

Csie M&M Provincie Utrecht. Groeifonds:

Woensdag 12 mei 2021.

Tekst van inspreker.

Ik ben Wolfgang Spier. Ik ging mij in 1993 actief bemoeien met OV toen ik hoorde dat voor de toenmalige Uithoflijn 3 buslijnen moesten verdwijnen, waaronder de drukste buslijn van Nederland, Uithof snelbus 12S. Ik maakte reistijdberekeningen die aantoonde dat de reistijd gemiddeld 40% langer werd. Het CDA stelde daar Kamervragen over. En toen een half jaar later de anti-trampartijen D66 GL en SP wonnen was het Exit Uithoflijn. In de binnenstad kwam wel een busbaan met tramfundering. De duurste busbaan ter wereld.

Ik maakte alternatieven. Die kwamen in de pers en ik gaf er lezingen over. [AFB 1 OVM](#)

Tijdens een lezing werd ik gevraagd om bij Leefbaar Utrecht te komen. Dat deed ik en werd 8 jaar raadslid. In 2005 besloot het college van B&W om één van mijn plannen aan te leggen: een busbaan van Centraal op de spoordijk, dus kruisingsvrij tot Lunetten en daar afbuigen naar de Uithof. Snelbus 12S en streekbussen zouden een tussenstop krijgen op het geplande randstadspoor-station Lunetten-Koningsweg. Duizenden reizigers worden dan niet meer gedwongen tot een omweg via Centraal station. Maar Koningsweg verdween uit de plannen. Jaren later begreep ik waarom. Dit moest de nieuwe route van de Uithoflijn worden. En omdat zoveel mensen aan de stadsrand wilden overstappen worden de trams tussen Centraal en stadsrand te leeg. Exit Koningsweg. Om voldoende passagiers in die trams te krijgen: exit van 8 Uithof-buslijnen, waaronder 12S en succesvolle filevrije snelbussen Almere-Uithof en Vianen-Uithof.

Buitenlandse steden voegen sneltramlijnen toe aan hun OV-netwerken. Nederland dunt ze ermee uit. Ik citeer het Centraal Planbureau: "OV in grote steden kan efficiënter met minder haltes en een minder fijnmazig netwerk".

In theorie zijn langere sneltrams nodig voor meer OV-capaciteit. In de praktijk verdwijnen meerdere buslijnen, zelfs snelbussen. Sneltrams stoppen wél op iedere halte en worden opgevoerd door haltes op te heffen. Andere bussen rijden niet meer van buitenwijk naar centrum, maar naar een sneltramhalte. Passagiers moeten dan overstappen. Daar hebben ze de grootste hekel aan, maar overstappers worden dankzij de OV-chipkaart [dubbel geteld](#).

De propaganda is zo effectief dat zelfs passagiers van op te heffen buslijnen geloven dat sneltrams verbeteringen worden. Achteraf kopen ze auto's. De auto-toename is fors sterker dan de bevolkingstoename. [AFB 2 CBS](#)

Wie er niet in trapt kijkt naar CBS tellingen. Het totaal aantal afgelegde kilometers per bus, tram, metro neemt niet toe, zie de groene lijn [AFB 3 GRAFIEK](#)

Terwijl er bijna 3 miljoen mensen bijkwamen (vooral in steden). Er is dus geen extra OV-capaciteit gerealiseerd, alleen maar concentratie van passagiers. Trein steeg met 210%, fiets 29% en auto met 40%. In Utrecht gaat nog maar 4 van de 100 verplaatsingen per stedelijk OV.

Reistijd (van huis tot bestemming) is een van de belangrijkste factoren bij de keuze van het vervoermiddel, maar speelt in Nederland geen serieuze rol in mobiliteitsplannen. Het Centraal Plan Bureau schreef een analyse van de Groeifonds voorstellen, niets concreets over reistijden. Sterker

nog, het plan dat langere reistijden en extra overstappen veroorzaakt voor duizenden stoptreinpassagiers naar Schiphol is wel gehonoreerd.

Dit beleid moet stoppen want mensen in sneltram of metro dwingen leidt aantoonbaar tot langere OV-reistijden. Meer autoverkeer. Meer files. Er is 15 miljard gereserveerd voor meer snelwegverbredingen. Die files worden nooit korter. Wel breder. Dus langer wachten bij afslagen.

Ik wil u vragen om reistijdberekeningen voortaan prominent te betrekken bij de besluitvorming. En om dit OV-beleid te evalueren. Er zijn alternatieven. Googel met zoekwoorden: "lightrail om te vormen" voor een artikel in OV-Magazine voor meer info. Dank u.

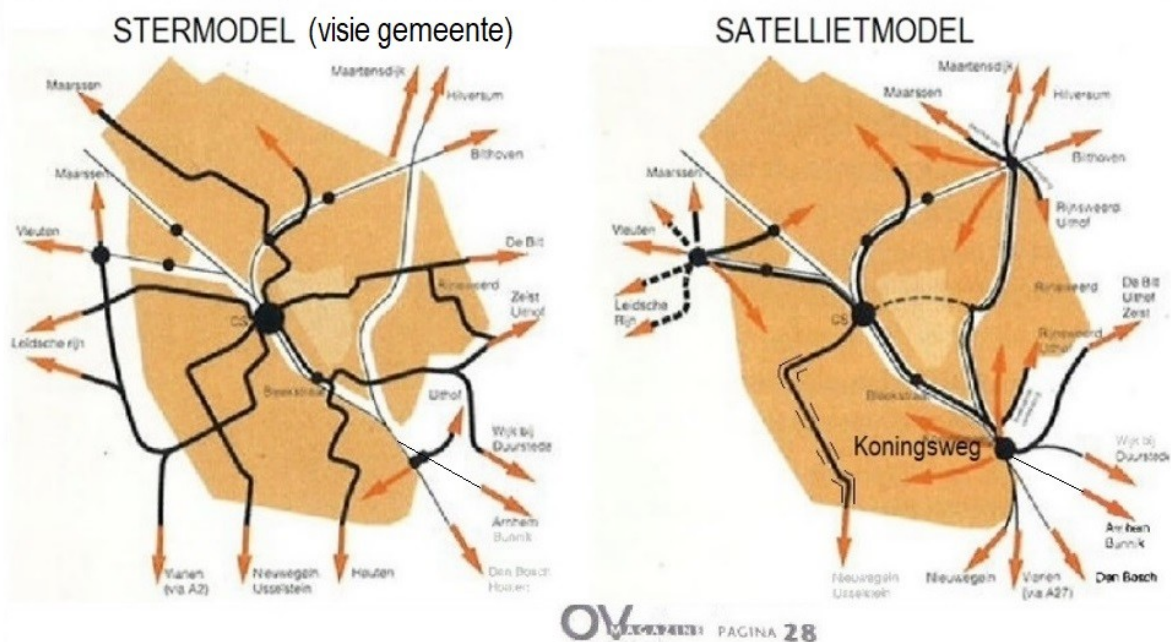
572 -EINDE-

Ik wil graag onderstaande afbeeldingen tonen:

AFB 1

Leefbaar Utrecht propageert satellietmodel 11 nov. 1998 **OV-MAGAZINE**

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 veel ziet in een satellietmodel; het afbuigen van de reizigersstromen aan de stadsranden. Daar moeten overstapstations komen voor reizigers die niet in het centrum hoeven te zijn. Wie toch naar het Utrechtse stadshart moet, kan gebruik maken van snelle bussen en de Nieuwegeinlijn die over kruisingsvrije 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.

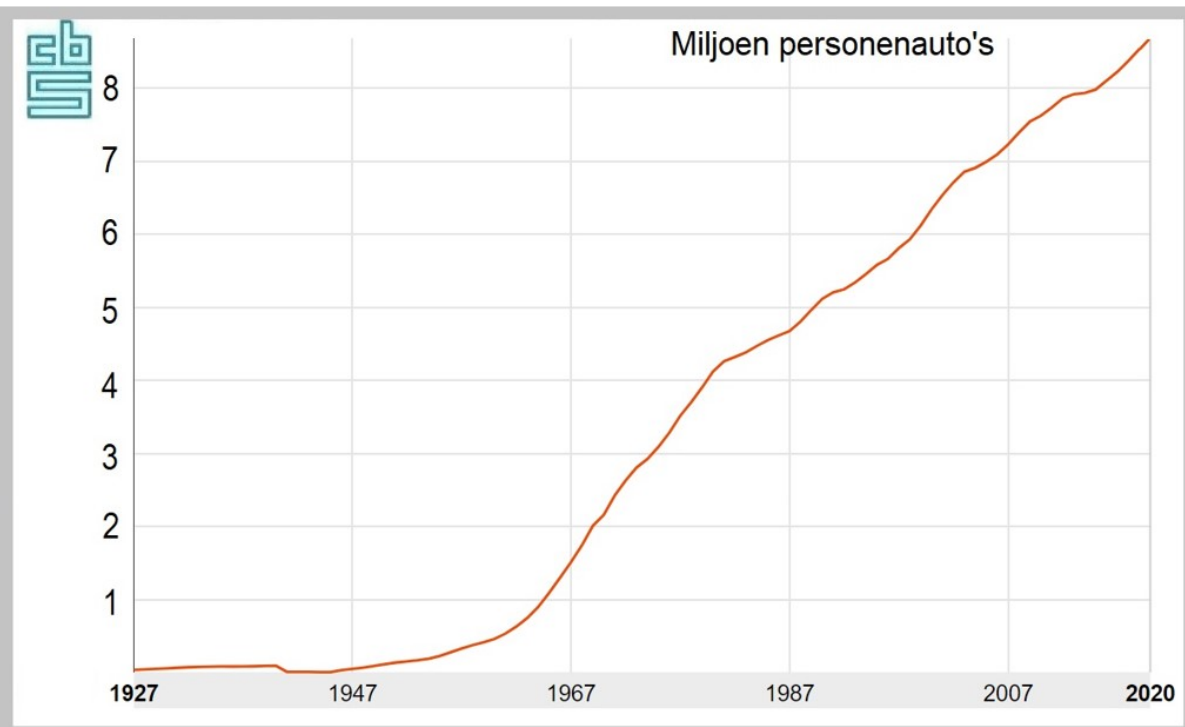




Stijging autoverkoop in Nederland hoger dan EU-gemiddelde

1-1-2018

Vanaf het begin van het nieuwe millennium is het aantal auto's met bijna een derde toegenomen. binnen de EU steeg alleen in Polen de verkoop van nieuwe personenauto's in 2017 harder dan in Nederland.



cbs.nl/nl-nl/nieuws/2020/10/autopark-groeit-sterker-dan-bevolki...

6-3-2020



Autopark groeit sterker dan bevolking

Bron: RDW, CBS

		2000	2005	2010	2015	2018	2019
Personenauto's							
Totaal Nederland	aantal	6 343 164	6 991 974	7 622 353	7 979 083	8 373 244	8 530 584
Utrecht	aantal	463 921	533 292	590 447	632 138	664 987	695 976
Noord-Holland	aantal	968 149	1 015 263	1 103 174	1 140 432	1 199 410	1 213 797
Zuid-Holland	aantal	1 280 942	1 359 420	1 449 910	1 500 508	1 570 941	1 579 739

Voor wat er feitelijk gebeurt © CBS, 2020

