

## **Verslag inspiratiemiddag tram ROCOV Utrecht**

26 oktober 2010 14.15 – 17.00 uur

Locatie: Provinciehuis Utrecht

### **1. Opening om 14.00 uur.**

Voorzitter **Marieke Flee**r van het ROCOV-Utrecht heet alle aanwezigen hartelijk welkom. Het doel van de middag is om de aanwezigen op een ongedwongen manier inspiratie te laten opdoen voor de discussies de lopen en komen aangaande de aanleg van de tram in Utrecht en omgeving.

**Johan Diepens**, directeur Mobycon, houdt een inleiding over trends in het vervoer in het algemeen en openbaar vervoer in het bijzonder.

Voorafgaand wordt een stemming onder de aanwezigen gehouden over de volgende stellingen:

- Stelling 1: Het aanleggen van de tram is een paardenmiddel om de bereikbaarheid van Utrecht te garanderen.
- Stelling 2: De introductie van de tram gaat ten koste van de sociale functie van het openbaar vervoer.
- Stelling 3: De introductie van de lagevloertram zal een impuls geven aan de openbare ruimte in de binnenstad van Utrecht.

Stellingen 1 en 2 worden bijna unaniem afgestemd, terwijl de meeste aanwezigen zich wel in stelling 3 kunnen vinden.

Johan betoogt vooral dat de individuele auto passé is, en dat naar vormen van collectief vervoer moet worden gekeken. Een aantal trends zijn zichtbaar, zoals een rijbewijs voor iedereen.

Vooraf op afstanden vanaf 7,5 kilometer is er nog veel terrein te winnen voor zowel de fiets, als het openbaar vervoer. In steden moet hierbij vooral worden ingezet op een fijnmazig netwerk met hoge frequenties, terwijl voor randgebieden aan andere vormen van openbaar vervoer gedacht moet worden. Hier kunnen peplemovers, automatische systemen en deeltaxi's uitkomst bieden, om reizigers naar hoogfrequente en snelle lijnen te vervoeren.

Als voorbeeld wordt Zürich aangehaald – een stad die niet veel groter is dan Utrecht – waar het openbaar vervoer een marktaandeel heeft van 2/3. Als reactie geeft BRU aan dat men er niet aan zou moeten denken dat 2/3 van de verplaatsingen per openbaar vervoer zou worden gedaan, aangezien dat veel te veel kost. Voor elke reiziger moet namelijk worden betaald en dat geld is er niet.

Organisatie van het OV is cruciaal. Integratie speelt hierbij een belangrijke rol. Lijnen moeten perfect op elkaar aansluiten en je moet overal kunnen komen met het OV.

De e-fiets is ook een trend. Vooralsnog is die niet een concurrent van het OV, maar dat kan in de toekomst anders worden.

### **Rob van der Bijl, [www.lightrail.nl](http://www.lightrail.nl)**

Er wordt meestal alleen gekeken naar grote steden als het gaat om goed openbaar vervoer. De meeste mensen in de wereld wonen echter in middelgrote steden, tussen 100.000 en 300.000 inwoners. Hier is nog een wereld te winnen. Aan de hand van een aantal voorbeelden uit Frankrijk, de Verenigde Staten en Japan, worden ontwikkelingen in het buitenland geschetst.

Globaal zijn 3 ontwikkelingen op het gebied van lightrail te onderscheiden:

- Tramtreinen (de spoorlijnen die worden omgebouwd tot lightraillijnen waar met licht materieel op gereden wordt.)
- De klassieke stadstram. Schiet in heel Europa overal uit de grond. Wordt vooral in Frankrijk gebruikt als een impuls in de openbare ruimte.
- Buitenlijnen, waar hogere snelheden gehaald kunnen worden, en door het lichte materieel met hoge frequenties wordt gereden

De tram blijkt grote invloed te hebben op de economie en de sociale samenhang in steden waar hij is (her)ingevoerd. Lightrail mag nooit een doel op zich zijn, maar moet altijd in dienst staan van dergelijke doelen, waar naast sociaal-economische doelen ook gedacht moet worden aan bereikbaarheid, milieubeleid en opwaardering van de openbare ruimte.

Voorbeelden uit Frankrijk worden gegeven. Hier is een eerste lijn meestal al in staat om 70% van het vervoer in een middelgrote stad naar zich toe te trekken. Het succes in Frankrijk blijkt samen te hangen met een nauwkeurige planning van de lijn; de lijn doet veel attractiepunten aan die de lijn tot een succes maken. Altijd wordt het hoofdstation aangedaan, het centrum, een groot sportstadion, een muziekhall en de universiteit. Dit garandeert veel reizigers.

In veel landen heeft men de omslag gemaakt van autodenken, naar openbaarvervoerdenken. Hierbij heeft men voor de komende jaren in Frankrijk een investeringsbudget van €1.700 miljard, waarbij haast 95% naar openbaar vervoer gaat. Nederland loopt in die ontwikkeling achter.

Het beeld dat het openbaar vervoer in Nederland slecht is en er niets zou kunnen, klopt niet helemaal. Op sommige plaatsen loopt het openbaar vervoer wel fors achter. Brabant heeft bijvoorbeeld een modal-split die om te huilen is. Utrecht heeft internationaal gezien ook maar matig openbaar vervoer. In Nederland lukken sommige zaken wel, zoals RandstadRail. Dat is dan ook meteen een groot succes. Alleen is het in Nederland zeer moeizaam om een geheel nieuw project van de grond te trekken, als er nog geen bestaande lightraillijn is. Uitbouwen van bestaande systemen is echter relatief eenvoudiger.

### **Jan Korff de Gidts, Kracht van Utrecht**

Utrecht is één van de meest succesvolle economische regio's van Europa. De komende jaren wordt ook een aanzienlijke bevolkingsgroei verwacht. Al deze extra mobiliteit die economie en bevolkingsgroei genereert, kan niet meer met de auto worden opgevangen. Files kunnen niet korter worden – laat staan worden opgelost – met het bouwen van meer wegen.

De ladder van Verdaas wordt aangestipt. Dit is een methode hoe naar mobiliteitsbeleid gekeken moet worden. De laatste prioriteit is het aanleggen van meer infrastructuur, terwijl het huidige beleid er vooral op is gericht om aan die onderste kant van de ladder alle investeringen te plegen.

Een vergelijking wordt gemaakt tussen het aantal overstappunten tussen auto en openbaar vervoer in Amsterdam en Utrecht. Amsterdam blijkt acht van dit soort knooppunten te hebben, terwijl Utrecht er op dit moment slechts twee heeft – Breukelen en Zeist – waarvan er één nog zelfs in aanbouw is.

In Utrecht is 2/3 van het autoverkeer regionaal autoverkeer. Hier is dus door Utrecht zelf wat aan te doen door regionaal beleid voor te ontwikkelen. Een voorbeeld hiervan is de manier waarop mensen boodschappen doen. Weinig parkeerplaatsen bij winkelcentra en supermarkten zet mensen er toe aan om te fietsen en niet om de auto te gebruiken bij het doen van boodschappen.

Door het plan van de Kracht van Utrecht wordt de regionale bereikbaarheid vergroot, niet die van automobilist, maar van het totale vervoersysteem, waarbij vooral de bereikbaarheid per openbaar vervoer en fiets enorm toeneemt.

Onderdeel van het plan van de Kracht van Utrecht is congestieheffing op regionale schaal. In Stockholm zijn hier goede ervaringen mee opgedaan. Daar is de filedruk 30%-50% afgenomen en heeft men 14% minder emissie-uitstoot. Voor Utrecht zou een heffing 100 miljoen per jaar kunnen opbrengen; een mogelijkheid om het tekort in aanleg van de tram mee te financieren.

Ook de e-fiets is een middel waar op moet worden ingezet. De e-fiets is vooral belangrijk voor afstanden van +/- 15 kilometer. Op deze afstanden is nog veel terrein te winnen van de auto.

Een samenhangend OV-net is van groot belang. Bus, tram en trein moeten als één geheel worden gezien. Centraal hierin staat de binnenstadsas en de verstraming daarvan.

## **Discussie** (olv Johan Diepens)

*Bastian Jansen* (BRU) merkt op dat het de ambitie is van het BRU om het openbaar vervoer te verbeteren. De modal-split moet gunstiger worden voor het openbaar vervoer en de fiets. Hij beaamt dat het onmogelijk is om alle bevolkingsgroei door de auto alleen te laten opvangen. Problemen waar men mee te maken heeft is dat de doorstroming en de snelheid van het openbaar vervoer de afgelopen jaren steeds verder achteruit gaat. De capaciteit is verder zeer beperkt op een aantal corridors. Naar de Uithof is het al niet meer mogelijk om voor de reguliere bussen de vervoersstroom te kunnen verwerken. Puur op basis van vervoerskundige argumenten moet hier dus een schaa sprong worden gemaakt en is de tram noodzaak.

Problemen waar tegenaan wordt gelopen is dat een schaa sprong niet alleen geld kost in het kader van initiële investeringen voor infrastructuur, maar dat ook veel geld gemoeid is met de exploitatie.

Deze druk op exploitatiekosten is moeilijk op te vangen.

*Rob van der Bijl* bestrijdt dit. Een tram is op langere termijn juist voordeliger, ook in de exploitatie, als er maar voldoende reizigers zijn. In Groningen heeft onderzoek dit uitgewezen. Ook kosten extra reizigers in openbaar vervoer niets, zolang er nog veel overcapaciteit is. Dit is vooral het geval met veel minder drukke lijnen.

*Jan Snijders* (ROCOV-Utrecht): vooral snelheid is zeer belangrijk. Mensen laten het openbaar vervoer staan als deze niet kan concurreren met de auto als het om snelheid gaat. Daarnaast wordt er ook niets gedaan aan P+R. Dit is belangrijk in het voor en natransport van een reis.

*Rob Tiemersma* (gemeente Utrecht): P+R haalt mensen niet van de snelweg af en is dus niet een erg geschikt middel in dat opzicht. De P+R terreinen bij Westraven en de Uithof worden momenteel aangelegd.

*Rob van der Bijl* bestrijdt dit. Zolang er geen P+R terreinen zijn, worden deze ook niet gebruikt.

*Johan Diepens* vult aan dat er een kwartiergrens bestaat als het om P+R terreinen gaat. Mensen zijn bereid een kwartier van huis af te reizen en een kwartier voor aankomst over te stappen op een P+R terrein.

*Rob Tiemersma* merkt op dat onder andere financiën altijd een probleem zijn bij traminfrastructuur. Het duurt zeer lang om een HOV baan te realiseren. Dat plan is inmiddels nog niet gereed, laat staan dat een grootschalig tramsysteem op korte termijn denkbaar zou zijn. De HOV banen in de stad zijn wel zo gebouwd dat ze relatief eenvoudig vertrambaar zijn.

De binnenstadsas is om legitieme redenen nog niet aangelegd.

*Rob van der Bijl* reageert hierop dat er doorheen gekeken moet worden als er zich problemen voordoen met de aanleg en realisatie van traminfrastructuur en dat het hoog op de agenda zetten en houden, doorbraken kan veroorzaken.

*Herman Scholts* (GVU): momenteel wordt al het openbaar vervoer geconcentreerd op het Centraal Station van Utrecht. Hierdoor heb je zware lijnen nodig. Een idee is het om een tweede intercitystation in Utrecht aan te leggen. Dan kan het netwerk zich meer concentreren op twee knooppunten en zou wellicht kunnen worden volstaan met de exploitatie met bussen.

*Jan Korff de Gidts* geeft aan dat problemen op Utrecht Centraal op te lossen zijn door station Lunetten op te waarderen en de HOV-baan om de Zuid via dat station te leiden. Hierdoor is het voor veel reizigers niet meer noodzakelijk om Utrecht Centraal aan te doen.

*Ruben Post* (raadslid PvdA Utrecht) is een voorstander van de tram. Veel van de randvoorwaarden voor de tram om de Zuid zijn al gerealiseerd, zoals het bestemmingsplan.

*Jan Snijders* concludeert dat het plan van de Kracht van Utrecht goed aansluit bij de visie van het BRU en dat voor 2028 het zeker mogelijk moet zijn om een dergelijk tramnet in Utrecht gerealiseerd te hebben.

Mirjam Geeraerts (OV-consumentenplatform Groningen) heeft het laatste woord door te vragen of het beschaafd is dat in Nederland meer auto's rondrijden dan op het hele Afrikaanse continent bij elkaar.

De bijeenkomst wordt door Marieke Flee om 16.45 afgesloten onder dankzegging aan de sprekers. Informeel wordt verder gepraat bij de borrel na afloop.