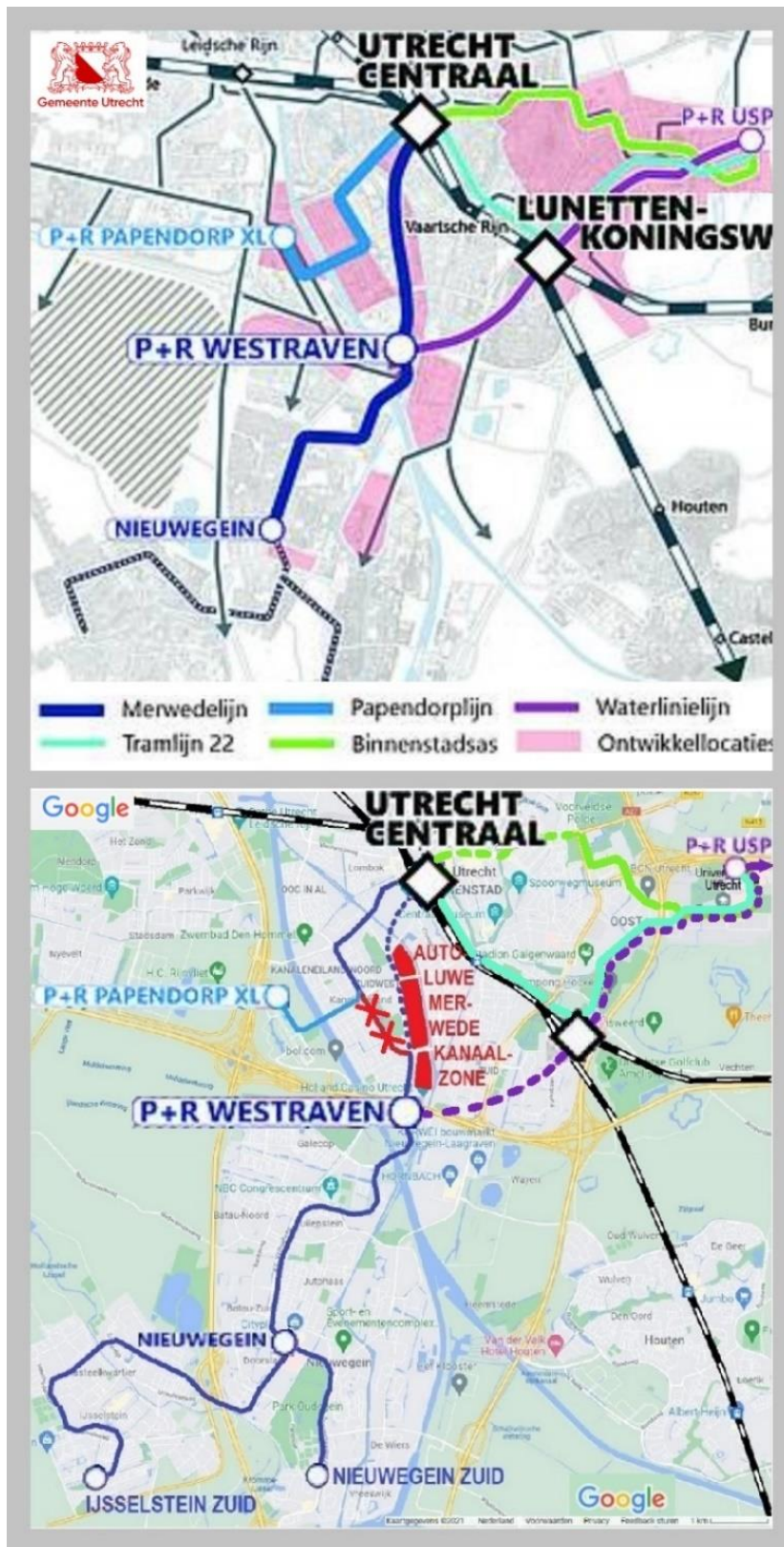


De vragen gaan over de prognose dat de sneltrams naar Nieuwegein 50.000 reizigers per dag zullen trekken (dit is maar liefst 2x zoveel als de huidige Nieuwegeinlijn en Uithoflijn bij elkaar). Dit komt door een te maken tunnel langs een dichtbevolkte woonwijk (genaamd Merwedekanaalzone / MWKZ) die niet ver van Utrecht CS gebouwd zal worden en waar bijna geen parkeerplaatsen komen. Bewoners met een auto moeten daarom per metro of fiets naar transferium Westraven (een grote parkeergarage naast de snelweg A12) of . Bewoners die kiezen voor OV moeten naar Utrecht CS (later te verlengen naar de universiteit via de binnenstad):

1. Als de prognose van 50.000 reizigers per dag klopt zullen de meeste passagiers na vertrek uit Utrecht CS al spoedig bij de autoluwe woonwijk uitstappen (of op Westraven), zodat de lange sneltramvoertuigen voor het overgrote deel met veel minder passagiers heen en weer zullen rijden. Vindt u dit efficiënt, energiezuinig en gunstig qua exploitatiekosten?
2. Op de kaart op de Utrechtse internetsite is de kaart vervormd zodat de route van Utrecht CS naar Westraven langer lijkt dan van Westraven naar Nieuwegein, zodat men de indruk krijgt dat het doorrijden met weinig passagiers minder erg is (zie de afbeeldingen hier onder). Waarom vervormde men die kaart?
3. De huidige sneltram zal verdwijnen uit het zuidelijk deel van Kanaleneiland (zie rode kruisen in onderstaande kaart). Komt daar vervangend vervoer of moeten deze OV-passagiers een halve kilometer oostwaarts lopen?
4. In een van de vele rapporten die behoren tot het Utrechtse "Mobiliteitsplan 2040", de "QuickScan Zuidlob HOV" staat dat volgens "modelberekeningen" de rit van halte P&R Westraven naar Utrecht CS 4 à 5 minuten korter zal worden, maar zo'n grote rijtijdwinst is uiterst onwaarschijnlijk voor zo'n kort stukje (3,5 kilometer). 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. Zullen de trams zeer sterk accelereren of komen er zeer weinig tussenhaltes? Kan inzage worden gegeven in de modelberekeningen en kunnen ze gecontroleerd worden door een onafhankelijke instantie?
5. In de QuickScan staat dat de gemiddelde tramsnelheden in Gent, Dijon, Freiburg varieert tussen de 15,2 en 20,5 km/u. Het gemiddelde van de huidige Nieuwegeinlijn is 28 km/u en dit is al de gevaarlijkste sneltramlijn van Nederland. Men wil dit verhogen naar 35 km/u. Is dat realistisch? Of worden de afstanden tussen de haltes vele malen groter dan in die andere steden? (Dit waren de belangrijkste vragen, verkort weergegeven. Er volgen meer vragen).



Figuur 1. Boven: de vervormde kaart op <https://www.utrecht.nl/nieuws/nieuwsbericht-gemeente-utrecht/merwedemetro-begin-van-versnelling-woningbouw-metropoolregio-utrecht/> . Onder: hetzelfde gebied op Google Maps met de autoluwe woonwijk en de tram- en metrolijnen er in getekend.



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.

Figuur 2.

QUICKSCAN HOV ZUIDLOB 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

QUICKSCAN HOV ZUIDLOB 14 juli 2020

Een route via de MWKZ zou een grotere meerwaarde kunnen hebben wanneer zou worden ingezet op een ondergronds tracé. Daar kan met 70 km/u gereden worden bij grotere halteafstanden 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 Organisatie Tweede Kamer der Staten-Generaal Vergaderjaar 1998-1999 Datum publicatie 03-09-1999

Railveiligheid

Bron: rapport Arcadis Heidemij Advies 18 mei 1998

ongevallen sneltrams

Jaar	Nieuw egein	Arns teveen	Den Haag	Rotterdam
1991	27	10	5	4
1992	30	12	6	4
1993	32	15	5	4
1994	16	10	4	3
1995	20	14	4	4

Figuur 3. Fragmenten uit het Utrechtse Mobiliteitsplan 2040 en een Kamerstuk