



Aan:  
Mevrouw A. Poppe van de SP fractie

In afschrift aan:  
Provinciale Staten van Utrecht

DATUM 11-1-2022  
NUMMER 823D52B2  
UW BRIEF VAN 6-12-2021  
UW NUMMER 823C0C69  
BIJLAGE -

DOMEIN Mobiliteit  
CONTACTPERSOON Martijn Abeling  
DOORKIESNUMMER +31 6 1890 8854  
E-MAILADRES martijn.abeling@provincie-utrecht.nl

ONDERWERP BEANTWOORDING SCHRIFTELIJKE VRAGEN

Schriftelijke vragen ex art. 47 RvO provincie Utrecht, aan het College van GS, gesteld door mevrouw A. Poppe van de SP fractie betreffende "Sneltram Utrecht-Nieuwegein-IJsselstein" (SUNIJ 06-12-2021).

Geachte mevrouw Poppe,

In overeenstemming met artikel 47 RvO ontvangt u hierbij onze reactie op uw vragen.

1. Men stelt voor om de Sneltram Utrecht-Nieuwegein-IJsselstein (SUNIJ) in de stad Utrecht ongeveer een halve kilometer oostwaarts te verleggen. De sneltrams zullen dan vanaf Utrecht Centraal door een tunnel langs de te bouwen woonwijk Merwedekanaalzone (MWKZ) naar het Europaplein rijden waar ze aansluiten op de huidige sneltramlijn en dan bovengronds verder gaan. De SUNIJ wordt dan "Merwedelijn" genoemd. Zie onderstaande kaart die te zien is op de website van de gemeente Utrecht (afb. 1). De MWKZ-wijk wordt dicht bebouwd en krijgt zo weinig parkeerplaatsen dat bijna alle MWKZ-bewoners per fiets of OV moeten gaan. Daarom zal de Merwedelijn volgens de prognoseberekeningen 50.000 per dag vervoeren. Dit is maar liefst 2x zoveel als de huidige Nieuwegeinlijn en Uithoflijn samen. De dichtst bij het Centraal Station gelegen woning van deze wijk komt echter op slechts 1 kilometer en de meest verafgelegen woning op 2,7 km van het CS te liggen. Als de prognose juist is zal een zeer groot deel van de OV-passagiers dus al spoedig na vertrek uit metrostation Utrecht CS uitstappen. Dit betekent dat de lange sneltramvoertuigen voor het overgrote deel van de route met veel minder passagiers verder rijden naar Nieuwegein en IJsselstein. Vindt u dit efficiënt, energiezuinig en gunstig qua exploitatiekosten?

Utrecht heeft minimaal 4 à 5 miljard euro nodig voor:

Metro: -Merwedelij  
 -Waterlinielijn  
 -binnenstadsas (huidige busbaan door het centrum)  
 Station: Lunetten-Koningsweg  
 Tramlijn: Papendorplijn

-  Merwedelij
-  Papendorplijn
-  Waterlinielijn
-  Binnenstadsas
-  Tramlijn 22
-  Overige onderdelen
-  Wiel met Spaken
-  Ontwikkellocaties 2030 - 2045 in nabijheid OV-verbindingen

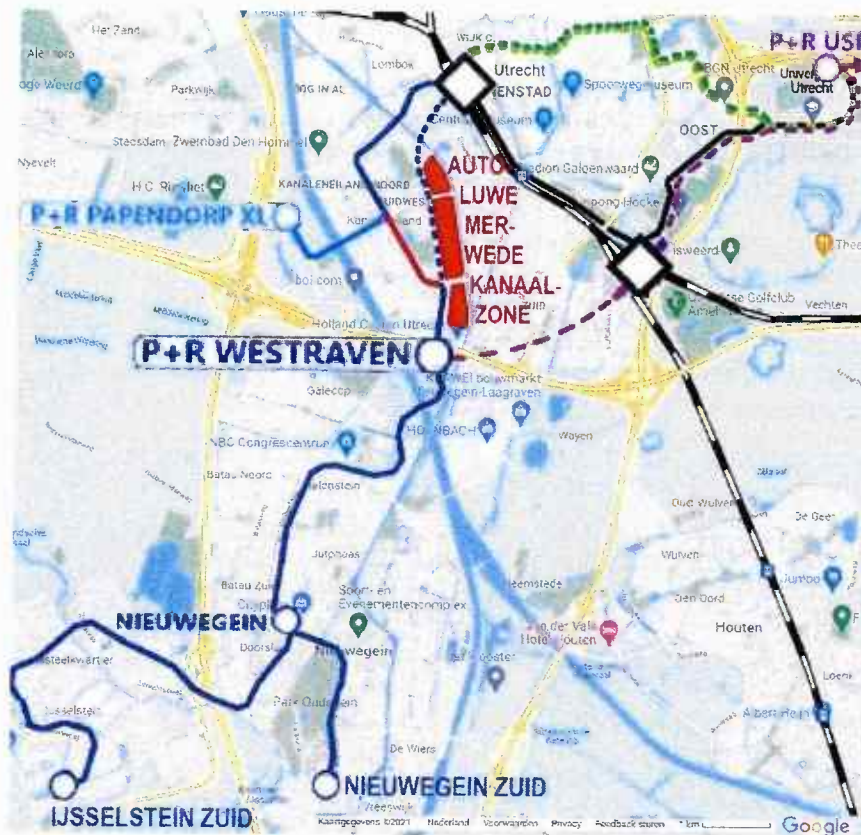


Figuur 1

**Antwoord:**

Het samengestelde kaartje is afgeleid van de studies Samen OV versnellen zoals ook met u gedeeld in de commissievergadering M&M van 1 december jongstleden (zie ook Statenbrief nr. 822C95E2). De Merwedelij is onderdeel van een brede OV schaa sprong en beoogt op lange termijn een doorgaande regionale tramverbinding naar de Utrechtse binnenstad, USP en Zeist-Noord. Het aantal reizigers verschilt per deeltraject. Het klopt dat het drukste deel van de 'Merwedelij' zich bevindt tussen de A12-zone/P+R Westraven en Utrecht Centraal. Om de exploitatie hierop af te stemmen is in de onderzoeken uitgegaan van meer trams op het deel P+R Westraven/A12-zone en Utrecht Centraal (tot 24x per uur). Deze hoge frequenties zijn niet haalbaar op de huidige traminfrastructuur. De helft van deze trams rijdt door naar Nieuwegein stadscentrum (12x per uur). Ook daar wordt een forse groei verwacht. Ter hoogte van het Amsterdamrijnkanaal neemt het aantal reizigers toe van 8.000 (pre-corona) naar ruim 20.000 reizigers als gevolg van kortere reistijden en meer trams. Om verschil in aantallen trams per uur mogelijk te maken is in de voorstellen uitgegaan van een keervoorziening bij P+R Westraven. Hiermee is een efficiënte exploitatie realiseerbaar. Verdere uitwerking van het exploitatiemodel is onderdeel van vervolgstappen.

2. De kaart op internet is zodanig vervormd dat het lijkt alsof de route van de Merwedelij in de stad Utrecht langer is dan in Nieuwegein. Waarom deed men dat, want nu kan men ten onrechte de indruk krijgen dat het doorrijden met weinig passagiers minder erg is. Hieronder ziet u de kaart op de juiste schaal (afb. 2).



Figuur 2

**Antwoord:**

Er is hier niet met een andere schaal gewerkt, het gaat om een indicatief en schematisch kaartje om netwerkonderdelen te benoemen. Het verschil zit in de exacte plek van knooppunt Utrecht Centraal en Stadscentrum Nieuwegein waardoor een licht vertekend beeld optreedt. In het Ontwerp- OV-Netwerkperspectief zijn kaartjes opgenomen waarbij deze vertekening niet aan de orde is. Zie verder antwoord 1 met betrekking tot aantallen reizigers en de wijze waarop wij in de voorstellen hiermee omgaan.

3. De huidige sneltram zal verdwijnen uit het zuidelijk deel van Kanaleneiland (zie de rode lijn in afbeelding 2). Komt daar vervangend vervoer of moeten deze OV-passagiers een halve kilometer oostwaarts lopen?

**Antwoord:**

Met deze voorstellen verdwijnt op lange termijn één halte van de huidige sneltram (Vasco da Gammalaan). Inwoners van de wijk Kanaleneiland kunnen gebruik blijven maken van buslijn 7 die parallel aan de tram rijdt en zorgt voor een fijnmazige ontsluiting van Kanaleneiland. Ook buslijn 10 op Beneluxlaan blijft rijden en zorgt voor verbinding met Leidsche Rijn Centrum en Lunetten(-Koningsweg). Voor reizigers die nu naast de tramhalte wonen en willen reizen naar Utrecht Centraal is de keuze om 450 meter te lopen naar een veel frequentere tram (tot 24x per uur) of 450 meter richting buslijn 7 (6x per uur).

4. Wetenschappelijk is vastgesteld dat de factor reistijd een van de belangrijkste factoren is bij de keuze van het vervoermiddel, naast prijs en cultuur. Het is dan ook uiterst onwaarschijnlijk dat de Merwedelij zoveel reizigers zal vervoeren omdat een eenvoudige reistijdberekening uitwijst dat de reistijd vanuit het midden van de MWKZ-wijk naar het midden van de stationshal op Utrecht CS per

metro altijd langer zal worden dan per huidige bus of fiets, zelfs als de woning vlak bij een halte ligt en in de spits wordt gereisd (dan is de wachttijd korter).

Voor de meeste MWKZ-bewoners komt het lopen van/naar haltes er nog bij. Wethouder Van Hooijdonk vertelde in het AD ook dat het metrostation "in het meest ideale geval binnen het stationsgebied zal komen". Dit betekent dat de passagiers langer moeten lopen dan de 4 minuten vanaf het huidige tramstation, dat wel binnen het stationsgebied ligt. Lopen is ook reistijd en dat zal alles bij elkaar al snel bijna dubbel zo lang worden dan per fiets. Hebben de vervoerkundigen rekening gehouden met reistijden (die beginnen bij de voordeur en niet bij de metrodeur)? En kunnen ze wetenschappelijk onderbouwen hoe ze uitkomen op zoveel metropassagiers? Hieronder ziet u de reistijdberekening (afb. 3).

MWKZ - Utrecht CS	Fiets	Huidige bus	Toekomstige metro
Van het midden van de MWKZ-wijk naar het midden van de stationshal voor iemand die vlakbij een bus- of metrohalte woont	8 minuten fietsen 4 minuten stallen + lopen	2 minuten lopen naar halte 2 minuten wachten 3 minuten rijden 3 minuten lopen	2 minuten lopen 2 afdalen+verspreiden+wachten 4 minuten rijden 1 minuten in drukte trap op 5 minuten lopen door stationsgebied
<b>Reistijd vanaf voordeur:</b>	<b>12 minuten</b>	<b>10 minuten</b>	<b>14 minuten</b>

MWKZ - Utrecht CS	Fiets	Huidige bus	Toekomstige metro
Van de noordelijkste woning in de MWKZ-wijk naar het midden van de stationshal (verder weg een bus- of metrohalte)	5 minuten fietsen 4 minuten stallen + lopen	6 minuten lopen naar halte 2 minuten wachten 2 minuten rijden 3 minuten lopen	7 minuten lopen 2 afdalen+verspreiden+wachten 2 minuten rijden 1 minuten in drukte trap op 5 minuten lopen door stationsgebied
<b>Reistijd vanaf voordeur:</b>	<b>9 minuten</b>	<b>13 minuten</b>	<b>17 minuten</b>

Figuur 3

**Antwoord:**

*Er heeft in eerder genoemde studie een uitvoerige analyse met een veel gebruikt verkeersmodel plaatsgevonden (Verkeersmodel Regio Utrecht) en dit model wordt regelmatig bijgesteld op basis van de laatste wetenschappelijke inzichten. Hierin is voor- en natransport (loop/fietstijden) meegenomen. Reizigers zijn niet alleen afkomstig uit de MWKZ, daarnaast hebben reizigers ook niet alleen bestemming Utrecht Centraal. Voor wat betreft de aanlanding bij Utrecht Centraal geldt dat een goede verknoping met het station en andere OV-verbinding een harde voorwaarde is voor korte deur-tot-deur reistijden en de meerwaarde van deze snellere tramverbinding als onderdeel van het samenhangende netwerk van trein, tram en bus. Ervaringen met de SUNIJ uit het verleden bevestigen het belang van een goede halte op Utrecht Centraal. Zo heeft het (tijdelijk) verleggen van het eindpunt van de tram uit Nieuwegein/Jsselstein van de centrumzijde naar de westzijde van het station grote gevolgen voor het gebruik (ca 10.000 reizigers minder). De langere loopafstanden en ook beleving hebben hierbij zeer waarschijnlijk een belangrijke rol gespeeld.*

- In Nederland worden nooit reistijdberekeningen gemaakt bij mobiliteitsplannen. Vindt u dat dit voortaan wél moet gebeuren en dat ze een belangrijke rol moeten spelen in de besluitvorming?

**Antwoord:**

*Het reisgedrag is het gevolg van veel aspecten (zoals reistijd) en wordt gesimuleerd door verkeersmodellen. Een verkeersmodel is dan ook een belangrijk hulpmiddel om (beleids)voorstellen te ontwikkelen. In praktijk wordt dit ook zo gebruikt. Ook voor de bovengenoemde voorstellen heeft een analyse met ons vaste verkeersmodel plaatsgevonden. De reistijden van deur-tot-deur zijn hier nadrukkelijk onderdeel van geweest en voor een aantal relaties ook inzichtelijk gemaakt (zie Statenbrief Nr. 822C95E2, Bijlage-2-5-Samen OV versnellen – Onderliggende rapportage Vervoerskundige analyse, P.69).*



6. Als minder mensen dan verwacht kiezen voor de metro zullen méér mensen per fiets gaan. Dit is duurzamer dan metro, maar de kans is groot dat 's werelds grootste fietsenstalling dan fors vergroot moet worden. Is op Utrecht CS rekening gehouden met ruimte voor extra fietsparkeerplaatsen boven op het aantal dat geprognoseerd is?

**Antwoord:**

*Er is wisselwerking tussen fiets en OV op de korte afstand. Beide modaliteiten zijn nodig om de mobiliteitstransitie en gezonde verstedelijking mogelijk te maken. In de voorstellen van Samen OV versnellen is niet gekeken naar extra ruimte voor fietsparkeerplaatsen. Samen OV versnellen laat wel zien wat de effecten zijn ten opzichte van een toekomstscenario zonder ingrepen. Daaruit blijkt dat door de voorstellen de fietsgroei afneemt ten gunste van het OV. Zo neemt de druk op binnenstad, een belangrijke fietsroute van/naar station af, wanneer de Merwedelijn wordt doorgetrokken naar onder andere de Utrechtse binnenstad. Ook bekende knelpunten in het stationsgebied nemen af door een keuze voor ondergrondse tramoplossing waardoor minder verkeer samenkomt in beperkte ruimte (trams, bus, fiets en voetganger)*

7. Als minder mensen dan verwacht kiezen voor de metro zullen ook méér mensen per auto gaan. Deze wordt immers gebruikt voor de wat langere afstanden. Het is de bedoeling dat de parkeerplaatsen van de MWKZ-bewoners in transferium Westraven komen (ook wel "P&R" of "Hub" genoemd). Is ook hier rekening gehouden met ruimte voor extra parkeerplaatsen boven op het aantal dat geprognoseerd is?

**Antwoord:**

*De studie Samen OV versnellen is bedoeld om inzichten te krijgen om deze in te brengen in andere processen, zoals diverse trajecten in U Ned verband tussen rijk en regio. Daarbij lag de focus op het identificeren van kansrijke oplossingsrichtingen voor verschillende elementen van de OV-Schaalsprong. Er is nog geen rekening gehouden met ruimte voor extra parkeerplaatsen. Knoop of hub Westraven speelt een belangrijke rol en zal in vervolgstudies verder moeten worden uitgewerkt. De wisselwerking met andere vervoerswijzen waaronder de auto zal hierin een plek krijgen. Daarnaast wordt binnen Uned gewerkt aan een parkeerstrategie waarin ook multimodale transferia (zoals P+R) zijn opgenomen en aan een 'multimodale Mobiliteitsstrategie 2040' waarin de wisselwerking tussen modaliteiten ook aan bod komt.*

Hoogachtend,  
Gedeputeerde Staten van Utrecht,

Voorzitter,  
mr. J.H. Oosters

Secretaris,  
mr. drs. A.G. Knol-van Leeuwen