en trein niet wijzigen. *Jongeren kunnen die 120 meter wel in 1 minuut rennen, maar stel u bent slecht ter been. Wat doet u als u beseft dat u veel aansluitingen zult missen? En waarom wordt een groot kantoorgebouw gekocht en gesloopt om daar bushaltes te maken? Terwijl juist bij een kruising zeer korte loopafstanden mogelijk zijn tussen bushaltes en treinperron?*



4 Sneldiensten opheffen

De NS heeft al heel lang sneltreinen. Utrecht heeft al heel lang snelbussen. Deze moeten gewone stadsbussen inhalen. Voor bussen is dat geen probleem, maar voor trams is dat minder eenvoudig. Het beleid gaat dan ook niet uit van sneldiensten.

Sterker nog, in 1994 werden de drukke snelbussen tussen Centraal en Uithof opgeheven.
De officiële reden staat hier in het Utrechts Nieuwsblad: 'opheffing van snelbussen is gunstiger voor de stopbus-passagiers'.

Honderden bezoekers universiteit tekenen protestbrief stadsvervoer Utrecht

Uithof woest over verdwijnen snelbus

UN Sept 1994

Van een onzer verslaggevers
Utrecht

Medewerkers en studenten van de Universteit Utrecht voelen zich ernstig gedupeerd door het verdwijnen van de snelle stadsbuslijn 12s naar De Uithof. Zij ergeren zich er groen en geel aan dat de gewone lijndienst 12 waar zij nu op zijn aangewezen bij elke halte stopt. Dat betekent volgens de reizigers die naar De Uithof moeten tientallen minuten extra reistijd.

Medewerker J. Janssen van de afdeling voorlichting van de Universiteit Utrecht eiste gisteren de terugkeer van de sneldienst, door een protestbrief op het GVU-kantoor af te geven met daaronder 442 handtekeningen.

Lijn 12s werd met de ingang van de winterdienstregeling geschrapt. In plaats daarvan is het aantal bussen op de gewone lijn 12 opgevoerd. Voordeel hiervan is dat onderweg gemakkelijker passagiers kunnen worden opgenomen. Die passagiers zagen voorheen dikwijls drie bussen voorbij rijden eer ze mee konden. Adjunct-directeur W. van Overbeeke: "Dan kwam er eerst een snelbus langs die doorreed, vervolgens een gewone die zo vol was dat er geen mens meer bij kon en vervolgens weer een snelbus. En dan hadden deze mensen nog mazzel als de volgende gewone bus niet stampvol zat. Dat is dus de reden waarom we de zaken hebben veranderd".

Kul

Passagier Janssen vindt het een kul-argument. "De Nederlandse Spoorwegen hebben toch ook intercity's en stoptreinen. Dat veranderen ze toch ook niet omdat er op het perron van Abcoude mensen staan te wachten op het moment dat de sneltrein langssuist. Het probleem is dat het bleid op niets stoelt. Toen ik gisterochtend bij het GVU was vertelde men mij dat er een onderzoek komt naar wat de passagiers er van vinden. Zo'n onderzoek hadden ze natuurlijk moeten houden voordat ze tot opheffing van de lijn overgingen".

Het oordeel van de reizigers zal volgens Janssen vernietigend zijn. "Ik hoor overal om me heen mensen zeggen dat ze binnenkort de auto nemen. Ze zijn het zat dat hun reistijd weer is verlengd. Ik doe er zelf nu al anderhalf uur over om van mijn werk naar mijn huis in Hilversum te komen en omgekeerd. Met de auto lukt dat in twintig minuten", zegt Janssen. Het is volgens hem al voorgekomen dat reizigers drie kwartier deden over het traject tussen Utrecht CS en De uithof.

Adjunct-directeur W. van Overbeeke van het GVU bestrijdt dat de reizigers naar de Uithof veel tijd verliezen als gevolg van de bezuinigingsmaatregel. "De omlooptijden van lijn 12 verschillen nauwelijks van die van de vroegere lijn 12s. In veertien tot zestien minuten zijn de mensen in De Uithof. Er rijden nu meer bussen op de lijn, waardoor meer passagiers kunnen worden vervoerd."

"Als het eens is voorgekomen dat lijn twaalf er veel langer over heeft gedaan, dan is sprake van een incident. Op de Catharijnesingel en 't Ledig Erf is de laatste tijd nog al wat aan de weg gedaan. En dat heeft wel eens voor oponthoud gezorgd. Maar was er nog een sneldienst geweest, dan zou die daar net zo veel last van hebben gehad".

Lekker idee

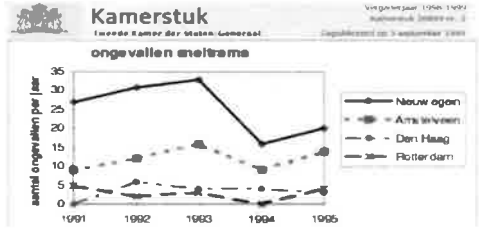
Volgens Van Overbeeke heeft een sneldienst vooral een psychologisch voordeel. "Het is een lekker idee als je een paar haltes voorbijrijdt. Maar dat wil nog niet zeggen dat zo'n bus ook werkelijk zoveel sneller is. Twee, drie minuten is ongeveer de winst van de sneldienst". Overigens vindt Van Overbeeke de vergelijking met de trein niet opgaan. "Wij hadden een capaciteitsprobleem, konden met onze gewone lijndienst de passagiers niet meenemen vanaf de haltes. De stoptreinen van de NS kunnen dat wel".

Vanwege het psychologische voordeel sluit Van Overbeeke overigens niet helemaal uit dat de sneldienst ooit terugkeert. Dergelijk diensten horen volgens hem bij het moderne openbaar vervoer. Voorwaarde zal echter zijn dat groepen reizigers dan strikt worden gescheiden, zodat een goede planning mogelijk is. De passagiers van de sneldienst moeten echt de sneldienst pakken en die van de gewone lijndienst altijd de gewone lijndienst. Van Overbeeke: "Voor de afschaffing van de sneldienst zag je dat passagiers van deze bus als het hen uitkwam ook de gewone lijn 12 namen, als die eerder kwam. Ze zijn dus niet echt consequent".

Mocht u deze verklaring niet helemaal begrijpen dan is het goed om te beseffen dat deze bussen zouden verdwijnen zodra de sneltram CS-Uithof begint te rijden. Daardoor zouden reistijden toenemen en het lijkt dan ook waarschijnlijker dat men passagiers alvast wilde laten wennen aan de langere reistijden. In dit UN-artikel verklaart een functionaris dat de omlooptijden, lees exploitatiekosten, nauwelijks verschillen als bussen stoppen op alle haltes. Dit in tegenstelling tot de andere functionaris die (op blz 14) stelt dat de exploitatie aanzienlijk duurder wordt als bussen stoppen op één halte. Dankzij acties van passagiers keerden de snelbussen later weer terug, maar deze worden alsnog opgeheven zodra de trams op de route 'Om de Zuid' gaan rijden.

5 Gelijkvloerse ov-banen

HOV-visie gaat uit van ov-banen met gelijkvloerse kruisingen. Dit komt waarschijnlijk omdat de aanleg van een trambaan op zich al zeer duur is en ongelijkvloerse kruisingen het helemaal onbetaalbaar maken. Gelijkvloerse ov-banen zijn echter niet geschikt voor hoge snelheden. De Nieuwegeinlijn is met gem. 28 km/uur dé dodenlijn van Nederland.



RTV Utrecht

"Trambaan verlengen naar Vianen"

UTRECHT/VIANEN - De trambaan van Utrecht naar Nieuwegein moet worden doorgetrokken naar Vianen. Daarvoor pleit de VVD in de provincie Utrecht.

De nieuwe aansluiting moet daarnaast leiden tot een kortere reistijd en een directe verbinding met het Utrecht Science Park (Uithof).

Vooroordeel over trams

In 2015 was er een voorstel om de Nieuwegeinlijn door te trekken over de Lek naar Vianen zodat er een directe verbinding ontstaat tussen Vianen en Uithof. De gedachte was dat dit zou leiden tot "een kortere reistijd", zie rechts. Blijkbaar is het vooroordeel dat trams snel zijn. Maar een rechtstreekse tramrit Vianen-Uithof duurt 52 minuten, inclusief het kruisingsvrije 'hogesnelheidstraject' in de stad. De 'gewone' bus doet er 31 minuten over en deze maakt zelfs een omweg via Rijnsweerd. Dit voorstel werd later dan ook ingetrokken, maar als het wel zou doorgaan zou deze bus verdwijnen. Voor een fractie van de kosten van een trambrug over de Lek kunnen 'gewone' bussen in de spits sneller worden dan de auto door tijdens files over snelwegvluchtstroken te rijden.

Stel u woont in Vianen en werkt in Rijnsweerd en zowel de verlenging naar Vianen als de binnenstadstram zijn gerealiseerd. Dan kunt u rechtstreeks per tram, maar dan moet u eerst 4 minuten lopen naar de tramhalte, daarna 45 minuten rijden en daarna 4 minuten lopen van tramhalte naar kantoor. Per auto doet u daar inclusief file 30 minuten over (16 minuten zonder file). Dus: 30 versus 53 minuten om van de ene naar de andere kant van de stad te gaan. Wat zou u kiezen?

Gelijkvloerse binnenstadstram alternatief voor ongelijkvloerse tram Om de Zuid

Op de volgende bladzijde ziet u fragmenten uit een NRC artikel uit 1990 en uit het meest recente GVVP uit 2015. Beiden tonen argumenten om instemming te krijgen vóór de binnenstadstram. Het enige verschil is dat de binnenstadstram in 1990 als 'meest rendabel' werd beschouwd en in 2015 als 'onvermijdelijk'. In beide gevallen is het uitgangspunt het 'stermodel' met Utrecht Centraal als enige grote knooppunt in het netwerk. In het GVVP staat dat de geplande tramroute Om de Zuid (nu Uithoftram genoemd) "rond 2030 zijn uiterste capaciteit bereikt waardoor een alternatief nodig is". Dit alternatief blijkt de binnenstadstram te zijn. Evenals in 1990 gaat het om passagiers die van Centraal naar de Uithof (nu Sciencepark genoemd) willen reizen en dus niet in de binnenstad willen zijn. Er worden geen andere alternatieven gepland. Vervolgens staat er dat "verbetering van ov via de binnenstad logisch is" en "de ruimte in de binnenstad beperkt is". Dit lijkt dus paradoxaal. In feite staat hier: "er is in de binnenstad weinig ruimte maar als het ov via de binnenstad wordt verbeterd kunnen er duizenden extra passagiers bij komen". Een mogelijke verklaring is dat men voortaan niet meer alle bussen verder wil laten rijden dan de stadsrand, zodat buspassagiers moeten overstappen op trams. In de gemeentelijke visie zijn tramvoertuigen immers aantrekkelijker dan bussen. Ook moet een nieuw argument worden gevonden om ditmaal wel een raadsmeerderheid voor de binnenstadstram te krijgen: 'weg met die vieze bussen'. Aanwijzingen hiervoor zijn de zinnen "De huidige buscorridor is een barrière" en "de binnenstadstram is een optie, inclusief de wijze van herschikken van de overige buslijnen". Blijkbaar worden trams niet als barrière gezien. Trams zijn echter niet 100% schoon. Hun uitlaatgassen komen uit de schoorsteen van de energiecentrale, ze produceren fijn stof

door slijtage van de bovenleiding, maken snerpende piepgeluiden in de bochten en verlevendigen het stadsgezicht met kabels. Maar het belangrijkste: buspassagiers krijgen een extra overstap + reistijdverlies. Dit zal dan de zoveelste ov-aantasting worden die maakt dat nog meer mensen het ov verlaten en de auto nemen. Ook blijft deze vraag recht overeind: waarom moeten wederom duizenden passagiers (in trams) onnodig door de binnenstad reizen? Want er zijn wel degelijk alternatieven.

Z E L F D E L I J N . Z E L F D E A R G U M E N T E N . Z E L F D E P O G I N G

nrc.nl›

25 januari 1990

Utrechtse sneltram lijkt niet te stoppen

Het autogebruik moet terug naar het niveau van 1986, het aanbod van het openbaar vervoer moet flink groeien.

Wat dat laatste betreft, gaat bij het Utrechtse college de voorkeur uit naar een 'hoogwaardige vervoerverbinding' tussen Utrecht CS en de Uithof, waar onder meer de universiteit en het academisch ziekenhuis zijn gevestigd. Een sneltram biedt daarvoor in de ogen van B en W veruit de meeste voordelen, het meest rendabele trace loopt volgens het college door de binnenstad. Een belangrijk pluspunt van een sneltram is dat dit vervoermiddel de beste garanties biedt voor het terugdringen van de auto uit de stad, aldus B en W. Zij zijn vooral gecharmeerd van de sneltram omdat hij een groot aantal passagiers kan vervoeren.

Sinds begin vorig jaar, toen het college het sneltramplan nieuw leven inblies, worden de bestuurders van alle kanten bestookt met kritiek op het sneltramplan. Niet in de laatste plaats door deskundigen, van wie ir. P. Brouwer, tot 1980 directeur van het Gemeentelijk Vervoerbedrijf in Utrecht, een van de opvallendste is. 'In de eerste plaats is tramaanleg ontzettend duur, 150 miljoen guiden', Bovendien moet op de exploitatie van de tram meer geld worden toegelegd dan op de exploitatie van vergelijkbare buslijnen.'

Volgens Brouwer gaat dat onvermijdelijk ten koste van de bestaande busverbindingen in en om de stad. B en W ontkennen dat.

Brouwer vatte zijn grieven tegen het sneltramplan van B en W samen in een brochure die hij in een oplage van 150 exemplaren toestuurde aan 'relaties in de wereld van openbaar vervoer'. Sindsdien staat de telefoon bij de gepensioneerde directeur niet stil.

Hij heeft het sterke vermoeden dat er al bij de aanleg van de trambaan Nieuwegein-Utrecht van een binnenstadroute is uitgegaan. 'Al vanaf '83 zijn er krachten aan het werk om de lijn door te trekken. De argumenten zouden er wel worden bijgezocht.'

25 januari 1975

REFORMATORISCH DAGBLAD 25 JAN 1975

Bovendien is afgesproken dat het voorlopig eindpunt in de stadshart van Utrecht-CS zoals zal worden geplaatst, dat doorstroming door de binnenstad van Utrecht is de verbinding van Utrecht-Zuid in de toekomst niet mogelijk is.

Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar

10 november 2015

Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen

Concept Gemeentelijk verkeers- en vervoersplan Utrecht 2015-2025

Gemeente Utrecht

Utrecht Sciencepark en Utrecht Centrum zijn belangrijke economische kerngebieden die veel openbaar vervoergebruik genereren. Het MIRT-onderzoek 'Regio in Beweging' concludeert dat de geplande Uithoftram al rond 2030 zijn uiterste capaciteit bereikt, waardoor al op middellange termijn een goed alternatief nodig is. Benutten van andere knooppunten is een deel van de oplossing, maar de relatie met Utrecht Centraal blijft veruit het grootst. Verbetering van het openbaar vervoer via de binnenstad is daarom logisch. De ruimte in de binnenstad is echter beperkt en vraagt ook qua verblijfskwaliteit een impuls. Bovendien is de huidige buscorridor een barrière tussen de noordzijde en de rest van de binnenstad.

De stad Utrecht zet zich in voor een goede vervoersoplossing met meer reizigerscapaciteit, die tegelijk bijdraagt aan de stedelijke kwaliteit in de binnenstad (leefbaarheid, ruimtelijke kwaliteit, economische vitaliteit). Een tram door de binnenstad biedt duidelijke kansen. Een tram sluit aan op een bestaande systeemkeuze en is vanuit stedelijk perspectief een beproefd middel voor een betere bereikbaarheid (bij gelijkwaardige reistijd trekt een tram meer reizigers dan een bus) en ruimtelijke kwaliteit. Kwaliteitsverbetering van de openbare ruimte geeft een economische impuls aan ruimtelijke ontwikkelingen langs het tracé. De binnenstadstram is één van de te onderzoeken opties in de gezamenlijke regionale OV-verkenning, inclusief de wijze van herschikken van de overige buslijnen.

Een tram is efficienter dan de bus in drukke gebieden zoals de binnenstad. Voor dezelfde hoeveelheid reizigers is een vijfde van het aantal voertuigen nodig. Dit maakt groot verschil bij de oversteekbaarheid van de straat, de doorstroming bij kruispunten en bij haltes.

6 Transferia dichtbij de stad

Transferia die zich bevinden vlakbij de stadsrand hebben 2 nadelen:

- Ze zijn duur in aanleg.
- Ze worden pas bereikt als de automobilist het grootste deel van de file al achter de rug heeft.

Zou u vanuit Woerden eerst 20 km in de file rijden om 4 km vóór uw bestemming over te stappen op de tram?

2000:

digibron.nl/search/detail/012dd0cbf327ab3246ed98e0/netelenbos-opent-in-utrecht-nieuw-transferium/10 —— 16 mei 2000 ——

Netelenbos opent in Utrecht nieuw transferium

UTRECHT (ANP) - Minister Netelenbos van Verkeer heeft gisteren in Utrecht het nieuwe transferium Westraven geopend. Het overstappunt van auto naar tram ligt aan de sneltramlijn Utrecht-Nieuwegein

Bezoekers van het centrum van Utrecht, maar vooral ook Jaarbeurs-bezoekers, kunnen door gebruik te maken van het overstappunt binnen twaalf minuten hun bestemming bereiken. Dat levert, zeker bij files, een flinke tijdwinst op. Het transferium kost 15 miljoen gulden, waarvan het grootste deel door het Rijk betaald wordt.

2003:

http://www.lightrail.nl/lightrailatlas/archive/n_!n010203.htm *16 oktober 2003*

Transferium Utrecht-Westraven mislukt

Wat velen al langer wisten is recentelijk definitief duidelijk geworden: het Utrechtse transferium Westraven, gelegen aan de A12 autoweg en sneltram, is op een mislukking uitgelopen. Sinds de opening in mei 2000 is amper gebruik gemaakt van deze voorziening.

2015:

Yelle Tieleman 11-07-15 Een leeg transferium Westraven. © Marco Holste

Transferia Utrecht staan leeg

Transferia in Utrecht staan grotendeels leeg, blijkt uit onderzoek van de Universiteit

Gevolgen van het HOV-beleid:

De voorspellingen:

NOTA HOOFDLIJNEN VERKEERS- EN VERVOERBELEID

UTRECHT

Mei 1991

Dienst Ruimtelijke Ordening
Afdeling Stedebouw en Verkeer

GEMEENTE UTRECHT

Taakstellingen

2.1. Vervoerwijzekeuze

De omvang en een eventuele groei van het autoverkeer zijn een niet te onderschatten bedreiging voor de bereikbaarheid en de leefbaarheid van de stad. Het afnemen van de bereikbaarheid heeft economisch schadelijke gevolgen voor de stad Utrecht.

Binnen de stad in de periode 1987-2015

- 10% van het autoverkeer wordt vervangen door de fiets en carpooling. Het grootste gedeelte komt voor rekening van de fiets.
- 20% van het autoverkeer wordt vervangen door het openbaar vervoer.
- Het openbaar vervoer neemt toe met 160% (OV x 2.6)
- Het gemiddelde autogebruik is in 2015 in de spits met 30% gereduceerd. Bijna één op de drie automobilisten laat de auto staan.

OV x 3

Uitgave Gemeente Utrecht
Juni 1992

Steeds meer mensen maken gebruik van het openbaar vervoer. In 2005 gaan er waarschijnlijk drie keer zoveel mensen met OV als nu (OV x 3). Dat is het gevolg van het (rijks)beleid om autoverkeer terug te dringen en OV en langzaam verkeer te stimuleren. Om deze reizigersstroom op te vangen is onder andere de tramverbinding met De Uithof nodig.

Er is een onderzoek verricht naar de vervoerwaarde van het tracé Utrecht CS - De Uithof. De verwachte aantallen openbaar vervoerreizigers zijn zo groot dat aanleg en exploitatie van een tram de meest voor de hand liggende vorm van openbaar vervoer is.

Potterstraat 1992 — Potterstraat 1936

De realiteit:

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

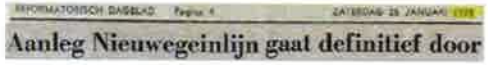
(a) Gemeente Utrecht, Fietsnota 1992; (b) Netherland Statistics OVG; (c) Gemeente Utrecht, Staat van Utrecht 2014.

	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

VIER DECENNIA HAASTIGE SPOED

1975



Aanleg Nieuwegeinlijn gaat definitief door

1985

NRC HANDELSBLAD Zaterdag 13 april 1985

Sneltram naar Nieuwegein zit onder de ramingen

1989

Nieuwe sneltram door binnenstad

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."

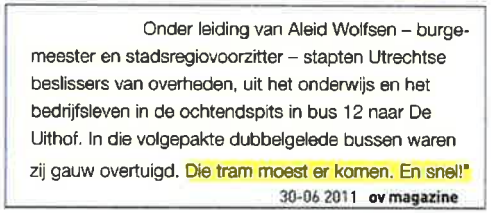
2004

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.

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 provincieboekhouder Jacqueline Verbeek-Nijhof

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.

ACHTERGRONDINFORMATIE

AUTOWEGEN BUITEN DE STAD WEL VERBREDEN + BINNEN DE STAD NIET = AUTOFILES

Er is geen enkele automobilist die voor 100% op een snelweg rijdt. Iedereen rijdt eerst in een gemeente naar de snelweg om verderop weer een andere gemeente binnen te rijden. Als de capaciteit van de snelwegen wordt vergroot heeft dat dus alleen nut als de capaciteit van wegen binnen de gemeenten ook worden vergroot. Zo niet, dan ontstaan files bij de randen van stedelijke gebieden. Verbreden van wegen binnen de stad zal echter niet snel gebeuren omdat zelfs de meest fervente autoliefhebbers niet vlakbij drukke wegen willen wonen. Snelwegverbredingen lossen het fileprobleem dus niet op. Alleen de vorm van de file wijzigt: die wordt breder. Evenwicht is het toverwoord.

SPOORWEGEN BUITEN DE STAD WEL VERBREDEN + BINNEN DE STAD NIET = TREINFILES

Voor spoorlijnen geldt een vergelijkbaar principe. Als er méér treinen gaan rijden tussen steden, moeten de stations in die steden dus méér capaciteit krijgen. Toch gebeurt dit nauwelijks. Bijvoorbeeld in het recent verbouwde Utrecht CS (zie volgende blz).

INVLOED COMMERCIEEL DENKEN

Ook Rotterdam CS is kortgeleden verbouwd, maar er kwam geen enkel treinperron bij. De loopafstanden van trein naar bus, tram en fietsenstalling zijn wel langer geworden. De miljoenen werden vooral besteed om er een prachtig winkelcentrum van te maken.
Amsterdam CS krijgt haaks op de treinsporen de Noord-Zuid-Metro er onder. Vanaf die metroperrons kunnen zeer korte verbindingen worden gemaakt naar alle bovenliggende treinperrons. In de omliggende landen zou men daarvoor kiezen. Maar de Nederlandse metropassagiers moeten eerst naar de uiteinden van de perrons lopen, dan naar boven om via het stationsplein weer terug het binnen te lopen en uiteindelijk langs tal van winkels bij de trein te komen. Ook Amsterdam CS heeft er geen enkel treinperron bij gekregen. Ruimte voor extra perrons is natuurlijk lastig op deze stations (behalve Utrecht) maar men had op zijn minst de passagiers efficiënte looproutes aan kunnen bieden.

FILES PER DEFINITIE ONOPLOSBAAR IN DICHTBEVOLKTE GEBIEDEN

Als er files zijn op een weg en die weg wordt verbreed stroomt het daarna weer door. Maar later verschijnen toch weer nieuwe files. Dit komt omdat een deel van de automobilisten de file zat was en koos voor een ander vervoermiddel. Na de verbreding denken die automobilisten: ik ga weer met de auto, want dat is weer sneller. Daarom ontstaan weer nieuwe files. En zo herhaalt zich de geschiedenis. Dit is de reden waarom files in dichtbevolkte gebieden per definitie onoplosbaar zijn. Citaat van het ministerie in 2004 op internet: "*De Zeeburgertunnel heeft door reistijd-winst nieuw verkeer veroorzaakt. Weggebruikers verruilden een langzame, korte weg voor een langere maar snellere route via de Ringweg en de nieuwe weg inspireerde anderen om b.v. over te stappen van tram of fiets naar de auto*". Amerikaanse steden hebben 20-baans wegen, maar ook daar zijn files en Utrecht gaat langzaam die kant op. Want als snelwegen meer capaciteit krijgen, gaan minder mensen per ov, dus verminderd het aanbod van ov, dus verlaten nog meer passagiers het ov, dus nog minder aanbod van ov, enz., enz, enz. Een negatieve spiraal.

GEEN RANDSTADSPOOR MAAR WOORDEN

In alle omliggende landen worden snel optrekkende stoptreinen als een soort metro gebruikt voor vervoer binnen steden en voorsteden. Ze rijden in de spits om de 7,5 minuten en heten 'S-Tog' in Denemarken, 'S-Bahn' in Duitstalige landen, 'RER' in Franstalige landen. Ze rijden op bestaande, verbrede spoorlijnen en stoppen op veel haltes met goede voorzieningen voor

deVolkskrant 19 oktober 1999

'Utrecht snakt naar Randstadspoor'

Zonder versnelde invoering van het Randstadspoor worden bewoners van de Utrechtse Vinexlocaties de auto ingejaagd en slibt het wegennet dicht

parkeren van auto+fiets, korte loopafstanden naar de perrons en op van. In Nederland heet dit systeem 'Randstadspoor' (RSS).Er wordt sinds de 80-er jaren over gepraat, maar het komt nauwelijks van de grond. Van alle omliggende landen is Nederland met voorsprong het meest gericht op autowegen i.p.v. spoorwegen, zie rechts.

UTRECHT CENTRAAL OP SLOT

Met 54 treinen per spitsuur was Utrecht in 2002 een van de 10 drukste stations van Europa. In 2017 is dit aantal gedaald naar 49 treinen/spitsuur. Toch is de algemene indruk dat het spoor drukker wordt, maar het blijkt dus dat de treinvoertuigen steeds drukker worden(?!). Ongeveer de helft van de treinen is stoptrein en deze vertrekken in de spits meestal om het kwartier. Met RSS zou de spitsfrequentie moeten stijgen naar 7,5 minuten. Dan stijgt het totaal aantal treinen dus van 49 naar ±70 treinen/u. In de afgelopen jaren is Utrecht Centraal uitgebreid met slechts één extra treinperron, terwijl er genoeg ruimte was voor méér. Dit ene extra perron was al nodig om een achterstand in te halen. Er moesten namelijk regelmatig treinen in files vóór het station wachten op vrije perrons. De ruimte rondom het station wordt dus volgebouwd met andere zaken, terwijl er voor ov te weinig ruimte overblijft: korte termijn visie. Toekomstige ov-uitbreidingen op station Utrecht Centraal (in beleidsrapporten toepasselijk "Terminal" genoemd) worden niet onmogelijk maar wel extra gecompliceerd en extra duur. Bijvoorbeeld voor RSS, bussen, dè ontbrekende schakel in het spoornet: Utrecht-Breda en ook voor de tram. Dit is de reden waarom staat in het OV Magazine artikel over de lijn 12 life experience staat: "De OV-terminal bleek een lastige hobbel", zie geel rechts.

Tot slot over Utrecht Centraal. Dit station had wisselstraten waardoor iedere trein uit iedere richting via ieder perron het station passeren. Dit is van belang bij calamiteiten. Maar deze zijn er in de afgelopen jaren uit gehaald. Bij de eerst-volgende storing zal de chaos dus completer en langer worden dan ooit. De winkels op CS zullen dan goede zaken doen.

Snelwegdichtheid versus spoorwegdichtheid

EUROSTAT (2002)	Netzdichte 1999 (in km je 1 000 km²)		
	Autobahnnetz	Eisenbahnnetz	snelweg/spoorweg
Belgien	55,1	111,7	0,49
Dänemark	20,0	51,8	0,39
Deutschland	32,0	106,9	0,30
Griechenland	3,8	17,0	0,22
Spanien	16,4	24,4	0,68
Frankreich	17,1	58,3	0,29
Irland	1,4	27,7	0,05
Italien	21,4	53,2	0,40
Luxemburg	44,5	105,9	0,42
Niederlande	57,5	68,4	0,84
Österreich	19,2	67,3	0,29
Portugal	13,6	30,4	0,45
Finnland	1,4	17,4	0,08
Schweden	3,5	24,0	0,15
Vereinigtes Königreich	14,2	69,7	0,20

Toelichting:
Linker kolom: Dichtheid van het snelwegnet
Midden kolom: Dichtheid van het spoorwegnet
Rechter kolom: Verhouding snelweg/spoorweg
Conclusie: Van alle landen is Nederland met voorsprong het meest gericht op snelwegen

30-06 2011 ov magazine

Moest de tram wel onderdeel uitmaken van het anti-filepakket Ring Utrecht? Projectdirecteur Eelko van den Boogaard van de gemeente Utrecht: "We kregen een briljante ingeving: laat de nood aan den lijve ervaren. We organiseerden een drietal 'Lijn 12 life experiences'. Onder leiding van Aleid Wolfsen – burgemeester en stadsregiovoorzitter – stapten Utrechtse beslissers 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!" Op 15 juni stemden de 35 raadsleden uit de gemeenten van het Bestuur Regio Utrecht (BRU) unaniem in met de aanleg van een tramlijn van Utrecht Centraal via de zuidzijde van het centrum naar De Uithof. Trams zijn in Utrecht al vele jaren stof voor politiek debat. Eind jaren negentig viel het college over de tram door de binnenstad. Nu rijdt daar lijn 11 met dubbelgelede bussen over een busbaan. Later keerde het politieke tij voor de tram. In 2005 stelde het roemruchte Leefbaar-college het tracé vast voor een tweede busbaan, nu 'om de Zuid'. Het heeft dus tot juni 2011 geduurd voordat eindelijk een besluit werd genomen. Waarom duurde het zo lang? Van den Boogaard: "Het vorige college zette de tram op de agenda. Een haalbaarheidsstudie toonde in 2007 het nut van vertramming aan. Utrecht werkte het tracé uit, hield inspraak en maakte een ontwerp. Maar het project stokte. De OV-terminal bleek een lastige hobbel.

'Lijn 12 life experience'. Burgemeester Wolfsen van Utrecht (rechts) is gastheer van de Uithofpartners.

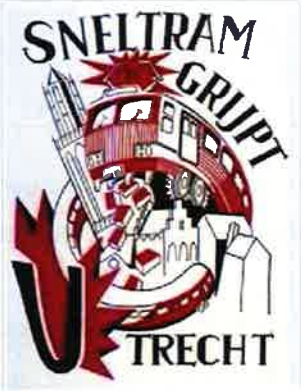
Tymon de Weger is zelfstandig adviseur, voorzitter vereniging do lightrail en oud-wethouder verkeer van de gemeente Utrecht.

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 werder 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.

Langere reistijd grootste bezwaar automobilisten

Beter openbaar vervoer betekent vooral: sneller

Tien jaar Nieuwegeinlijn geen reden voor een feestje

RTV Utrecht — Tientallen zwartrijders op Utrechtse tram — 16 januari 2014

Aanleg tramtracé mogelijk over jaar

Start aanleg tram Utrecht-Uithof in 1994

Honderden bezoekers universiteit tekenen protestbrief stadsvervoer Utrecht

Uithof woest over verdwijnen snelbus

Route later geschikt voor omstreden sneltram

Busbaan vanaf 1996 dwars door binnenstad

Een derde minder reizigers op Utrechtse sneltram

Het gebruik van de verbinding tussen Utrecht en Nieuwegein is sinds 2009 met 35 procent gedaald, van 48 000 reizigers per dag naar iets meer dan 25 000.

nrc.nl — 25 januari 1990

Utrechtse sneltram lijkt niet te stoppen

UTRECHT, 25 jan. Utrechtse wethouder A. van Hassel 'Ik acht de kans 95 procent dat de sneltram er komt'

Uitgesproken tegenstanders van de nieuwe lijn zien maar een manier om het plan te verijdelen: op 21 maart stemmen op PSP of D66, de twee partijen die niets van een sneltram willen weten.

Parkeerplaatsdichtheid (2017)

Openbare parkeergarages en parkeerterreinen in/nabij stadscentra te:	aantal parkeer-plaatsen	aantal inwoners	aantal parkeer-plaatsen per 1000 inwoners
Eindhoven	8.645	225.000	38
Utrecht incl. Jaarbeurs	11.000	340.000	32
Gent	5.500	237.250	23
Wuppertal	7.974	343.488	23
Bonn	6.227	311.287	20
Rotterdam	4.485	631.155	7
New York	40.000	8.000.000	5

Hoe u ook denkt over trams, ik hoop dat u op zijn minst **het belang ziet van de factor reistijd**. Daarom vraag ik of u een amendement wilt indienen of steunen die gaat over reistijd. De bedoeling is dat relevante en juiste informatie over reistijd voortaan **tijdig** aanwezig is. Hieronder grofweg de strekking van dit amendement (exacte formulering zal nog gevonden moeten worden).

Als het doel werkelijk minder autoverkeer is zal dwang niet werken, want dan komen we in een negatieve spiraal. Kortere ov-reistijden zijn absoluut noodzakelijk en dat kan met simpele middelen, maar dan is een ander ov-beleid nodig: een positieve spiraal. Als u wilt kan ik u daar over informeren met de pdf-brochure "Kortere reistijden alternatief ov-beleid Utrecht". U kunt er voor zorgen dat de focus voortaan niet meer gericht is op voertuigen maar op mensen: waar komen ze vandaan, waar willen ze naar toe, wat worden hun reisroutes en hoe lang doen ze er over.
Dank voor uw aandacht.

Voorstel amendement:

Bij ieder plan dat reistijden van ov-gebruikers zal beïnvloeden moet tijdig duidelijk worden gemaakt in hoeverre hun reistijden (inclusief de tijd die nodig is om te lopen van/naar haltes e.d.) toe- of afnemen vanwege dat plan.