

SAMENVATTING

De Kracht van Utrecht, met als ondertitel Een Duurzaam Regionaal Alternatief, de toekomst van de mobiliteit, is een coproductie van de Vrienden van Amelisweerd en de Natuur en Milieufederatie Utrecht. Het rapport biedt inwoners van stad en regio, bestuurders, politici en ambtenaren een duurzaam regionaal alternatief voor het uitbreiden van wegen in en rond de stad Utrecht.

Met dit rapport zetten we als Vrienden van Amelisweerd en de Natuur en Milieufederatie Utrecht een traditie voort – we zijn niet alleen tegen, maar we zijn ook ergens voor. En we merkten ook dat zowel ambtenaren, bestuurders als politici behoefte kregen aan een onderbouwing van een stevig alternatief. Met als doel om een gelijkwaardige vergelijking tussen OV- en autovarianten te kunnen maken. We zijn verheugd een vergelijkbare wens aan te treffen in het advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage voor de Richtlijnen MER Ring Utrecht.

Het rapport beschrijft de ontwikkeling naar een leefbare stad en regio anno 2030/ 2040, waarin mensen zich op een milieuvriendelijke manier en met respect voor het landschap verplaatsen.

Dit rapport is opgesteld aan de hand van de mobiliteitsladder³. We zijn dan ook zeer verheugd met de reactie van het Bestuur Regio Utrecht (BRU) op de Startnotitie Ring d.d. 16 maart 2009: “Zet de mobiliteitsladder krachtiger in bij communicatie en besluitvorming.”

Is inzetten op nog meer asfalt de oplossing? Nee, niet voor ons Utrecht. Een belangrijk uitgangspunt in De kracht van Utrecht is dat het massale autoverkeer slecht is voor ruimtegebruik, gezondheid, landschap, klimaat en milieu. Ofwel, samengevat: slecht voor onze leefomgeving. En een hoge kwaliteit van de omgeving wordt in rapporten als ‘Utrecht 2040’ gezien als basis voor de kracht van de regio.

De opstellers onderbouwen in het rapport de stelling dat extra asfalt niet nodig is als 1 op de 7 automobilisten, die zich in de regio in de spits verplaatsen, gaat lopen, fietsen en/of gebruik maakt van het openbaar vervoer. Een op de zeven forenzen (en dat hoeft dan natuurlijk niet elk dag dezelfde automobilist te zijn): dat betekent ongeveer 100.000 mensen in deze regio waarvoor faciliteiten en voorzieningen gecreëerd moeten worden. Het gaat dan naast mobiliteitsmanagement door werkgevers en werknemers, vooral om een verdubbeling van de capaciteit van het openbaar vervoer en een netwerk van snelfietspaden.

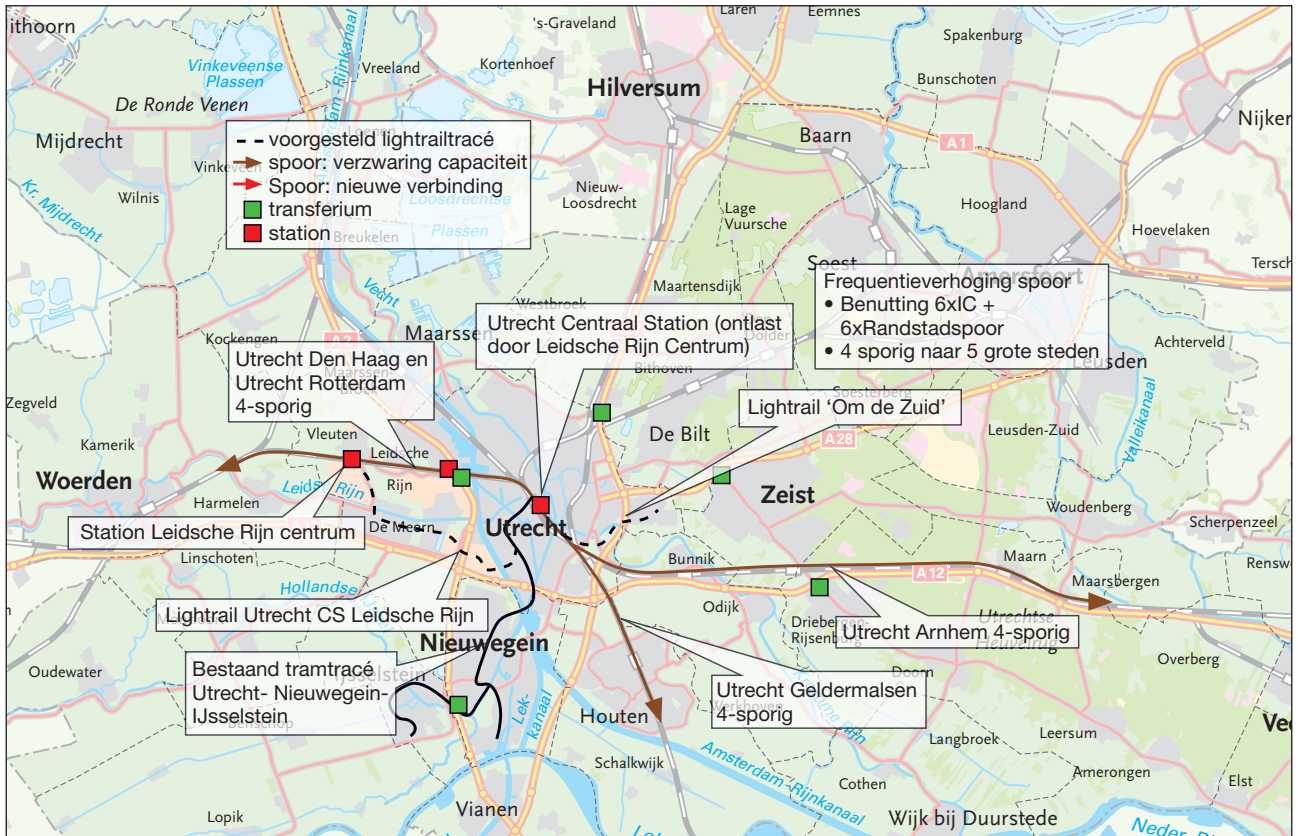
De verdubbeling van de capaciteit voor het openbaar vervoer stelt deze regio ook in staat de mobiliteitsgroei van 1 a 1,5 % per jaar op te vangen. Dat houdt in dat 2020 ruim 200.000 extra reizigers in het OV vervoerd kunnen worden t.o.v. 2008. Daarna kan de capaciteit zonodig nogmaals vergroot worden omdat op het gerealiseerde robuuste OV-netwerk nog veel meer treinen en sneltrams per uur kunnen rijden.

Wij maken de keuze voor een prettige, intense, levendige, groene en gezonde stad. Dat is de Kracht van Utrecht. Dat kan alleen met een innovatieve organisatie van mobiliteit gepaard gaande met een schaal-sprong in openbaar vervoer, fiets en lopen: *We houden van Utrecht !*

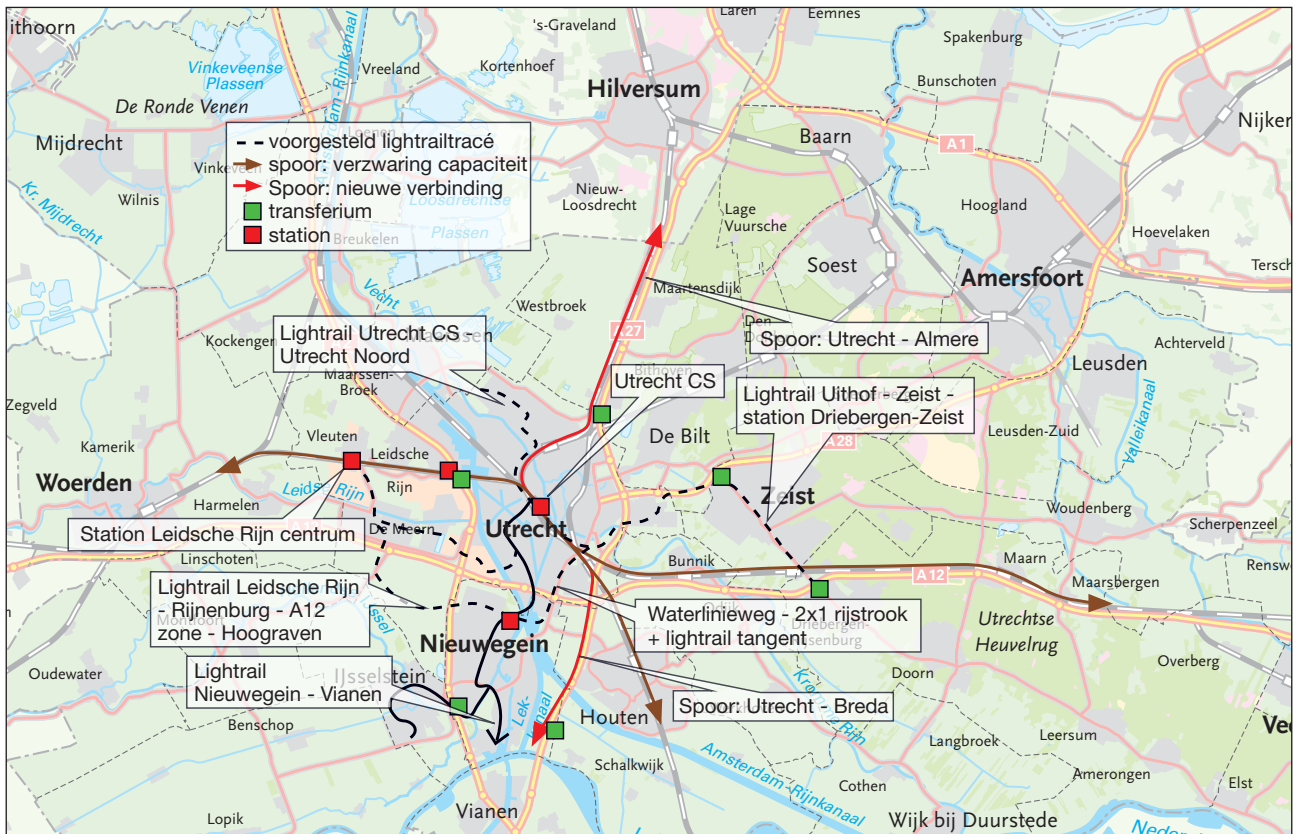
De opstellers van het rapport

³ De allereerste sport van de mobiliteitsladder is ruimtelijk beleid, het scheppen van werkgelegenheid en vervoersrelaties waar veel mensen wonen. Als dat onvoldoende effect heeft komen daaropvolgend verschillende soorten maatregelen aan de orde. Achtereenvolgens zijn dat Anders betalen als instrument, mobiliteitsmanagement Slim werken = Slim reizen, uitbreiding van het openbaar vervoernet, meer benutten en/of aanpassen van bestaande infrastructuur. Pas als zevende laatste sport van de ladder komt de noodzaak van nieuwe infrastructuur aan de orde.

OV-Fase 1



OV-Fase 2



OV-Fase 3

