

Van: [REDACTED]

Verzonden: maandag 4 april 2022 21:40

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

Onderwerp: Ter info voor de leden van de statencommissie Milieu-en-Mobiliteit

Beste heer Poort,

Zou u onderstaande mail op de lijst ingekomen stukken willen zetten voor de leden van de statencommissie Milieu-en-Mobiliteit,

Geachte leden van de statencommissie Milieu-en-Mobiliteit,

Eind vorig jaar werd het plan voor een Utrechts metronetwerk aan het grote publiek gepresenteerd. Volgens het bijbehorende [ANP-persbericht](#) zal dat plan "zeker 4 tot 5 miljard euro kosten . . . en het Rijk wordt opgeroepen om hieraan bij te dragen".

Zelfs als Utrecht enkele procenten zelf zal betalen worden dat al snel honderden miljoenen die dus zullen concurreren met voornemens die u aan uw kiezers heeft beloofd. En dan moeten er geen tegenvallers komen.

De SP stelde schriftelijke vragen over de Utrechtse metroplannen en de antwoorden zijn al een tijdje binnen en deze worden besproken in een serie beknopte artikelen getiteld "De vragen bij de metroplannen" op de Utrechtse internetsite nieuws030.nl.

Ik hoop dat u wat tijd wilt vrijmaken om deze artikelen te lezen. In dit tijdperk van fake news is het van belang te weten dat de gedeputeerde heeft bevestigd dat hij in de gelegenheid is gesteld om in een apart artikel op nieuws030.nl te reageren als er in de optiek van de provincie iets niet klopt. Zo heeft u de garantie dat de informatie in deze serie juist is. Het is ook van belang te weten dat er in de serie ook alternatieven aan bod zullen komen. Mocht u desondanks sommige zaken niet kunnen geloven, wat ik mij wel voor kan stellen, wat let u om dan zelf aan de gedeputeerde te vragen hoe de vork in de steel zit. Mocht u mij vragen willen stellen, dan kunt u natuurlijk altijd contact met mij opnemen.

Vriendelijke groet,

[REDACTED]

P.s. In dit artikel (3 minuten leestijd) worden de eerste antwoorden besproken:

<https://www.nieuws030.nl/achtergrond/spier-de-vragen-bij-de-metroplannen-6/>

Hier onder enkele relevante afbeeldingen:

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.

De lijn zal worden aangelegd in de periode 1975-1981.

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.

Nieuwe sneltram door binnenstad Utrecht

UTRECHT – De nieuwe sneltramverbinding van Utrecht-stad met de Uithof zal door het centrum gaan.

Een tunnel is definitief van de baan. De kosten hiervan zijn 8 miljoen gulden meer en leveren qua snelheid slechts één minuut tijdwinst op. Door het ministerie van verkeer en waterstaat wordt de eis gesteld dat de tramverbinding in 1995 voltooid is.

Het college is van mening dat er uitsluitend lage-vloer-tramstellen gebruikt mogen worden. Nadeel van deze optie is dat er geen mogelijkheid bestaat de trams van de Uithoflijn en de Nieuwegeinlijn met elkaar te koppelen en reizigers bij Utrecht-CS moeten overstappen.

figuur 1, link naar dit complete artikel:

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

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

Taakstellingen

Mei 1991

GEMEENTE UTRECHT
Dienst Ruimtelijke Ordening
Afdeling Stedebouw en Verkeer

**NOTA
HOOFDLIJNEN
VERKEERS- EN
VERVOERBELEID**

Binnen de stad in de periode 1987-2015

- Het openbaar vervoer neemt toe met 160% (OV x 2.6).
- Het gemiddelde autogebruik is in 2015 in de spits met 30% gereduceerd.

figuur 2, fragment uit een beleidsrapport uit 1991 met voorspellingen over verkeer en vervoer van de gemeente Utrecht

www.histech.nl Cycling Cities: The European Experience ©2016							2019 Monitor mobiliteitsplan
Utrecht- Municipal	CBS RWS Gemeente						CBS
	1970	1991	1996	2000	2003	2013	2017
Car	27	33	32	34	36	43	19%
Public Transit	16	12	11	10	9	6	4%
Bicycle	35	29	29	29	28	30	47%
Other	22	25	28	26	26	19	30%
aantal inwoners	200	231	234	235	265	322	343 duizend

figuur 3, CBS tellingen uit het boek *Cycling Cities* van de TU Eindhoven en *Monitor Mobiliteitsplan 2019* van de gemeente Utrecht.

N.B.: Het autogebruik stijgt buiten de stad maar daalt binnen de stad. Dit dalen gebeurt in alle groeiende steden ter wereld, ongeacht het beleid. Het is namelijk ondoenlijk om de stadswegennetwerk te blijven uitbreiden. Als er toch meer mensen bijkomen daalt het aandeel auto dus vanzelf.

		2000	2005	2010	2015	2018	2019
Personenauto's	Utrecht	463 921	533 292	590 447	632 138	664 987	695 976
	provincie						

figuur 4, zie: <https://www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/2020/10/autopark-groeit-sterker-dan-bevolking>

N.B.: Het autogebruik neemt minder snel toe dan het autobezit, omdat veel automobilisten de files zat zijn. Zodra er echter rijstroken bijkomen en het autoverkeer weer gaat doorstromen blijkt uit de praktijk dat ze dan fiets of OV verlaten en ook voor de auto kiezen totdat er weer nieuwe files ontstaan. De enige manier om uit deze vicieuze cirkel te komen is: kortere OV-reistijden realiseren (wat wel degelijk mogelijk is, maar niet met sneltrams).

<https://www.verkeersnet.nl/mobiliteit-en-ro/935/fileontwikkeling-nauwelijks-te-voorspellen/?gdpr=accept>

VERKEERSNET 2 feb. 2009

Toekomstscenario's 'Daar zijn we in Nederland niet goed in', aldus wetenschappers van het Kennis-instituut voor mobiliteitsbeleid en TU Delft. Soms wijken ze tientallen procenten af van de werkelijkheid. 'De uitkomsten kunnen politici flink op het verkeerde been zetten'.

figuur 5, link naar dit complete artikel: <https://www.verkeersnet.nl/mobiliteit-en-ro/935/fileontwikkeling-nauwelijks-te-voorspellen/?gdpr=accept>. Toelichting: Het kost volksvertegenwoordigers en journalisten veel tijd om stapels rapporten goed te bestuderen terwijl ze verzuipen in de mailtjes die ze ook moeten behandelen. Journalisten moeten ook nog eens sterk concurreren met allerlei media. Het wordt dan verleidelijk om van een gelikt persbericht van een overheidsinstantie snel een mooi artikel te produceren.

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

Vanuit het Infrastructuurfonds is er tot en met 2028 nog circa 15 miljard euro gereserveerd voor capaciteitsuitbreiding van het hoofdwegennet.

figuur 6, link naar dit complete rapport: https://www.cpb.nl/sites/default/files/omnidownload/CPB-PBL-Boek-23-Kansrijk-mobiliteitsbeleid_0.pdf

AANLEGKOSTEN TRAJECT IJSSELSTEIN-NIEUWEGEIN-DE UITHOF/U.S.P.	lengte		inclusief inflatiecorrectie
	kosten	km.	
Sneltram Utrecht-Nieuwegein/IJsselstein, 300 miljoen gulden (1975-1983)	€ 273	20,7 = € 13.186 per meter incl. materieel	
Busbaan Vredenburg-binnenstad-Uithof, 225 miljoen gulden (1998-1999)	€ 147	6,0 = € 24.488 per meter excl. materieel (a)	
Busbaan langs spoor Utrecht CS-Bleekstraat, 19,5 miljoen gulden (1998)	€ 13	1,2 = € 10.585 per meter excl. materieel (b)	
Sneltram Utrecht Centraal-Vaartsche Rijn - De Uithof (2011-2019)	€ 525	8,0 = € 65.625 per meter incl. materieel (c)	
Totaal	€ 958	(excl. kosten mislukte binnenstadstram)	
(a)= Vredenburg-Uithof is 's wereld duurste busbaan			
(b)= CS-Bleekstraat was Nederlands drukste busbaan (in 2011 gesloopt t.b.v. Uithoflijn)			
(c)= Uithoflijn is 's werelds duurste trambaan (even duur als tramlijnen in Edinburgh en Jeruzalem)			

figuur 7