2020MM12

Van: Datum: 23 januari 2020 om 08:41:44 CET
Aan: Onderwerp: Evaluatie nu de eerste 2 Utrechtse tramlijnen in gebruik zijn

Evaluatie van een halve eeuw Utrechts OV-beleid

Vandaag werd exact 45 jaar geleden besloten om de Nieuwegeinlijn aan te leggen en toen werd meteen aangekondigd om deze te verlengen naar De Uithof (Uithoflijn). Het heeft dus 45 jaar geduurd om deze eerste twee naoorlogse tramlijnen van Utrecht te realiseren. Hiervoor zijn ±6 buslijnen opgeheven waarbij ±20 haltes zijn verdwenen (de meeste in Nieuwegein). Ze hebben bijna 1 miljard euro gekost. Door de uitdunning van het OV-netwerk namen de reistijden voor de meeste inwoners toe (vanaf hun huizen). In deze 45 jaar ging het OV-gebruik van 14% naar 4% van alle verplaatsingen in de stad en het autogebruik van 30% naar 43%. Utrecht heeft de ambitie om een netwerk van 5 tramlijnen aan te leggen. Met dit OV-beleid zal dat tramnetwerk gereed zijn in 2085, wordt het OV-netwerk nog verder uitgedund en zullen nog maar 1% van alle verplaatsingen per OV gaan. In het kader van een discussie over toekomstige concessies en het OV-beleid zou het dus zeer verstandig zijn om nu te leren van wat er allemaal gebeurde om deze twee tramlijnen te realiseren. De doelen zijn immers bij lange na niet gehaald. In officiële rapporten en in de media leest u echter dat het OV juist steeds drukker wordt. Dit behoeft dan ook eerst een toelichting. De geschiedenis van deze twee tramlijnen volgt op deze toelichting.

Wolfgang Spier, Utrecht wolfgangspier@casema.nl 06 4994 4567

THEORIE:

GEMEENTE UTRECHT Dienst Ruimtelijke Ordening Mei 1991

Taakstellingen **1987-2015:**

- 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.

PRAKTIJK:

www.histech.nl Cycling Cities: The European Experience ©2016

Modal Split in % Utrecht–Municipal

Gemeente Utrecht, Fietsnota
Netherland Statistics OVG
Staat van Utrecht

	1991	1996	2000	2003	2013
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

RTV Utrecht MARC VAN ROSSUM DU CHATTEL 22 mei 2019

Utrechters maken minder gebruik van het openbaar vervoer

UTRECHT - Inwoners van Utrecht zijn vorig jaar minder met het openbaar vervoer gegaan. Het aantal mensen dat gebruik maakt van bus en tram was, met 4 procent al erg klein.

Hier onder ziet u eerst een zeer recent voorbeeld van een daling van het OV-gebruik die toch als stijging wordt voorgesteld. Zie onderstaande toelichting bij het rapport "Mobiliteitsbeeld 2019": https://www.kimnet.nl/mobiliteitsbeeld/mobiliteitsbeeld-2019#/rapport/1.6.1

https://www.kimnet.nl/mobiliteitsbeeld/mobiliteitsbeeld-2019#/rapport/1.6.1 November 2019

Mobiliteitsbeeld 2019

Gebruik bus, tram en metro neemt vooral door bevolkingsgroei toe

- In de periode 2014-2018 is de in totaal met bus, tram en metro gereisde afstand toegenomen met 5,8%. Het gebruik per inwoner is gestegen met circa 3,5%
- Omdat vóór 2014 een andere methode werd gebruikt kijken we voor bus, tram en metro naar 2014-2018.
- De laatste drie jaar is de met bus, tram en metro gereisde afstand stabiel.

Wie de moeite neemt om dat rapport (PDF met 204 pagina's) te downloaden kan in een tabel zien dat het gebruik van bus, tram, metro van 2014 tot 2018 inderdaad met 5,8% is toegenomen.

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
www.kimnet.nl November 2019

Mobiliteitsbeeld 2019
miljard reizigerskilometers

Personenmobiliteit	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Autobestuurder	91,5	92,5	92,5	93,5	93,5	93,0	93,5	93,0	nog niet bekend
Fiets	15,0	15,0	15,0	15,5	15,5	15,5	15,5	15,5	nog niet bekend
Trein	17,1	17,6	17,9	18,0	18,1	18,5	18,9	19,1	19,6
Bus, tram, metro	6,7	7,0	-	-	5,2	5,4	5,5	5,5	5,5

Deze tekst werd overgenomen door de pers. O.a. in OV Magazine: https://www.ovmagazine.nl/2019/11/forse-stijging-aantal-gereisde-ov-kilometers-1226/
Wie kijkt van 2010-2018 ziet echter een daling van **22%**!

Het ministerie toont (onbewust) ook nog dit:

1- Er staat dat vóór 2014 een andere methode werd gebruikt. Hiermee wordt de vervanging van de strippenkaart door de OV-chipkaart bedoeld. Dit zou zwartrijden tegengaan. Het geregistreerde aantal kilometers zou dus moeten zijn gestegen. Maar het nam af.
2- Toen in 2018 de Amsterdamse Noord/Zuidlijn in gebruik werd genomen reden bussen niet meer van buitenwijk naar centrum, maar naar een metrostation in de buitenwijk zodat duizenden passagiers van de ene op de andere dag meer kilometers moesten afleggen. Iets soortgelijks gebeurde eerder in Nieuwegein en Rotterdam. Dit verklaart dat "het gebruik per *passagier* is gestegen met 3,5%". Aangezien het totaal aantal kilometers 'stabiel' bleef nam het aantal passagiers dus af.
3- 'Stabiel blijven' (een mooier woord voor 'stilstand') betekent dat het OV-gebruik niet eens de forse bevolkingsgroei kan bijbenen.

Dit laatste behoeft een nadere toelichting. Nederland groeit snel. Niet in oppervlakte, maar in aantal inwoners. Ieder jaar komen er per saldo gemiddeld 100.000 mensen bij: een stad als Zwolle. De grotere steden groeien het snelst en Utrecht het allersnelst. Haar inwoneraantal steeg vanaf de Romeinse tijd tot het jaar 2000 naar 234.000 mensen. Maar in de afgelopen 19 jaar zijn er 116.000 mensen bij gekomen: een stijging van 50% in zeer korte tijd. Het zou onwerkelijk zijn als het OV-gebruik dan niet toeneemt. Dit nam wel toe, maar bij lange niet met 50%. U leest in officiële rapporten en in de media dan ook constant dat "het OV wederom is toegenomen" en dat klopt. U leest echter niet dat het gebruik van andere vervoermiddelen nog sterker is toegenomen. In werkelijkheid wordt dus een steeds kleiner deel van alle verplaatsingen per bus, tram, metro afgelegd. Dit verklaart de dalende OV-percentages ("modal split cijfers").

AD **Busvervoer in regio flink op de schop**
Utrecht Peter Koop 27 mei 2019
Tal van buslijnen in de Utrechtse regio worden vanaf december opgeheven.

Het (landelijke) OV-beleid is zelfs contraproductief. Het is internationaal gezien namelijk zeer ongebruikelijk dat het aandeel auto stijgt als steden groeien omdat het ondoenlijk is om de wegcapaciteit in stedelijke gebieden te blijven uitbreiden. Daarom daalde in groeiende steden als Parijs of Tokyo het aandeel auto in de loop der tijd tot onder 20%. Het OV-aanbod wordt in buitenlandse steden echter wel uitgebreid. Alleen in Nederland neemt het OV-aanbod af.

1-1-2018

Stijging autoverkopen in Nederland hoger dan EU-gemiddelde

Van de 10 landen binnen de EU-28 waar de meeste auto's verkocht werden, steeg alleen in Polen de verkoop van nieuwe personenauto's in 2017 harder dan in Nederland.

Vanaf het begin van het nieuwe millennium is het aantal auto's met bijna een derde toegenomen.

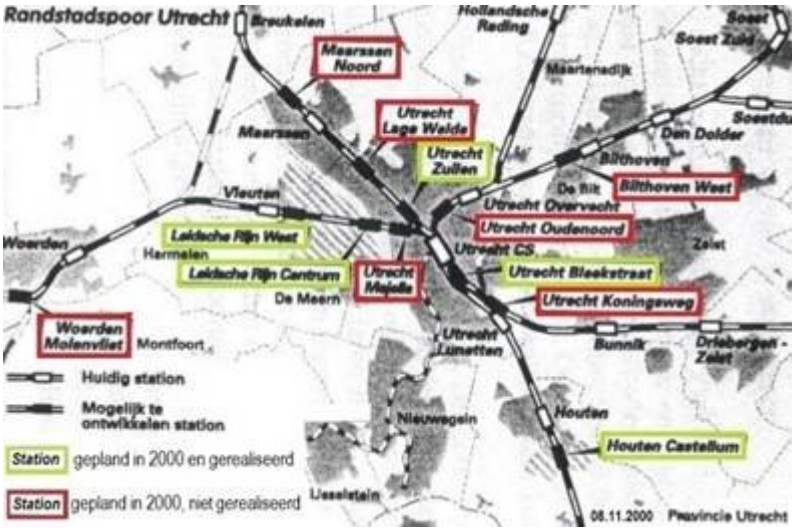
Waarom toch sardientjesbus 12?

Als het OV-gebruik niet eens de bevolkingsgroei kan bijhouden, hoe is het mogelijk dat één OV-lijn (de in de media prominent genoemde "sardientjesbus 12") zo extreem druk is geworden? Wat zou er gebeuren als 3 buslijnen ongeveer via dezelfde route naar dezelfde wijk rijden en de 2 drukste buslijnen worden opgeheven? Deze vraag stellen is hem beantwoorden: die ene overgebleven buslijn werd zo druk dat trams 'noodzakelijk' worden. Dit is wat feitelijk gebeurde, zie de geschiedenis verderop in dit schrijven. In het buitenland wordt één buslijn vervangen door één lightraillijn omdat die buslijn te druk wordt. In Nederland worden meerdere buslijnen vervangen door één lightraillijn om deze te voorzien van voldoende passagiers. Wat zou anders een logische reden zijn? De verklaring ziet u hier: https://www.nieuws030.nl/opinie/waarom-utrecht-niet-geschikt-is-voor-tram-en-metro/ .

Langere OV-voertuigen maken het nadeel van OV in principe alleen maar groter: OV gaat van een plek waar je niet bent, naar een plek waar je niet naar toe wilt, op een tijdstip dat je niet uitkomt.

Geen daden maar woorden

Stoptreinsystemen als S-bahn of RER in het buitenlands zijn voor Nederland *wèl* een verbetering maar worden juist *niet* gerealiseerd. De Utrechtse variant van S-bahn heet Randstadspoor (RSS). Het gaat om stoptreinen met hoge metro-achtige frequenties die op bestaande spoorlijnen rijden maar er wèl fors meer treinstations bij krijgen. Hier is 25 jaar over gepraat. RSS is eind 2018 opgeleverd. Ze rijden nu echter allerminst hoogfrequent en helft van de oorspronkelijk geplande Randstadspoor stations is niet gemaakt, waaronder station "Koningsweg" (waarover later meer).



Waarom is Randstadspoor mislukt?

Als men besluit om het aantal stoptreinen fors uit te breiden, dan moeten de grote knooppuntstations er fors meer perrons bij krijgen. Ze zijn allemaal voor honderden miljoenen verbouwd. Het werden prachtige winkelcentra, maar er kwamen nauwelijks haltes en treinperrons bij. Utrecht is een van drukste station van Europa wat betreft het aantal

vertrekkende treinen per spitsuur. Desondanks werd de ruimte voor OV op Utrecht Centraal met ±20% ingekrompen. Er kwam slechts één treinperron bij terwijl er meer mogelijk waren.

DUIC Zowel op weg als spoor: Utrecht slibt dicht

De bereikbaarheid van Utrecht holt de komende jaren achteruit. Dit blijkt uit de Nationale Markt en Capaciteitsanalyse (NMCA) die het Rijk vandaag naar buiten heeft gebracht. "Als draaischijf van Nederland hebben we in niet alleen op snelwegen een probleem. Ook voor het spoor is station Utrecht Centraal het belangrijkste knooppunt.

ECONOMIE 1/5/2017

Hierdoor moeten o.a. stoptreinen bij 'spoorboekloos rijden' wijken voor commercieel lucratievere intercity's. De gevolgen zijn echter veel groter. Vlakbij Utrecht Centraal zullen enorme 'autoluwe' woonwijken gebouwd worden. Ook blijft de bevolking groeien. Een groot deel van alle toekomstige inwoners zal buiten de stad werken. Utrecht wil dat ze per OV gaan. Maar dan moeten er dus alsnog fors meer perrons en haltes bij komen. Dit kan alleen nog met drastische maatregelen:

1- De gloednieuwe stationshal slopen om op traverseniveau extra treinperrons te maken.
2- Al die nieuwe inwoners toch per auto laten reizen. Utrecht heeft 'stiekem' alvast ruimte gereserveerd voor een autoweg tussen de Waterlinieweg en station Centraal en alvast enorme parkeergarages gebouwd naast Centraal, die nu nog grotendeels leeg staan.

Dit is de consequentie van het ontbreken van een goede toekomstbestendige OV-visie.

Blijven we doorgaan met lightrail?

Ondanks de tegenvallende praktijk wil Utrecht (evenals andere steden) gewoon doorgaan met lightrail. Er wordt zelfs gesproken over metro en investeringen van miljarden. Dit zal leiden tot een verdere uitdunningen van de stedelijke OV-netwerken. Men kan het immers niet maken om die lange tram- of metrovoertuigen te laten rijden met een handjevol mensen er in. Ze zullen hooguit tijdens de spits vol zitten, maar er zijn andere oplossingen om het spitsprobleem op te lossen. Lightrail is in ieder geval zo enorm duur dat dit zelfs buiten de steden leidt tot bezuinigingen. Iedere volksvertegenwoordiger die instemt met lightrail, stemt (onbewust) in met het uitdunnen van OV-netwerken en langere OV-reistijden voor de meeste inwoners.

UTRECHTS NIEUWSBLAD 4-7-1992

Arja Laeven heeft zich als gemeenteraadslid van de PvdA in Utrecht jaren bezig gehouden met volkshuisvesting en stadsvernieuwing. Het verlangen naar een auto is groter dan ooit". Ik moet vaak 's avonds naar Nieuwegein, met de sneltram is dat zo lastig allemaal. En het duurt zo lang.

dan denk ik: godver, ik wou dat ik een auto had"

https://krant.ad.nl/titles/algemeendagblad/7910/publications/11114/pages/44 zaterdag 16 februari 2019

Agnes Jongerius en Statenlid **Julie d'Hondt** namens de PvdA.

Niet voor niets kwamen inwoners van het zuidelijke deel van Leusden in opstand tegen het opheffen van hun buslijn. En ondanks honderden handtekeningen in de Utrechtse wijk Hoograven en de gemeente De Ronde Venen komen afgeschafte lijnen niet terug of staan haltes voortaan langs de snelweg in plaats van in het dorp. Ouderen of mensen met een beperking kunnen de bus niet meer pakken. Wij kiezen een andere oplossing.

https://www.ad.nl/dordrecht/driekwart-reist-minder-met-de-bus-na-komst-qbuzz-a0f7f657/ Niels Dekker 19-03-2019

Driekwart reist minder met de bus blijkt uit een enquête van de SGP

Het vervoersbedrijf zegt in een reactie dat bussen niet meer afslaan in allerlei dorpen. De bus stopt niet meer voor de deur. Alblasserdamse reizigers moeten langere afstanden afleggen voor ze bij bushaltes zijn. Een beleid dat de provincie toejuicht. Eerder overhandigde het CDA in de gemeente Vijfheerenlanden klachten van reizigers aan de provincie **Utrecht**

nos.nl/artikel/2319150-sint-willebrord-wil-zijn-opgeheven-bushaltes-terug.html 19-01-2020

NOS Sint Willebrord wil zijn bushaltes terug

Sint Willebrord telt ruim 9000 inwoners en ligt tussen Breda en Roosendaal. Arriva besloot eind vorig jaar de bushaltes in het dorp op te heffen. Wie nu lijn 312 wil nemen, moet drie kilometer lopen naar de dichtstbijzijnde halte.

Een groot deel van al deze mensen zal stoppen met klagen als ze eenmaal de auto gebruiken. Het uitdunnen van het OV-aanbod leidt dus aantoonbaar tot het tegenovergestelde van het doel: meer autogebruik. Met het dwingen van automobilisten om het OV te gebruiken zal dat niet anders worden. Men kan er logischerwijs van uitgaan dat veel mensen en bedrijven dan zullen verhuizen van stad naar platteland. Dan hebben ze geen dure parkeertarieven en kunnen ze sneller de snelweg bereiken. Dit maakt de OV-bereikbaarheid echter nog slechter dan met het huidige OV-uitdunningsbeleid. Nederland kan de klimaatdoelstellingen dan helemaal op haar buik schrijven.

Hoe komen we uit de vicieuze cirkel?

Het OV-aanbod verkleinen leidt tot langere OV-reistijden, waardoor OV-passagiers overstappen op de auto, waardoor files ontstaan, die leiden tot wegverbredingen, waardoor de autoreistijden weer korter worden, zodat wederom OV-passagiers overstappen op de auto, waardoor weer nieuwe files ontstaan, enzovoorts. Volgens eigen zeggen weet het ministerie niet hoe we hier uit komen.

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid cpb Centraal Planbureau Kim/CPB

Het belang van openbaar vervoer jan. 2009

Ondanks files is het niet eenvoudig om automobilisten uit de auto te krijgen met beter ov.

De enige realistische oplossing is: kortere OV-reistijden realiseren. Dit is wel degelijk mogelijk, maar dan moet er een totaal andere OV-visie komen. Als u wilt kan ik u daar over informeren. Ik hoop dat deze (lange) inleiding voor u voldoende aanleiding zal zijn om te leren van de (beknopte) geschiedenis van bijna een halve eeuw OV-beleid hier onder.

Geschiedenis van een halve eeuw Utrechts OV-beleid

1975: Besluit Nieuwegeinlijn

Op 23 januari 1975 besloten B&W van Utrecht om de Nieuwegeinlijn aan te leggen, de eerste bovengrondse lightraillijn van Nederland.

REFORMATORISCH DAGBLAD Pagina 4 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.

Tijdens een bespreking op het ministerie kwamen de provincie Utrecht, de gemeenten Utrecht, Nieuwegein en IJsselstein, de Nederlandse Spoorwegen en de minister van Verkeer en Waterstaat donderdag overeen, dat de lijn zal worden aangelegd in de periode 1975-1981.

Hierbij zal het rijk - evenals bij de in aanleg zijnde Zoetermeerlijn - vijftig procent van de aanlegkosten voor zijn rekening nemen en de N.S. eveneens vijftig procent.

De partijen spraken hun voorkeur uit voor het zogenaamde Benelux-laantracé door het kanalenéiland in de gemeente Utrecht. Zij deden dit op grond van een rapport, uitgebracht door de werkgroep sneltramtracé Utrecht, waarin de mogelijke alternatieven werden belicht.

In deze werkgroep waren Rijk, provincie Utrecht en de belanghebbende gemeenten vertegenwoordigd.

EINDPUNT

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

De minister van Verkeer en Waterstaat zal over de concessie-aanvraag van de Nederlandse Spoorwegen voor de aanleg van de Nieuwegeinlijn beslissen zodra de gemeenteraad van Utrecht over de tracering binnen de gemeente een beslissing heeft genomen.

Het is de bedoeling de exploitatie in handen te geven van het NS-concern, aldus het ministerie.

Zondagsrust in Achterberg

RHENEN — Er zal op zondag geen bus door het dorp Achterberg (gem. Rhenen) rijden. De vervoersmaatschappij (Centraal Nederland) heeft aan het gemeentebestuur laten weten dat er geen mogelijkheden zijn om Achterberg in het traject Rhenen-Veenendaal op te nemen. Men zal overigens wel — als proef — een rit door-

https://www.digibron.nl/search/detail/943de5eef22a8309cea5f14aaa912450/aanleg-nieuwegeinlijn-gaat-definitief-door

Op de openingsdag van de Nieuwegeinlijn werden in één keer meerdere ‘laagwaardige’ buslijnen vervangen door de ‘hoogwaardige’ sneltramlijn en dit leidde tot veel boze passagiers. Zij beseften dat ze in de langere tramvoertuigen werden gedwongen. Toch kwam in den beginne deze lightraillijn positief in het nieuws.

Reformatorisch dagblad — 25 januari **1975**

Aanleg Nieuwegeinlijn gaat definitief door

Reformatorisch dagblad — 16 december **1983**

NIEUWEGEIN — Zaterdag is het dan eindelijk zover, dan zal het publiek kennis kunnen maken met een uniek vervoermiddel, namelijk de sneltram. Op deze dag zal de officiële opening plaatsvinden.

Reformatorisch dagblad — 9 mei **1984**

- De sneltram Utrecht-Nieuwegein is een succes. Ontegenzeglijk valt deze conclusie te trekken uit het grote aantal passagiers dat dagelijks gebruik maakt van de tram.

NRC HANDELSBLAD — Zaterdag 13 april **1985**

Sneltram naar Nieuwegein onder de ramingen

Vervoerbedrijf West-Nederland: „De tram heeft onvoldoende aantrekkingskracht. Het lijkt of mensen nu definitief wegblijven. Zelfs in de strenge winter lieten mensen de auto niet staan. Het overstapeffect van een laagwaardiger vervoer, de bus, naar hoogwaardiger vervoer, de sneltram, blijkt veel minder te zijn", blijkt uit evaluatieonderzoek.

OPENBAAR VERVOER NR 4 APRIL 1994

Tien jaar Nieuwegeinlijn geen reden voor een feestje

OV Magazine — 17 juli 2014

Een derde minder reizigers op Utrechtse sneltram

1989: Besluit Uithoflijn

Het in de NRC genoemde evaluatieonderzoek werd niet openbaar gemaakt. Op 9 juni **1989** besloten B&W van Utrecht om de Uithoflijn aan te leggen, de verlenging van de Nieuwegeinlijn via een bochtige route door de drukke binnenstad naar de universiteit aan de andere kant van de stad. VVD, CDA, PvdA waren vóór. Maar de grote stroom Uithof forenzen stapte in op het Utrechtse Centraal station (net als nu). Zij wilden niet via die langzame binnenstadsroute.

REFORMATORISCH DAGBLAD pagina 4 zaterdag 10 juni 1989

College verwerpt tracés „om de zuid"

Nieuwe sneltram door binnenstad Utrecht

Van onze regioredactie

UTRECHT – De nieuwe sneltramverbinding van Utrecht-stad met de Uithof zal door het centrum gaan. Het Utrechtse college van B en W geeft aan dit tracé de voorkeur boven verbindingen om en door het zuidelijke deel van de stad. Dit is gisteren tijdens een persconferentie bekendgemaakt.

Volgens wethouder drs. W. P. C. van Willigenburg heeft het tracé door de binnenstad een hogere vervoerwaarde: er zullen op die route meer mensen van de tram gebruik maken. De varianten „om de zuid" hebben als bezwaar dat of het landschap aangetast wordt, of een deel van de bebouwing gesloopt moet worden. De binnenstadroute kent die bezwaren niet. Alleen de hoek Kruisstraat/Biltstraat zal aangepast moeten worden.

„Breekwerk kan achterwege blijven", aldus Van Willigenburg. De keuze voor een tunnel naar de Uithof is eveneens definitief van de baan. De kosten hiervan zijn 8 miljoen gulden meer en leveren qua snelheid slechts een minuut tijdwinst op.

Investering

De totale investeringskosten van het project worden geschat op 125 miljoen gulden. Dat bedrag zal in z'n geheel door het Rijk worden betaald. Wel wordt door het ministerie van verkeer en waterstaat de eis gesteld dat de tramverbinding in 1995 voltooid is. B en W denken aan het begin van de jaren negentig met de aanleg te kunnen beginnen.

De sneltramverbinding met de Uithof zal op een andere wijze gestalte krijgen dan de zogenaamde Nieuwegeinlijn, de sneltram tussen Utrecht, Nieuwegein en IJsselstein. B en W zijn niet van plan om de raillijn door de binnenstad te scheiden van het overige wegverkeer. De sneltram naar Nieuwegein heeft wel een eigen baan. Het college is eveneens van mening dat er uitsluitend enkele lagevloer-tramstellen gebruikt mogen worden: de rails worden aangebracht in de bestrating. Op deze wijze ontstaat er, volgens het gemeentebestuur, „zo min mogelijk schade aan de binnenstad". Ook de perrons blijven "laag-bij-de-gronds".

Nadeel

Nadeel van deze optie is dat er geen mogelijkheid bestaat de trams van de Uithoflijn en de Nieuwegeinlijn met elkaar te koppelen. Reizigers van de Uithof naar Nieuwegein zullen bij Utrecht-CS moeten overstappen. De trams zullen met een frequentie van vier tot zes minuten rijden.

Het stadsbestuur houdt de mogelijkheid open om de in de toekomst de raillijn door te trekken naar Zeist of het noorden van de stad. Het college verwacht dat met de komst van de nieuwe tram het particuliere verkeer in de stad met „tientallen procenten afneemt". Om die tendens te versterken zal er een „auto-onvriendelijk beleid gevoerd worden". Bepaalde delen van de stad zullen onbereikbaar zijn voor het autoverkeer.

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.

https://www.digibron.nl/search/detail/e82a200c9d7766dcb4ef0a968510f11e/nieuwe-sneltram-door-binnenstad-utrecht

Toelichting: VVD wethouder Van Willigenburg maakte auto-onvriendelijk beleid en beloofde de busdiensten te handhaven. Deze belofte werd al in 1994 gebroken, want toen kwam de eerste poging om de drukke snelbus 12S van Utrecht Centraal naar De Uithof op te heffen. Dankzij acties van boze passagiers keerde deze een jaar later weer terug om uiteindelijk in 2013 definitief te verdwijnen. Ook staat er dat gekozen is voor "lagevloer-trams" omdat hoge perrons visueel niet passen in de binnenstad. Dit is natuurlijk niet het geval op de uiteindelijke route van de Uithoflijn. Het kiezen voor lage perrons en het verlagen van de tientallen perrons van de Nieuwegeinlijn heeft alles te maken met oorspronkelijke wens naar een tramlijn door de Utrechtse binnenstad. Daar ligt een dure tramfundering geduldig te wachten, zie hier onder.

1994: Trambaan wordt busbaan

Nadat D'66, GL, SP in 1994 de raadsverkiezingen wonnen werd de trambaan omgevormd tot busbaan. Als compromis kwam er een betonfundering onder om er later eenvoudig een trambaan van te kunnen maken. Kosten € 25.000/meter. Dit is duurder dan de duurste busbaan van Europa (Parijs) en Amerika (New York) bij elkaar. Grote kans dat dit dus de duurste busbaan van de wereld is, maar dit is nog nooit bevestigd door een onafhankelijke instantie.

nrc.nl 21 maart 1996

Utrecht krijgt busbaan van 225 miljoen

Een slak zou de afstand al dertig keer hebben afgelegd. Twintig jaar discussieert de Utrechtse politiek over openbaar vervoer tussen centraal station en de Uithof. Dit jaar moet de spa in de grond voor de duurste busbaan van Europa: door het centrum.

Nadat de tegenstanders van de tram (D66 en GroenLinks) de raadsverkiezingen wonnen, vonden partijen in het college een compromis in een busbaan. Dwars door de stad zal een betonnen tapijt worden aangelegd. Het fundament is tevens geschikt voor een tramlijn.

https://www.nrc.nl/nieuws/1996/03/21/utrecht-krijgt-busbaan-van-225-miljoen-7303604-a197293

1996: Besluit busbaan op de spoordijk tot halverwege de stadsrand

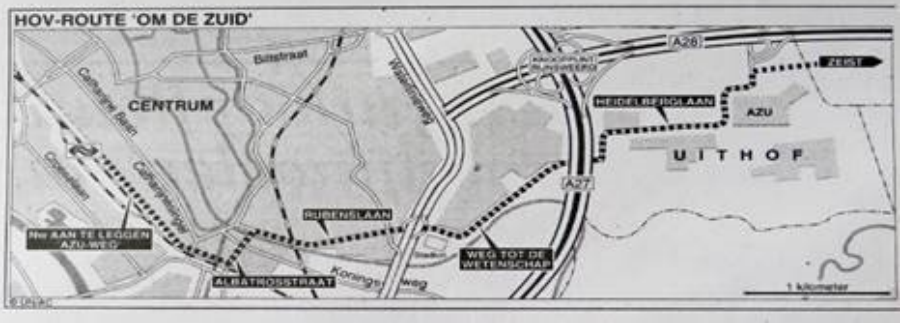
Voor nog geen tiende van dat bedrag werd ook een snelle busbaan aangelegd naast de spoorlijn Utrecht-Arnhem/Den Bosch. Deze was niet alleen bedoeld voor de grote stroom Uithof forenzen, maar ook voor passagiers van stads- en streekbussen en dit werd dan ook de drukste busbaan van Nederland. Het plan was om halverwege de stadsrand van de spoordijk af te buigen om door woonwijken verder te kronkelen richting De Uithof.

Tracé hov Om de Zuid gekraakt

Van een onzer verslaggevers
Utrecht Utrechts Nieuwsblad 2-11-1996

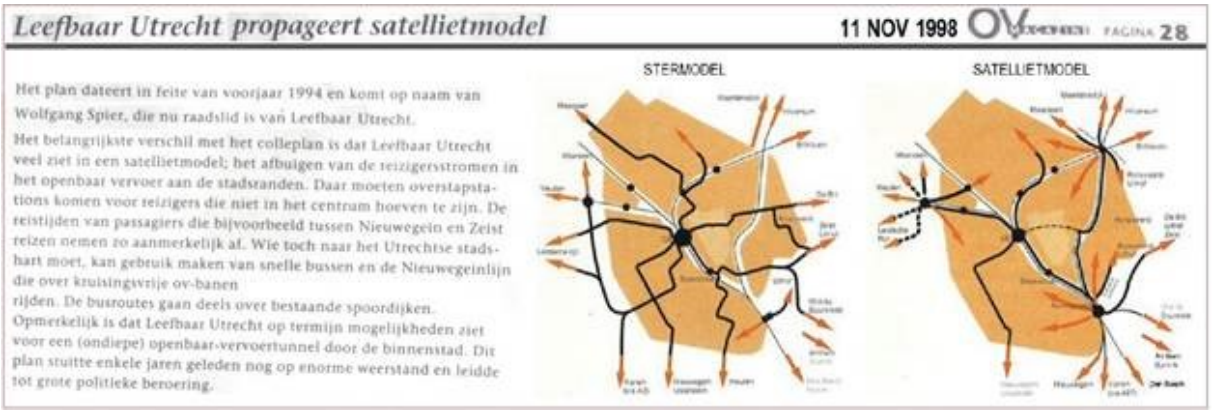
Volgens de voorkeursvariant van de gemeente moet de hov Om de Zuid vanaf het busstation strak langs de spoorbaan tot aan de Bleekstraat gaan lopen.

Vanaf de Bleekstraat maakt de snelbusroute dan een slinger via de Vondellaan en de Baden Powelweg door de Albatrosstraat en via Albatrosbrug over de Venluslaan richting universiteitscentrum De Uithof. Die slinger is tijdelijk omdat het wachten is op de plannen van NS voor de aanleg van een Randstadspoorstation bij de Bleekstraat.



1998: Voorstel busbaan helemaal op de spoordijk

In 1998 maakte ik als kersvers raadslid een initiatiefvoorstel voor de gemeenteraad. Het voorstel was om consequent op de spoordijk te blijven tot aan de stadsrand. De busbaan zou dan pas na een gepland station "Koningsweg" afbuigen. De bussen kunnen dan snel en veilig over de drukke stadswegen heen rijden.



Leefbaar Utrecht propageert satellietmodel

11 NOV 1998 OV PAGINA 28

Het plan dateert in feite van voorjaar 1994 en komt op naam van Wolfgang Spier, die nu raadslid is van Leefbaar Utrecht.

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. Daar moeten overstapstations komen voor reizigers die niet in het centrum hoeven te zijn. De reistijden van passagiers die bijvoorbeeld tussen Nieuwegein en Zeist reizen nemen zo aanmerkelijk af. Wie toch naar het Utrechtse stadshart moet, kan gebruik maken van snelle bussen en de Nieuwegeinlijn die over kruisingvrije ov-banen rijden. De busroutes gaan deels over bestaande spoordijken.

Opmerkelijk is dat Leefbaar Utrecht op termijn mogelijkheden ziet voor een (ondiepe) openbaar-vervoertunnel door de binnenstad. Dit plan stuitte enkele jaren geleden nog op enorme weerstand en leidde tot grote politieke beroering.

STERMODEL

SATELLIETMODEL

Bovendien kunnen passagiers dan aan de stadsrand hun reiswegen afkorten (wat in Amsterdam en Rotterdam al lang mogelijk is). Station Koningsweg zat namelijk in het plan Randstadspoor en zou worden aangelegd nabij Lunetten op de plek waar de spoorlijnen uit Arnhem en Den Bosch samenkomen. Dat is vlakbij De Uithof. De gemeenteraad stemde echter tegen. Het argument werd o.a. verwoord door toenmalig raadslid en latere minister Halbe Zijlstra:

Utrechts Nieuwsblad Woensdag 21 oktober 1998

Alternatief vervoersplan te laat

Utrecht – Leefbaar Utrecht wil bussen zoveel mogelijk over spoordijken laten rijden, zodat er geen gelijkvloerse kruisingen komen.

Verder gaat Leefbaar Utrecht er van uit dat reizigers zoveel mogelijk aan de stadsrand moeten kunnen overstappen

PvdA, VVD, CDA en D66 vinden het plan te laat 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. Nu is het te laat om met een ander plan te komen

2005: Besluit busbaan helemaal op de spoordijk

B&W besloten in 2005 om deze busbaan op de spoordijk toch aan te leggen. Daarna volgde echter een reeks van onverklaarbare besluiten. Allereerst verdween station Koningsweg plotseling uit de plannen. Vervolgens werd gewacht met de aanleg van die snelle busbaan, terwijl De Uithof bleef doorgroeien. De bussen werden daardoor steeds drukker. Bovendien bleven ze noodgedwongen grotendeels over stadswegen kronkelen die ook steeds drukker werden.

2011: Besluit busbaan wordt trambaan op de spoordijk

Na 6 jaar wachten werden *"Lijn 12 life experiences"* georganiseerd: volksvertegenwoordigers reden mee in de inmiddels zeer drukke bussen om 'lijfelijk' te ervaren dat bussen het niet redden. Ook lieten B&W een rapport schrijven waarin staat dat trams goedkoper zijn dan bussen. Dit was aantoonbaar onjuist (zie hier onder), maar het werkte wel: de geplande busroute werd omgevormd tot tramroute. Dit was de *wederopstanding van de Uithoflijn.*

OV magazine

Utrecht besluit pas over tram die in 2018 gaat rijden

AUTEUR TYMON DE WEGER juni 2011

We organiseerden 'Lijn 12 life experiences'. Onder leiding van Aleid Wolfsen – burgemeester – stapten Utrechtse beslissers in bus 12. In die volgepakte bussen waren zij gauw overtuigd. Die tram moest er komen. En snel!

De MKBA heeft bijna een half jaar en tegen de vier ton gekost. Maar ik vind het wel een prettig idee, dat er een onafhankelijke second opinion ligt. We weten nu dat ontwerp en budget haalbaar zijn.

Vervelend aan de MKBA was dat we moesten aantonen dat de bus hier aan de capaciteitsgrens zit. Lijn 12 zou naar een bus per minuut moeten. Maar het instappen in de spits vraagt al rond de 3 minuten. Dan helpen alleen zware ingrepen: het busstation in de OV-terminal ondergronds. De kosten daarvan zijn hoger dan de bouw van de tramverbinding."

Kosten De Uithoflijn leek de afgelopen jaren steeds duurder te worden. Als busbaan kostte hij ruim 80 miljoen euro, als tram eerst 250 miljoen en nu 321 miljoen euro.

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

http://www.railforum.nl/wp-content/uploads/2013/03/Artikel-Uithoftram-in-OV-Magazine.pdf

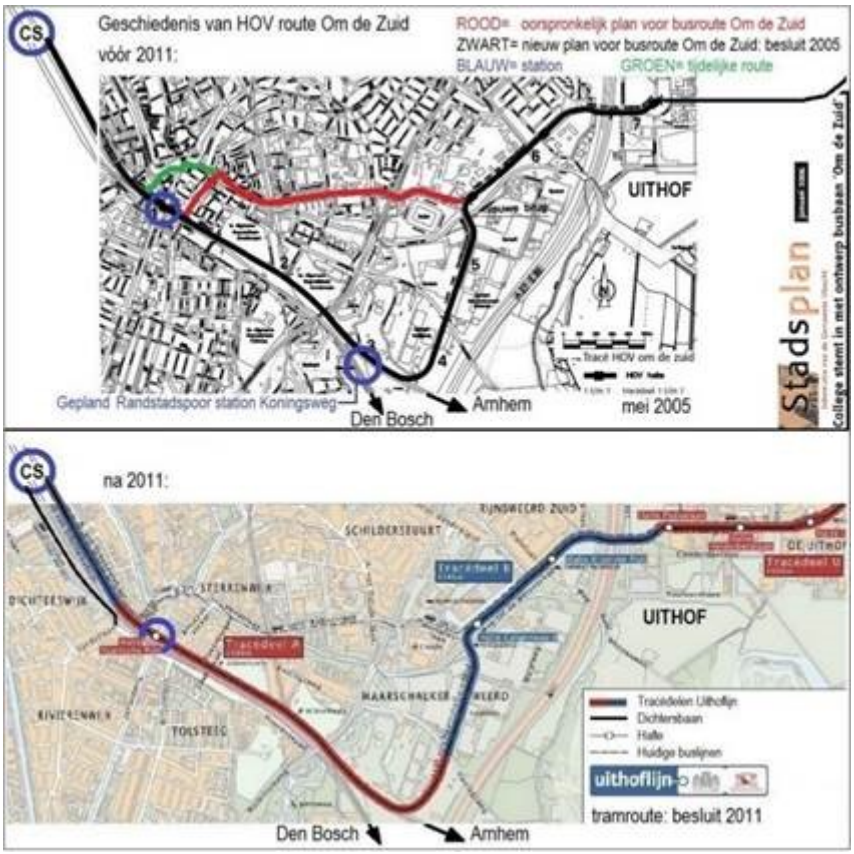
Toelichting: De wethouder was van de CU en gaf bijna een 400.000 euro uit voor een Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA) rapport van 34 pagina's: https://www.mkba-informatie.nl/index.php/download_file/force/135/313/

In dit rapport staat het financiële argument dat bussen duurder zouden zijn dan trams. Op YouTube is te zien dat het instappen zelfs tijdens de grootste drukte 1 minuut duurt. Het argument dat bus duurder is dan tram is dus onjuist. Er zijn andere redenen waarom deze bussen er langer over doen: https://www.youtube.com/watch?v=mwwxxYv8VPo

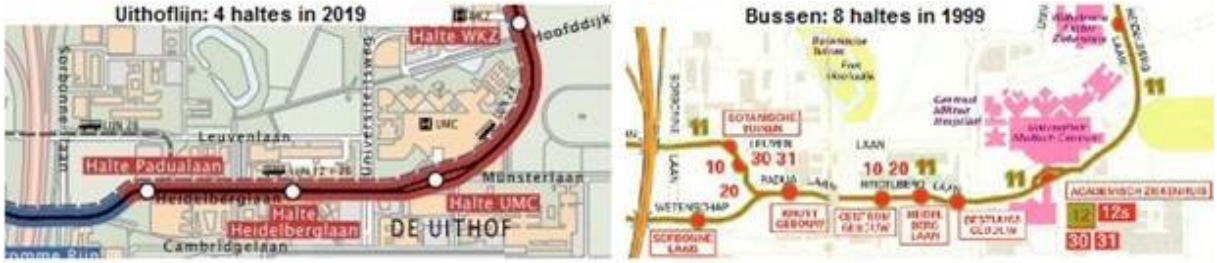
Zo is te zien dat uitgerekend de vertrekhalte van bus 12 pal vóór een uitstaphalte ligt waardoor deze regelmatig wordt geblokkeerd door de overige bussen en dat bus 12 vertrekt in de verkeerde rijrichting. De Uithof ligt namelijk in het zuiden, maar de propvolle bus vertrekt vanaf het uiteinde van het langgerekte busperron eerst naar het noorden om op het andere uiteinde een scherpe keerbocht te maken en weer terug te rijden naar het zuiden. Bus 12 is de enige bus die dit doet en dat kost duizenden passagiers weer 1 minuut extra reistijd. Een plan om de vertrekhalte te verplaatsen van de minst logische naar de meest logische locatie wilden diverse partijen eind 2018 bespreken in de gemeenteraad, maar dit werd een paar uur voor die vergadering van de agenda gehaald: http://www.nieuws030.nl/achtergrond/oplossing-chaos-uithofbussen-zonder-discussie-van-tafel/

Wat gebeurde tijdens de aanleg van de nieuwe tramroute?

De nieuwe route van de Uithoflijn is exact dezelfde route als de snelle busbaan die 6 jaar eerder gebouwd had moeten worden. Een groot deel van deze route was eind vorige eeuw al gemaakt als busbaan. Dat betreft niet alleen de drukste busbaan van Nederland op de spoordijk van Centraal tot halverwege de stadsrand. Ook het complete tracé in De Uithof was 13 jaar eerder al gemaakt, inclusief peperdure tramfundering gekregen. Toch ging ook daar de drilboor in. Blijkbaar was die fundering niet sterk genoeg. Het komt er op neer dat bijna 40% van deze sneltramroute al jaren in bedrijf was, maar opnieuw gemaakt moest worden. En voordat de drilboor er in ging moesten natuurlijk eerst weer busbanen er naast gemaakt worden. Net zoals eind vorige eeuw.



Ondertussen zag men kans om 4 van de 8 haltes in De Uithof en twee drukke Uithof-buslijnen op te heffen. Zo verdwenen drukke snelwegbussen die vanuit Almere via het Gooi rechtstreeks naar De Uithof reden. En de nog drukkere snelbus 12S, de 'intercity's van de stad' (die men al eerder probeerde op te heffen). Al die passagiers moesten voortaan via Centraal met de overgebleven stopbus 12. Die werd dan ook stervensdruk. Dit maakte de exploitatie duurder, want een stopbus doet er langer over en dan zijn meer voertuigen nodig. De NS zou dan ook nooit drukke intercity's vervangen door stoptreinen. Vervolgens werd de verkeerslichtbeïnvloeding van bus 12 uitgeschakeld waardoor de rit weer minuten langer ging duren.



Wie kan onverklaarbare besluiten verklaren?

Als men in 2005 meteen na het officiële besluit van B&W die busbaan had aangelegd, hadden de bussen er al lang gereden en was er geen enkel capaciteitsprobleem geweest. En al helemaal niet als ook dat geplande station Koningsweg was gemaakt. Want daar aan de stadsrand is meer dan genoeg ruimte om in de spitsuren extra bussen achter de hand te houden, mocht dat nodig zijn.

Waarom werden al die onverklaarbare besluiten genomen? Niemand van gemeente of provincie Utrecht kan of wil daar een antwoord op geven. Daarom is dit de enige logische verklaring:

Met station Koningsweg zouden te veel passagiers 'ontsnappen' via de stadsrand en dan blijven er te weinig passagiers over voor een tramlijn Centraal-Uithof. Door vervolgens buslijnen en haltes onder het mom van bouwwerkzaamheden jaren vóór de openingsdag van de tram op te heffen beseft niemand dat die bus-opheffingen nodig zijn om de langere tramvoertuigen te voorzien van passagiers (en halte-opheffingen om de tram op te laten schieten). En dankzij die vroegtijdige opheffingen gecombineerd met vertragingsmaatregelen werd die ene overgebleven zo druk en chaotisch dat passagiers vanzelf gingen snakken naar de tram. Maar die liet op zich wachten, want tot overmaat van ramp ging zoveel mis dat Utrecht de naam "Uithof" niet eens meer wil horen. De Uithoflijn kreeg de inspirerende naam "Tramlijn 22" en is met €65.000/meter de duurste trambaan ter wereld.

12 maart 2019
nrc.nl›
Carola Houtekamer

NRC checkt: 'Uithoflijn is duurste tramlijn ter wereld'

Dat zei bouwkundig ingenieur Wolfgang Spier eind vorig jaar op Radio 1.

https://www.nrc.nl/nieuws/2019/03/12/nrc-checkt-uithoflijn-is-duurste-tramlijn-ter-wereld-a3952873

Ondanks deze gigantische tramkosten:

1. zijn de tramfrequenties lager dan de busfrequenties,
2. duurt de rit per sneltram langer dan per (vroegtijdig opgeheven) snelbus (toen deze nog vanaf de instaphalte meteen de busbaan naast het spoor op reed en verkeerslichtbeïnvloeding had),
3. moeten passagiers ook nog langer lopen in weer en wind omdat (vroegtijdig) de helft van de haltes verdween,
4. zullen de trams 's avonds en in het weekeinde niet rijden, maar bussen. Dit is een derde van de reguliere werktijd en daarom is de Uithoflijn met voorsprong 's werelds duurste tramlijn.

De Uithof heeft namelijk vooral een spitsprobleem: vlak vóór het begin van colleges willen in zeer korte tijd zeer veel mensen naar de universiteit, maar 's avonds en in het weekeinde niet. Trams kosten dan te veel energie. Daarom zullen dan bussen rijden, echter op een andere route, wat klantonvriendelijk is (naar welke halte moet ik?). Dit kan echter eenvoudig opgelost worden door de bussen te laten rijden op de trambaan. Het tramtracé op de spoordijk heeft namelijk asfalt tussen de rails.

Hoe snel wordt de sneltram?

Passagiers hadden afgelopen 16 december rechtstreeks door kunnen rijden van IJsselstein naar De Uithof als het handjevol tramhaltes van de Uithoflijn meteen even hoog waren gemaakt als de haltes van de Nieuwegeinlijn. In plaats daarvan worden dit jaar alle tramhaltes van die Nieuwegeinlijn verlaagd, terwijl ze niet eens zo lang geleden compleet werden gerenoveerd bij de introductie van de OV-chipkaart. Zodra dat gereed is zal de rechtstreekse tramrit IJsselstein-Uithof duren: 54 minuten voor hemelsbreed 13 kilometer. Dit is dubbel zo lang als per auto .... inclusief files. Op 16 december 2019 verdwenen nog meer buslijnen.

De Uithof blijft doorgroeien. Volgens Utrecht zelf zullen de trams dan ook spoedig zo druk worden dat er zelfs haast is geboden om alsnog de binnenstadstram aan te leggen (waar D'66 en GL dus eerder tegen waren). We kunnen we dus wachten op de dag dat trams vanuit Centraal zo vol vertrekken dat instappende passagiers op het volgende station "Vaartsche Rijn" niet mee kunnen. Overigens is het opvallend stil met deze binnenstadstram die de volgende lightraillijn zou moeten worden. Deze lijkt omgewisseld te zijn door een andere: een "Circle-line".

Wethouder: Haast met tram door binnenstad

nieuws030.nl 1 oktober 2014

Haast maken met de binnenstadstram, dat zegt wethouder Lot van Hooijdonk (GroenLinks) in een interview met OV-Magazine. Het is haar wens dat na de realisatie van de Uithoflijn in 2018 meteen doorgegaan wordt met de aanleg van de tram door de binnenstad.

https://www.nieuws030.nl/nieuws/wethouder-haast-met-tram-door-binnenstad/

AD https://www.ad.nl/utrecht/boosheid-in-houten-over-opheffen-buslijn-281

Boosheid over opheffen buslijn 281: 'ritje naar Utrecht langer én duurder'

Volgens de vervoerder kunnen Houtenaren prima met de trein naar station Vaartsche Rijn en dan overstappen op de nieuwe Uithoflijn

„Nu stappen we praktisch voor de deur in, straks moet je eerst naar station Houten. En de kans dat de trein vertraging heeft, zodat je de overstap mist, is aanzienlijk."

Daarnaast leggen reizigers in de toekomst ook meer kilometers af. „Dat betekent dat kosten omhoog gaan. Dus op jaarbasis ben je vele honderden euro's meer kwijt." 26 mei 2019

https://www.ad.nl/utrecht/boosheid-in-houten-over-opheffen-buslijn-281-een-ritje-naar-utrecht-wordt-langer-en-duurder~a3a81c8d/

Landelijk OV-beleid

Het vervangen van meerdere 'gewone' OV-lijnen door één lightraillijn is geen Utrechts maar landelijk beleid. Alle steden met lightrail hebben minder OV-lijnen en minder haltes dan toen er nog geen lightrail was, terwijl er paradoxaal genoeg meer mensen wonen.

Hier onder een opmerkelijk fragment uit een ministerieel rapport nu de Uithoflijn gereed is:
https://www.pbl.nl/publicaties/kansrijk-mobiliteitsbeleid

Kansrijk Mobiliteitsbeleid © CPB en PBL (Centraal Planbureau en Planbureau voor de Leefomgeving) ISBN: 978-94-91506-95-6 PBL-publicatienummer: 2337 Den Haag, 2016

Centraal Planbureau
Planbureau voor de Leefomgeving

Kansrijk Mobiliteitsbeleid

Het openbaar vervoer in de grote steden kan efficiënter met minder haltes en een minder fijnmazig netwerk. Het gunstige rendement van de Uithoflijn in Utrecht weerspiegelt de relatief lage kosten van een tramlijn, waar tegenover reistijdwinst staat door hogere frequenties, hogere snelheid en betere positionering van haltes.

Wolfgang Spier, Utrecht wolfgangspier@casema.nl 06 4994 4567

Wegverbredingen rondom Utrecht door opeenvolgende ministers:

1977 Westerterp strijd rond een stadsbos **verbreding** Rijksweg 27 (Breda–**Utrecht**–Hilversum)

1982 Zeevalking compensatie - Snelwegen-Utrecht **verbreding** Ring

1989 Neelie Kroes spoedwetten voor **wegverbreding**

1994 Hanja Maij-Weggen **Maij-Weggen** had **Utrecht** proberen te dwingen met uitstel **verbreding** A12 of A2

1998 Aanvaring Jorritsma - NRC uitstel **wegverbreding** in strijd met aanpakken files Amsterdam **Utrecht**

2002 anti-fileplan van Netelenbos | TROUW A12 **Utrecht**-grens

2007 Peijs: A2 versneld extra verbreden Corridor Amsterdam-**Utrecht**

2010 Eurlings: Veel wegverbredingen in de provincie Utrecht

2016 Verbreding Ring Utrecht na handtekening minister Schultz

2017 v Nieuwenhuizen prioriteit aan asfalt boven OV | OVPro.nl

Utrecht is meeste tijd kwijt aan files - CROW

16 sep. 2015 - Autobestuurders stonden in Utrecht gemiddeld 53 uur in de file, een stijging van 5%. Daarmee lost Utrecht Rotterdam als stad met de meeste file-uren af

360magazine.nl/economie/5794/en-de-stad-met-de-meeste-files-ter-wereld-is Wired | 22 Feb 2017

de stad met de meeste files ter wereld is... Los Angeles, dat op nummer 1 van de wereldranglijst staat. Mensen staan in Los Angeles jaarlijks 104 uur in de file.

groene.nl/artikel/de-hoofdstad-van-de-21-ste-eeuw **DE GROENE AMSTERDAMMER**

Los Angeles heeft het meest uitgebreide netwerk van snelwegen ter wereld. Een parkeerprobleem kent de stad niet: de stad is een verzameling parkeerplaatsen waartussen gebouwen staan.

https://vng.nl/onderwerpenindex/jeugd/jeugdhulp/tekorten-jeugd-wmo-sociaal-domein%20

VNG **Oproep VNG aan Tweede Kamer over tekorten sociaal domein**

bezuiniging opgelopen tot € 450 miljoen, schiet grote gaten in de begroting van gemeenten.

https://www.ad.nl/nieuws/nationale-politie-heeft-tekort-van-72-miljoen-euro~af6342b2/

AD **Nationale Politie heeft tekort van 72 miljoen**

https://www.volkskrant.nl/nieuws-achtergrond/-uitholling-van-de-rechtspraak-dreigt-door-tekort-aan-geld-en-mensen--~b5deb05a/

deVolkskrant Uitholling rechtspraak door tekort

tekort loopt op tot 40 miljoen euro. Daarboven nog 80 miljoen euro van het vorige kabinet.

https://www.rtlnieuws.nl/nieuws/politiek/artikel/4447636/25-miljoen-euro-extra-voor-aanpak-lerarentekort-sijnstomers-ele

rtlnieuws 20 miljoen euro extra voor aanpak lerarentekort