

**Van:** Wolfgang Spier <wolfgangspier@outlook.com>

**Verzonden:** dinsdag 28 december 2021 18:19

**Aan:** Poort, Ruud <Ruud.Poort@provincie-utrecht.nl>; Statengriffie <statengriffie@provincie-utrecht.nl>

**Onderwerp:** Vragen over de Utrechtse metroplannen, provincie, reeks 2.

Vragen over de Utrechtse metroplannen, provincie, reeks 2.

Vraag 9 Volgens een van de vele rapporten die behoren tot het Utrechtse "Mobiliteitsplan 2040", zal de rit van halte P&R Westraven naar Utrecht CS 4 à 5 minuten korter worden. Zo'n grote tijds winst is uiterst onwaarschijnlijk voor zo'n kort stukje (3,5 kilometer). Zullen de trams zeer sterk accelereren of komen er zeer weinig tussenhaltes?

**QUICKSCAN HOV ZUIDLOB** U Ned 14 juli 2020

Tramsteden:	DIJON	2 tramlijnen 19,7 km/u	Bussteden:
GENT 3 tramlijnen, 15,2 km/u	FREIBURG 5 tramlijnen, 17 - 20,5 km/u		GRONINGEN 21,5 km/u EINDHOVEN 16,7 - 22,5 km/u

Het omleggen van de SUNIJ-lijn is kostbaar en de vraag is gerechtvaardigd of dat veel extra reizigers oplevert. Uit de modelberekeningen blijkt dat er een forse groei wordt gerealiseerd door een 20% kortere reistijd naar Centraal: op een ondergronds tracé kan met 70 km/u gereden worden zodat de reistijd tussen Westraven en Utrecht Centraal terug kan van 10 - 12 naar 6 - 7 minuten.

In Nieuwegein voegen we de haltes Zuilenstein en Batau Noord samen op een nieuwe plek. Tussen Utrecht en IJsselstein gaan we uit van in totaal 4 haltes minder. In Nieuwegein Zuid gaan we uit van 2 haltes minder. De snelheid over de kruisingen gaat omhoog door plaatsen van Ahob's en enkele ongelijkvloerse kruisingen. De gemiddelde snelheid stijgt van 28 km/u naar 35 km/u.

**Kamerstuk** Organiseratie Tweede Kamer der Staten-Generaal Vergaderjaar 1998-1999 Datum publicatie 03-09-1999

**Railveiligheid**

Jaar	Nieuw egein	Amstelveen	Den Haag	Rotterdam
1991	25	10	5	2
1992	30	12	5	2
1993	35	15	5	2
1994	15	10	5	2
1995	20	12	5	2

Bron: rapport Arcadis Heidemij Advies 18 mei 1998

Vraag 10 Vorig jaar bleek dat vervoerkundigen een rekenfout maakten van nog geen 2 minuten op de Uithoflijn, waardoor extra trams (en dus ook extra personeel) werd overwogen. Kan inzage worden gegeven in de modelberekeningen en kunnen ze gecontroleerd worden door een onafhankelijke instantie?

www.ad.nl/utrecht/ritje-met-uithoflijn-duurt-bijna-2-minuten-langer-dan-gedacht-gemeente- Peter Koop 22-06-20

**AD Ritje met Uithoflijn bijna 2 minuten langer dan gedacht, gemeente overweegt koop extra trams**

Eerder was al bekend dat het de trams op het traject Centraal Station - Uithof [niet lukt om de oorspronkelijke reistijd](#) van 17 minuten te halen. Uit nieuwe informatie van de gemeente Utrecht blijkt dat reizigers gemiddeld 18.45 minuten onderweg zijn.

**Om de dienstregeling te kunnen uitvoeren, overwegen gemeente en provincie extra tramstellen te kopen.**

Vraag 11 In de QuickScan staat dat de gemiddelde tramsnelheden in Gent, Dijon en Freiburg varieert tussen de 15,2 en 20,5 km/u. Het gemiddelde van de huidige Nieuwegeinlijn is 28 km/u. Dit is al de gevaarlijkste sneltramlijn van Nederland. Men wil deze versnellen naar 35 km/u. Is dat realistisch? Of worden de afstanden tussen de haltes vele malen groter dan in die andere steden?

Vraag 12 In 1975 besloot het ministerie om de Sneltram Utrecht-Nieuwegein/IJsselstein (SUNIJ of Nieuwegeinlijn) aan te leggen en daarbij werd meteen aangekondigd deze te verlengen naar de [andere kant van de stad](#) (universiteitswijk De Uithof en Zeist). In 1989 werd besloten om de Nieuwegeinlijn te verlengen naar De Uithof. De toenmalige ambtenaren en stadsbestuurder konden niet bevroeden dat de openingsdag 30 jaar later zou plaatsvinden. Toch rijden er nu, bijna een halve eeuw later, nog steeds geen trams van de ene naar de andere kant van de stad. Trampassagiers moeten op Utrecht CS nog steeds een halve kilometer lopen tussen de tramhaltes van de Nieuwegeinlijn en van de Uithoflijn. Wanneer zullen ze volgens de meest recente plannen wèl doorrijden naar de andere kant van de stad?



Vraag 13 Als er om wat voor reden dan ook vertraging ontstaat bij de planvorming en de bouw lopen de kosten vanzelf op. Dat zou ook gebeuren bij het bouwen van een huis. Het is dan ook niet vreemd dat Utrecht samen met Jeruzalem en Edinburgh op nummer 1 staat van steden met de duurste bovengrondse tramlijnen ter wereld (aanlegkosten 65.000 euro per strekkende meter, inclusief materieel). Kent u steden die nòg langer dan een halve eeuw bezig waren met een bovengrondse tramlijn van de ene naar de andere kant van de stad zodat die tramlijn nog duurder is?



Vraag 14 Zal de toekomstige Nieuwegeinlijn ("Merwedelijn" genoemd) op Utrecht CS aansluiten op de Uithoflijn? Zo ja, hoe?

Vraag 15 Begin 2021 zou worden begonnen met de bouw van een woongebouw voor 140 woningen op het Smakkelaarsveld om "het woningtekort versneld terug te dringen". Deze bouw wordt echter uitgesteld. Heeft het voornemen om de tunnel van de Merwedelijn door te trekken naar de binnenstad op enige manier te maken met dit uitstel? Deze vraag wordt niet zomaar gesteld. Eerder is met het Utrecht City Plan (U.C.P.) geprobeerd de Nieuwegeinlijn onder Utrecht CS te verlengen richting de "Binnenstadsas". Het stationsgebied was toen nog niet zo dicht bebouwd als nu. Toch kon men niet voorkomen dat de tramtunnel ergens dwars door een paalfundering moest gaan. Dat was van het "Gildenkwartier". Men besloot dan ook om dit meest noordelijke deel van Hoog Catharijne (waar nu de Mediamarkt is) te slopen. De officiële was om daar het stationsplein aan te leggen. Het U.C.P. mislukte en inmiddels zijn tussen het Gildenkwartier en het station nog meer

panden er bij gekomen, inclusief diepe paalfunderingen. De enige plek waar geen diepe paalfundering is lijkt de locatie van dat woongebouw op het Smakkelaarsveld te zijn. Als dit de oorzaak van het uitstel is, zal de gemeente voor deze vertraging diep in de buidel moeten tasten. Dit is echter nog steeds goedkoper dan het achteraf slopen van een goed onderhouden gebouw.



Vraag 16 Op de openingsdag van de Nieuwegeinlijn in 1983 verdwenen in één klap meerdere buslijnen en de helft van alle haltes uit Nieuwegein. Dit leidde tot boze passagiers en meer autogebruik. Toen het Utrechtse stadsbestuur (VVD, CDA, PvdA) in 1989 besloot om de Nieuwegeinlijn via de binnenstad te verlengen naar universiteitswijk De Uithof beloofde toenmalig VVD vervoerwethouder Van Willigenburg dat het OV-netwerk niet zou worden uitgedund, zie onderstaande gele fragmenten uit dit [krantenartikel](#). Hij pleitte voor auto-onvriendelijk beleid en een tunnel onder de binnenstad zou "qua snelheid slechts één minuut tijdswinst" opleveren. Dit is vreemd omdat in de drukke en kronkelige binnenstad men lang niet zo snel kan rijden als elders. Het tijdsverschil tussen boven- en ondergronds rijden zou daar dus juist groter moeten zijn dan elders. Als vervoerkundigen toen stelden dat een tunnel daar al niet rendabel zou zijn, waarom zou een ongeveer even lange tunnel langs de MWKZ-wijk dan wel rendabel zijn?

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.

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 één minuut tijdswinst op.

### Investing

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.

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’.

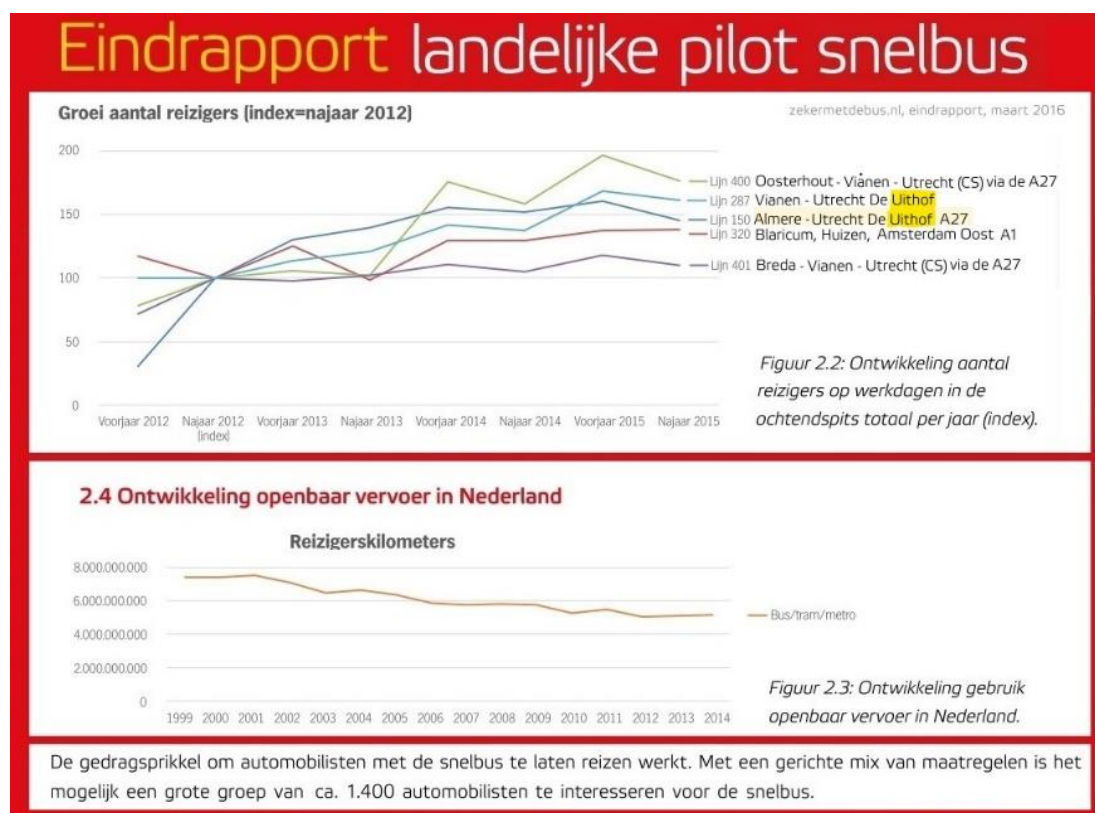
### Nadeel

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.

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”.

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.

Vraag 17 De opvolger van Van Willigenburg werd CDA vervoerwethouder Schouten. Hij kreeg informatie dat te weinig mensen vrijwillig in die langere sneltramvoertuigen zouden stappen. Daarom moesten 3 buslijnen verdwijnen, waaronder Nederlands drukste buslijn, snelbus12S. De belofte van Van Willigenburg bleek dus niets waard. Dit opheffen leidde tot Kamervragen van een kritisch CDA parlementariër over reistijdberekeningen van ondergetekende (waaruit bleek dat de tramreistijd gemiddeld bijna 40% langer vergeleken met de reistijd van de 3 op te heffen buslijnen). Het tramplan was nog niet uitgevoerd, maar om de snelbuspassagiers alvast te laten wennen aan de langere sneltramreistijden werd 12S in 1993 vroegtijdig opgeheven. Een jaar later keerde 12S echter weer terug omdat tegenstanders van dit tramplan, D'66, GroenLinks en SP intussen de raadsverkiezingen wonnen. Een nieuw stadsbestuur (D'66, GroenLinks, CU) besloot in 2011 om de Nieuwegeinlijn te alsnog verlengen naar De Uithof, via de forten Lunetten (waar de spoorlijnen uit Arnhem en Den Bosch samenkomen). Om precies dezelfde reden (wennen aan de langere sneltramreistijd) werd 12S wederom vroegtijdig en definitief opgeheven. Officieel vanwege tijdelijke werkzaamheden. Later verdwenen ook snelbuslijnen 150 (Almere-Gooi-Uithof) en 287 (Vianen-Uithof), die ieder jaar méér automobilisten gingen vervoeren, terwijl al het overige OV-gebruik gestaag blijft dalen (zie hier onder). Deze snelbussen reden tijdens files namelijk verder over snelwegvluchtstroken waardoor de OV-reistijd voor velen korter werd dan de auto-reistijd. De ambtenaren van het ministerie vonden dit succes echter niet groot genoeg. Daarom werden ze door toenmalige staatssecretaris Sharon Dijksma opgeheven. De overgebleven stopbus 12 werd steeds drukker en zelfs landelijk bekend als 'sardientjesbus'. Uiteindelijk verdwenen in fasen 8 Uithof-buslijnen en de helft van de haltes op de route. Dit uitdunnen van OV-netwerken is landelijk beleid en gebeurt altijd als sneltrams en metro's (ook "lightrail" genoemd) er bij komen. Ook in andere steden. Kan men alvast een grove indicatie geven welke buslijnen met de metroplannen zullen verdwijnen?



Figuur 1. Fragmenten uit het eindrapport over een proef met snelbussen die tijdens files doorreden over snelwegvluchtstroken. Als 50 automobilisten in een 12 meter lange touringcar stappen wordt de stoet auto's 3 kilometer korter bij een veilige volgafstand van 2 seconden (=56 meter bij 100 km/u). Bij 1400 automobilisten scheelt dit dus bij elkaar een stoet van 84 kilometer lang op de snelweg. Dit vond het ministerie niet goed genoeg.



Het OV in 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, waartegenover duidelijke reistijdwinst staat door hogere frequenties, een hogere snelheid en betere positionering van de haltes.

Fragmenten uit het ministerieel rapport "[Kansrijk Mobiliteitsbeleid](#)".

Vraag 18 Omstreeks 2011 kreeg CU vervoerwethouder Timo de Weger informatie dat het instappen in de superlange Uithofbussen op Utrecht Centraal Station door het grote aantal Uithofforenzen meerdere minuten zou duren en dat was zo lang dat extra halteruimte nodig was. Die extra ruimte was uitsluitend mogelijk met een ondergronds busstation. De kosten daarvan zijn zo hoog dat trams goedkoper waren dan bussen. In die tijd was het inderdaad gebruikelijk dat passagiers vooraan instapten om de toenmalige strippenkaart af te laten stempelen door de chauffeur. Maar de chauffeurs van de superlange Uithof-bussen lieten de passagiers [door alle deuren](#) naar binnen stappen, waardoor het instappen net zo snel gaat als het instappen in nog veel langere metrovoertuigen in nog drukker wereldsteden: maximaal 1 minuut. De instaptijd hangt immers af van het aantal deuren en dat is bij de superlange bussen naar verhouding niet anders dan bij metrovoertuigen. Het argument dat trams per saldo goedkoper zijn dan bussen is dus onjuist. Dit argument is aangereikt door een gerenommeerd ingenieursbureau dat de gemeenschap dus honderden miljoenen extra heeft gekost omdat in werkelijkheid trams per saldo veel duurder zijn dan bussen. Dit bureau kreeg een fors bedrag voor het schrijven van de Maatschappelijke Kosten en Baten Analyse voor dit plan. De geschiedenis heeft vaker bewezen dat informatie van ingehuurd vervoerkundige bureaus onbetrouwbaar is. Wie betaalt, bepaalt. Dit tast de geloofwaardigheid van de overheid aan. Zijn ambtenaren, ingehuurd vervoerkundige bureaus, gedeputeerden en wethouders met deze 4 miljard kostende metroplannen bereid om ditmaal garantie te geven? Zo ja, hoe zal die garantie er uitzien (bijvoorbeeld door de gage dubbel terug te betalen aan de gemeenschap als blijkt dat het OV-netwerk toch uitgedund moet worden o.i.d.)?



## Utrecht besluit pas over tram die in 2018 gaat rijden

AUTEUR TYMON DE WEGER

juni 2011

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.*