

DATUM	06-12-2021	AFDELING	MOB
NUMMER	823C0C69	REFERENTIE	-
UW BRIEF VAN	-	DOORKIESNUMMER	-
UW NUMMER	-	E-MAILADRES	-
BIJLAGE	-	ONDERWERP	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).

Geacht college van Gedeputeerde Staten,

Toelichting:

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: -Merwedelijn
-Waterlinielijn
-binnenstadsas (huidige busbaan door het centrum)

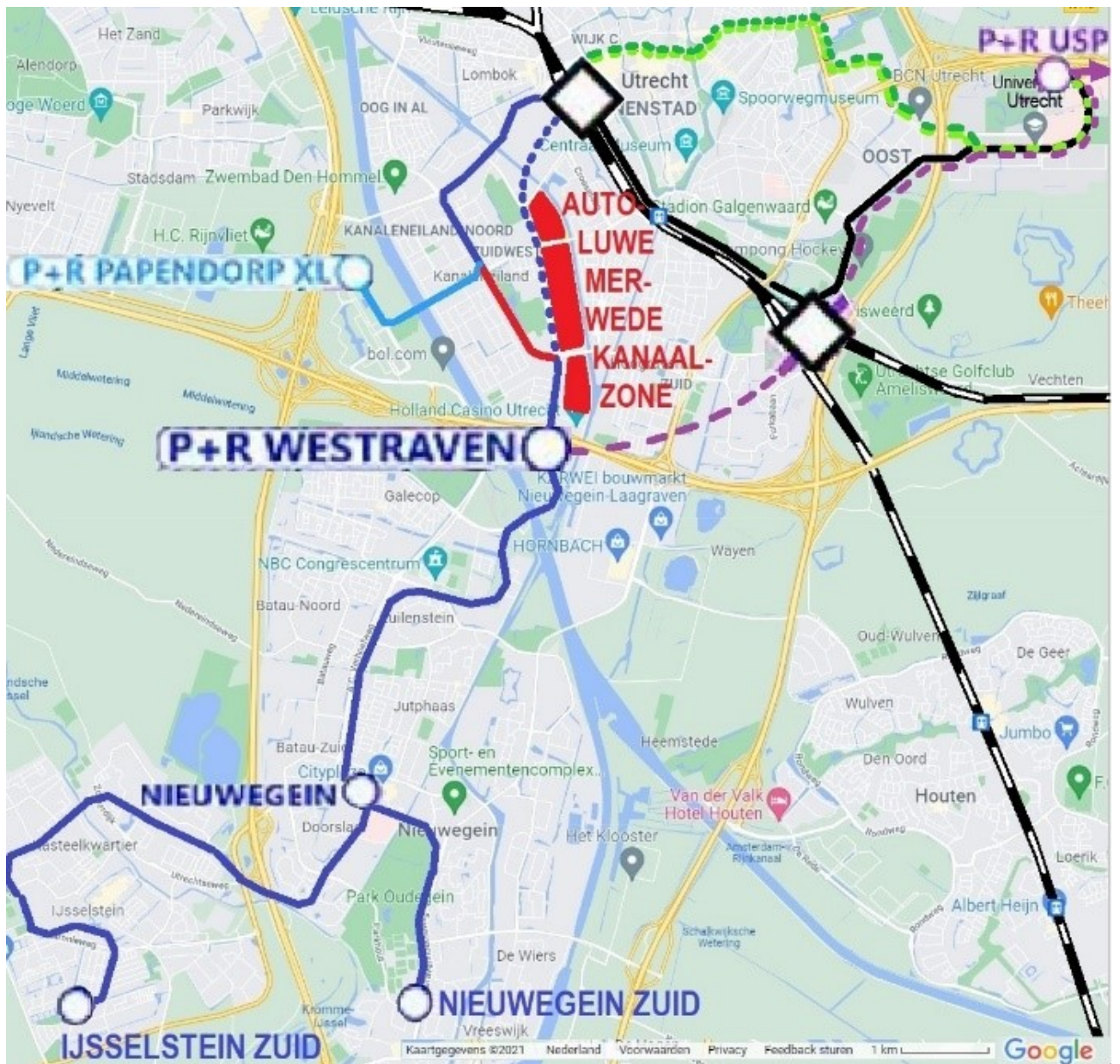
Station: Lunetten-Koningsweg

Tramlijn: Papendorplijn



Figuur 1

2. De kaart op internet is zodanig vervormd dat het lijkt alsof de route van de Merwedelijn 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. Hier onder ziet u de kaart op de juiste schaal (afb. 2).



Figuur 2

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?

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 Merwedelijk 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	2 minuten lopen naar halte	2 minuten lopen
	4 minuten stallen + lopen	2 minuten wachten	2 afdalen+verspreiden+wachten
		3 minuten rijden	4 minuten rijden
		3 minuten lopen	1 minuten in drukte trap op
			5 minuten lopen door stationsgebied
Reistijd vanaf voordeur:	12 minuten	10 minuten	14 minuten

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	6 minuten lopen naar halte	7 minuten lopen
	4 minuten stallen + lopen	2 minuten wachten	2 afdalen+verspreiden+wachten
		2 minuten rijden	2 minuten rijden
		3 minuten lopen	1 minuten in drukte trap op
			5 minuten lopen door stationsgebied
Reistijd vanaf voordeur:	9 minuten	13 minuten	17 minuten

Figuur 3

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

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 geprognotiseerd is?

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 geprognostiseerd is?

Namens de SP-fractie provincie Utrecht en hoogachtend,

A. Poppe