

Van: [REDACTED]

Verzonden: zondag 23 januari 2022 23:17

Aan: Poort, Ruud <Ruud.Poort@provincie-utrecht.nl>

Onderwerp: Eerste antwoorden over metroplannen

Geachte heer Poort,

Wilt u zo vriendelijk zijn om de leden van de commissie vervoer op de hoogte te stellen van deze mail.

Vriendelijke groet,

[REDACTED]

Geachte volksvertegenwoordigers,

De Utrechtse gedeputeerde en wethouder vervoer hebben antwoorden gegeven op [schriftelijke vragen](#) over de prognose dat de Nieuwegeinlijn in de toekomst **50.000 reizigers per dag** zal vervoeren, terwijl er op Utrecht Centraal Station (waar het overgrote deel van alle reizigers in en uit de trams stapt) **165.000 reizigers per jaar** instappen in de huidige Nieuwegeinlijn (zie tellingen hier onder). De toename komt omdat de sneltrams door een tunnel onder een autoluwe woonwijk (Merwedekanaalzone, MWKZ) zullen rijden die al in aanbouw is vlakbij Utrecht CS. Als deze prognose juist is moeten de superlange trams om de 2½ minuten vertrekken (=24 trams per uur) en dan wordt het bovengrondse verkeer teveel geblokkeerd zodat een tunnel nodig is.

Dit zijn de antwoorden op de eerste 3 vragen:

Vraag 1 Als de prognose van 50.000 reizigers juist is zullen de meeste passagiers al na 1 of 2 haltes na vertrek uit Utrecht CS bij de autoluwe MWKZ-woonwijk uitstappen. De superlange sneltramvoertuigen zullen dan op het overgrote deel van de route met weinig passagiers verder rijden. Is dat duurzaam en efficiënt?

Antwoord: Om dit probleem op te lossen zal de helft van alle trams niet verder rijden dan transferium Westraven.

Reactie SPIER: Op het metrostation Utrecht CS komen passagiers die naar IJsselstein en Nieuwegein willen, maar de meesten naar de MWKZ-wijk. Als de eerstvolgende tram naar IJsselstein gaat zullen ze daar gewoon instappen en dan zullen die trams nog steeds voor het overgrote deel met weinig passagiers verder rijden. Opvallend is verder dat in het antwoord niet meer 50.000 passagiers wordt genoemd maar ruim 20.000 per dag.

Vraag 2 De kaart is vervormd zodat het lijkt alsof de route in de stad Utrecht groter is dan in Nieuwegein.

Antwoord: Dit is een schematische weergave. In de rapporten wordt wel de juiste schaal gebruikt.

Reactie SPIER: Deze vervormde kaart staat echter prominent op internet, terwijl niemand die rapporten bekijkt. Een schema ziet er overigens heel anders uit.

Vraag 3 De sneltram verdwijnt uit het (ook dichtbevolkte) zuidelijk deel van de woonwijk Kanaleneiland. Komt daar vervangend vervoer?

Antwoord: Nee, de inwoners kunnen 450 meter lopen naar buslijn 7 of naar de nieuwe (ondergrondse) sneltram.

Reactie SPIER: Dit is al een voorbeeld van het uitdunnen van het OV-netwerk.

Prestaties Sneltram Utrecht Nieuwegein IJsselstein (SUNI) in 2016:

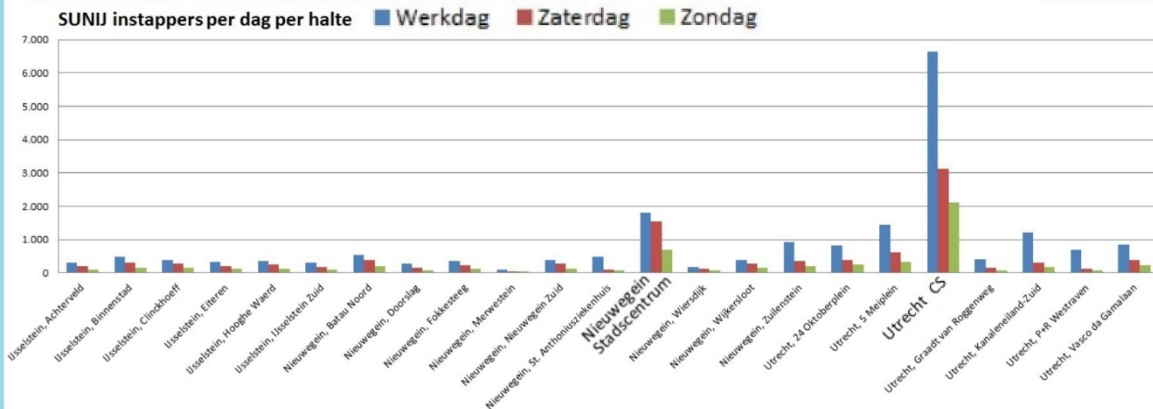
De stiptheid van de tram is in 2016 licht gedaald. Afgelopen jaar vielen minder trams uit door intensiever onderhoud aan de op leeftijd gekomen trams. De klantwaardering stijgt als gevolg van investeringen in de tramlijn. Met dik 5,7 miljoen 'check-ins' in 2016 groeit het aantal tramreizigers enorm. Dit is de top drie van haltes met de meeste instappers, gemeten op een dag in oktober 2016:

Drukste tramhaltes SUNIJ

Cijfers gemiddelde werkdag oktober 2016
 in- en uitstappers p/werkdag reiz.totaal p/jaar

Utrecht Jaarbeursplein	6.642	165.629
Nieuwegein Stadscentrum	1.801	49.010
Utrecht 5 Meiplein	1.448	35.180
Utrecht Kanaleneiland-Zuid	1.221	28.092

NB: Als u anno 2022 googelt met zoekwoorden "prestaties tram Utrecht" krijgt u tellingen van de provincie Utrecht te zien van 2016, terwijl de cijfers tot maart 2020 bekend moeten zijn (toen begon de coronacrisis).



internetpagina gemeente Utrecht



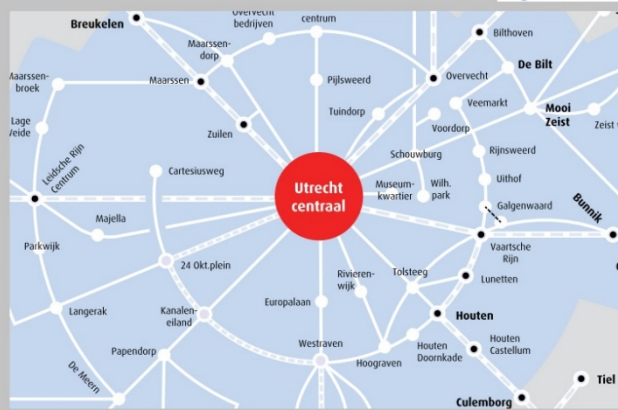
plattegrond Google



schema

OV-streefbeeld 2020

2014 Bestuur Regio Utrecht



P.S.

Ondanks het feit dat er in de Provinciale staten geen verkiezingen zijn, ga ik er van uit dat u ook enorm druk bent met die verkiezingen en daarom zal ik voorlopig geen verdere vragen meer naar u mailen. Men had echter niet tot eind vorig jaar hoeven wachten met het openbaren van dit metroplan, terwijl men haastige spoed heeft omdat de MWKZ-wijk al in aanbouw is. Mocht dit plan voor de verkiezingen ter stemming worden aangenomen zal niemand tijd hebben om de bijbehorende stapels grondig te onderzoeken. Het is al eerder gebeurd dat de gemeenteraad vlak voor verkiezingen 'instemde' met een uitvoerig voorstel over het stationsgebied, waarin ergens de zin stond dat er "geen derde toegang mag komen naar Utrecht Centraal Station". Niemand zag dit maar dit betekende dat er geen perrontrappen mochten komen tussen de Rabobrug en de treinperrons aan de zuidzijde van Utrecht CS, op straffe van miljoenen voor de eigenaren van de winkels op de stationstraverse en Hoog Catharijne. Ik hoop dat de huidige gemeenteraad niet dezelfde fout maakt door dit omstreden voorstel ook vlak voor de verkiezingen te behandelen.