

1. Samenvatting Kracht van Utrecht als burgerinitiatief **Een burgerinitiatief voor een leefbare stad met een stevig OV-Lightrail-netwerk**

Op 23 april 2009 maakten de Vrienden van Amelisweerd en de Natuur en Milieufederatie Utrecht een rapport openbaar, getiteld De Kracht van Utrecht, een duurzaam regionaal alternatief voor het uitbreiden van wegen in en rond de stad Utrecht. In dit rapport is een visie ontwikkeld op een leefbare stad en de toekomst van de mobiliteit anno 2030/40.

Met dit rapport zetten de Vrienden van Amelisweerd (vanaf 1971) een traditie voort: we zijn niet alleen tegen, maar we zijn ook ergens vóór. 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. Het rapport is opgesteld aan de hand van de mobiliteitsladder¹.

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.

In “de Kracht” is de stelling onderbouwd 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 via een fors uitgebreid Lightrail-netwerk.

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-Lightrail-netwerk nog veel meer treinen en sneltrams per uur kunnen rijden.

Wij kiezen 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 schaa sprong in openbaar vervoer, fiets en lopen: We houden van Utrecht !

Wie denkt met ons, de NMU en de Bestuursregio Utrecht mee over het realiseren van een stevig OV-Lightrail-netwerk? Leg contact met Jan Korff de Gidts, 06 3363 0344, info@vriendenvanamelisweerd.nl

¹ De allereerste sport van de **mobilitieitsladder** 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 voor mobiliteit 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.

2. Perspectief van de Kracht van Utrecht 2010 – 2030 als burgerinitiatief Jan Korff de Gidts, voorzitter van de Vrienden van Amelisweerd

In mijn bijdrage wil ik uw aandacht vragen voor onze motieven om dit alternatief in de Kracht van Utrecht te ontwikkelen en wat onze duurzame visie op stad en mobiliteit globaal inhoudt. Ik wil tevens schetsen waar ons ontwerp voor een OV-Lightrailstelsel uit bestaat, hoe de Bestuursregio Utrecht (BRU) op deze schetsen heeft ingespeeld, en tot welke doorbraak in OV-denken dit heeft geleid. Tot slot leg ik u de kansen voor op realisatie ervan, schets kort ons perspectief en doe een oproep voor het meedenken in het realiseren ervan.

Aanleiding en motieven

Als voorzitter van de Vrienden van Amelisweerd ben ik al vele jaren betrokken bij dit gebied. Nieuw en Oud Amelisweerd zijn met Rhijnauwen onderdelen van fraaie landgoederen aan de Oostkant van de stad Utrecht. Ze zijn inmiddels beroemd om haar oude hoogopgaande rivierkleibossen en haar recreatiemogelijkheden voor de stadsbewoners; en tevens berucht vanwege de veldslag die zich in 1982 afspeelde voor een snelweg door Amelisweerd. Wie van U - van boven de veertig – heeft geen associatie met “de strijd in Amelisweerd”?

Het was begin januari 2009 toen bij ons, Vrienden van Amelisweerd, de gedachte ontstond om een stevig alternatief te bedenken voor een nieuw snelwegenplan rond Utrecht.

Einde 2008 had Rijkswaterstaat in overleg met de provincie en de gemeente Utrecht nieuwe wegvarianten onderzocht (“Planstudie Ring Utrecht”). De inzet van de overheid was wederom gericht op meer asfalt als oplossing voor de files. Peiljaar voor de overheid was 2020.

Wij geloven er echter niet meer in dat je met meer wegen files oplost. Wij willen de spiraal van meer auto's – meer files – meer wegen – meer auto's doorbreken. Juist vanwege de leefbaarheid in en rond de stad. Maar dan moet de reiziger, de forens een alternatief hebben.

In de Planstudies is tot nu toe slechts mondjesmaat aandacht voor Openbaar Vervoer, terwijl de ontwikkeling van een Utrechts Openbaar Vervoersysteem via rail 30 jaar achter loopt. De ontwikkeling van de Uithof en het Academisch Ziekenhuis aldaar ging niet gepaard met een gelijktijdige ontwikkeling van een railverbinding. Diverse malen zijn in de regio kansen gemist om bij nieuwe uitbreidingen (Houten, Leidsche Rijn) railverbindingen gereed te hebben voordat de bewoners arriveerden. Hoe zal dat nu komende jaren in Almere gaan?

Duurzame visie op stad en mobiliteit

In ons alternatief “De Kracht van Utrecht” richten wij ons dan ook op een duurzame visie op stad en mobiliteit op de lange termijn, 2030. Als grens van ons studiegebied gebruikten we onze regio: zeg maar de cirkel van Woerden, Nieuwegein, Vianen, Culemborg, Houten, Zeist, Amersfoort, Breukelen, naar Woerden. Als structuur van het rapport gebruikten we de mobiliteitsladder als handvat. Tien betrokken burgers werkten gedurende acht weken elke woensdagavond intensief samen en brachten hun expertise in voor elk van de zeven sporten op deze “ladder van Verdaas”.

We ontdekten dat de Kracht van Utrecht voortkomt uit de rijkdom van cultuur, landschap en natuur, maar ook uit de menselijke maat van de stad. Utrecht is vooral loop- en fietsstad. We willen Utrecht behouden als aantrekkelijke mix van stad en natuur in de directe omgeving en een mix van stad, ontspanning en cultuur. Stedelijke verdichting is alleen mogelijk als deze gepaard gaat met een radicale omslag in ruimtegebruik en mobiliteit. Dat kan alleen als de

auto ruimte inlevert en groen wordt gespaard. Dat betekent: minder auto's de stad in, meer ruimte voor fiets en een schaa sprong in kwaliteit en frequentie van het OV.

We hebben berekend dat wanneer een op de zeven forenzen in de spits een andere keuze maakt (en dat hoeft dan natuurlijk niet elk dag dezelfde automobilist te zijn) er voor ongeveer 100.000 mensen in deze regio extra faciliteiten en voorzieningen gecreëerd moeten worden. Het gaat dan naast mobiliteitsmanagement door werkgevers en werknemers (o.a. telewerken), vooral om een verdubbeling van de capaciteit van het openbaar vervoer en een netwerk van snelfietspaden. Juist tussen de woon- en werklocaties die er nu zijn en er in de komende twintig jaar bijkomen.

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.

Zie de ontwerpen voor een OV-Lightrailnetwerk voor 2020 en 2030. De in "de Kracht" bepleite schaa sprong van het OV-railnetwerk in kwaliteit en frequentie voldoet aan het SPIN-model met radialen en tangente n (spaken en wielen). Belangrijk principe is voorts de samenhang binnen dit OV-Lightrailnetwerk van de vereiste viersporigheid naar de 5 grote steden, het intensiveren van Randstadspoor en de spoorlijn Almere-Utrecht-Breda, de AUB-lijn.

In het ontwerp van het OV-Lightrailnetwerk 2030 laten we tevens zien hoe het OV-netwerk past op de ruimtelijke ontwikkeling voor 2030, transferia en (multimodale) knooppunten met overstapmogelijkheden. Het rendement op de ringlijn van tangente n wordt met de aansluiting op economische kerngebieden sterk vergroot. Bovendien ontstaat er een ringlijn om de stad, waardoor Utrecht CS wordt ontlast.

Doorbraak in OV-denken

Het doet ons dan deugd dat we met deze ontwerpen de regionale ambitie voor een OV-railnetwerk sterk hebben weten te vergroten. Mede ondersteund door BRU-onderzoek naar de vervoerswaarde van de 5 tramlijnen en het doorrekenen door Goudappel van de Kracht van Utrecht. De Bestuursregio Utrecht (BRU) heeft inmiddels de ontwerpen met een begeleidende nota op 16 december unaniem aanvaard.

Binnen een jaar tijd heeft zich in de Utrechtse regio een doorbraak voltrokken in het OV-raildenken. Het OV-Lightrailnetwerk staat nu op de agenda. Dat werd tijd ook, want vele Europese steden zijn Utrecht ver vooruit, zie de tabel in de bijlage.

Stand van zaken: Doorrekening van "de Kracht" (KvU) door Goudappel

Uit de op 8 december gepubliceerde doorrekening van de Kracht van Utrecht door Goudappel is gebleken dat met name het prijsbeleid met het OV-Lightrailnetwerk zorgt voor veel minder reistijdverlies en veel minder congestiepunten. Wij zijn dan ook blij met het rapport van Goudappel. Het maakt glashelder dat de KvU verkeerskundig een volwaardig alternatief is voor de voorkeursrichting uit de Planstudies Ring Utrecht en daarom volwaardig moet worden meegenomen in de MER fase 2. De Kracht van Utrecht pakt de bereikbaarheidsproblemen van de regio veruit het beste aan. Niet alleen voor OV- en fietsreizigers, maar opvallend genoeg juist voor de automobilist. De KvU heeft de minste voertuigverliesuren en op netwerkniveau de minste resterende congestiepunten. De KvU heeft van alle varianten niet alleen de grootste groei in reizigersverplaatsingen per OV maar tot slot ook de grootste afname in voertuigkilometers per auto (en dus beste klimaatprestatie).

Betrokken overheden kiezen onder druk van Rijkswaterstaat vooralsnog voor verbreding van wegen. Wat het Goudappelrapport echter ook duidelijk maakt is dat de KvU in de MER fase 1 zeker niet volwaardig onderzocht is. Inverdieneffecten op het vlak van ruimtelijke ordening, evenals milieuvoordelen in en rond de stad zijn nog volledig buiten beeld gebleven. “De R van Ruimte!” zeg maar. Wij verwachten dat de KvU juist op die vlakken veel beter zal scoren dan de voorkeurs-richting en hopen dat ook deze aspecten in de MER fase 2 boven tafel zullen komen.

Kansen

- Tweede fase MER met MKBA; definiëren OV-normen; samenwerking binnen Randstad

Nu er een ontwerp_OV-Lightrailnetwerk van de KvU en BRU beschikbaar is gekomen is het zaak dat het politieke draagvlak voor de maatschappelijke kosten en baten analyse (MKBA) van dit alternatief overeind blijft. De Tweede Kamer heeft immers op 3 juli j.l. een motie aangenomen om de Kracht van Utrecht te laten onderzoeken in de 2^e fase MER, waar een MKBA deel van uitmaakt. Wij vragen om onverkorte uitvoering van deze motie. In de 1^e fase MER – die de afronding nadert – zijn slechts de verkeerskundige effecten op *hoofdlijnen* berekend en zijn de effecten op natuur en milieu niet doorgerekend. Ook de reistijdwinst op de OV en fietsnetten zouden onderdeel uit moeten maken van de vergelijking in de MER fase 2 als men werkelijk wil beoordelen met welke variant de bereikbaarheid het beste verbeterd wordt. Het wordt niet alleen voor een grondige MKBA van de KVU, maar ook voor het OV in Nederland als geheel hoog tijd voor het definiëren van OV-normen (deur tot deur reistijden, kwaliteit, standaardisatie materieel etc.). Wij pleiten bovendien voor een veel intensievere samenwerking tussen de Grote Steden (G4) en andere Randstadgemeenten, op het gebied van Lightrailontwikkeling en exploitatie, bijvoorbeeld via een Randstad-OV-autoriteit.

- Ontschotten MIRT-budgetten en Gebiedsontwikkeling

Het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) loopt tot 2020. Er is inmiddels meer aandacht dan ooit voor integraal denken in mobiliteit in relatie tot de R van Ruimte. Maar het ontschotten van potten lukt nog niet. Voor de aanleg van wegen, spoor- en vaarwegen bestaat er een groot Infrafonds. Er is een projectenpotje voor regionale OV-projecten en een voor de fiets. De Brede Doel Uitkering (BDU) gaat naar de stadregio's en de provincie en is vooral voor de exploitatie. Dan zijn er nog tal van andere potten van andere ministeries en provincies. En er komt een bezuinigingsoperatie aan (“Brede Heroverweging” van het kabinet. Met de problematiek van de stedelijke verdichting en de kilometerheffing gegronde redenen om voor de verlenging van het MIRT 2020-2028 al het beschikbare geld bij elkaar te vegen en te beoordelen waar het geld naar toe moet, waarbij wat ons betreft juist de ruimtelijke kwaliteiten en kansen leidend moeten zijn.

- Commissie Ruding en de Publiek-Private Samenwerking (PPS)

De Commissie Ruding heeft in 2008 in “Op de goede weg en het juiste spoor” een visie ontwikkeld op de toepassingsmogelijkheden van private financiering en private bekostiging in de infrastructuur van weg en spoor, oa. in relatie met Gebiedsontwikkeling en knooppuntontwikkeling. De commissie verwijst daarbij naar een aantal modellen voor het betrekken van institutionele beleggers, zoals pensioenfondsen, bij investeringen in infrastructuur die zij als kansrijk beschouwt. De commissie adviseert bredere toepassing van het PPS-contractmodel in de spoorsector.

De ervaring op dit gebied bij de beheerder van HSL-Zuid (“Infraprovider”) bevestigt het beeld dat dit model ook voor de spoorinfrastructuur tot een betere prijs-kwaliteitverhouding kan leiden. De commissie ziet mogelijkheden om spoorinfrastructuur sneller te realiseren met behulp van PPS door de begrotingsregel inzake budgetneutrale inpassing van PPS ruimer toe te passen, en op korte termijn ook al te starten met de voorbereiding van spoorinfrastructuurprojecten die in het huidige MIRT pas na de huidige kabinetsperiode zijn voorzien.

Wanneer PPS toegepast zou worden op een regional OV-netwerk zouden private partijen kunnen voorfinancieren en de overheid de beschikbaarheidsvergoeding voor dat netwerk vanaf 2020 kunnen bekostigen uit het MIRT 2020-2028.

Perspectief KvU/BRU?

- Op 21 januari zal er meer nieuws zijn over de debatten die in januari in Tweede Kamer, Gemeenteraad en Provincie zijn gehouden. Op 3 maart zijn de Gemeenteraadsverkiezingen. Verwacht wordt dat in de verkiezingsdebatten de groei van de stad Utrecht, de groei van het autoverkeer, en de gevolgen ervan voor het ruimtegebruik, de groene omgeving van de stad, de geluidsdeken en -hinder en de luchtkwaliteit discussiethema's zullen zijn.
- In april verwachten we het MIRT-vervolgdebat in de Tweede Kamer, alsmede voor de zomer van 2010 de bespreking van de integrale Nationale Markt en Capaciteitsanalyse (NMCA) voor de aanpak van mobiliteit.

De minister schrijft op 12 november 2009 aan de Kamer over zijn Handelingsperspectief: Er wordt een duidelijk onderscheid gemaakt tussen de analyse, de NMCA zelf, en de politiek-bestuurlijke conclusies die (mede) op basis daarvan worden geformuleerd. De conclusies worden opgenomen in een beleidsbrief, die tezamen met de NMCA en de uitkomsten van het bestuurlijk overleg MIRT van komend voorjaar naar uw Kamer worden gezonden. De beleidsbrief zal een (project)agenda bevatten, met voorstellen voor prioritering en fasering van opgaven en (potentiële) projecten en/of programma's (inclusief reeds lopende verkenningen). Daarbij gaat het erom hoe met de inzet van alle modaliteiten en beschikbare beleidsopties een totaaloplossing kan worden geboden voor de mobiliteitsproblemen in 2020/2028. De (project)agenda wordt opgesteld aan de hand van de 10 concepten uit de MobiliteitsAanpak, zoals robuustheid en capaciteitsproblemen/knelpunten, de (voorlopige) uitkomsten van de Visie Regionaal OV en de inhoud uit de Gebiedsagenda's. Het kabinet zal de afweging relateren aan de beschikbare financiële ruimte, en van daaruit haar handelingsperspectief bepalen voor de resterende kabinetsperiode. De gemaakte keuzes worden verwerkt in de begroting 2011.

- Hoe zal het zich in de Utrechtse regio ontwikkelen? De regio heeft behoefte aan sterke OV-ambassadeurs vanuit Utrecht, omliggende gemeenten, BRU en provincie, aan een OV-autoriteit bij en door de BRU en vooral aan een OV-regisseur binnen de Randstad. Ten behoeve van een duurzame mobiliteit in een duurzame regio.

Slot

Wie denkt met ons, de NMU en de Bestuursregio Utrecht mee over het realiseren van een stevig OV-Ligthrail-netwerk? Leg contact met Jan Korff de Gidts, 06 3363 0344, info@vriendenvanamelisweerd.nl

Bijlage 1: Tabel van Europese steden met (nieuwe) tram/ligthtrailprojecten

Tabel van Europese steden met tram/lightrailprojecten Bron: BRU, dec 2009

Stad	land	inw stad	inw./km!	inw agglom.	studenten	# lijnen	netlengte (km)
Bordeaux (N)	F	250.000	5.100	981.000	70.000	3	40
Mannheim	D	308.000	2.100	825.000	38.000	11	73
Geneve	CH	187.000	11.700	812.000	15.000	5	21
Alicante (N)	SP	332.000	1.600	757.000	30.000	4	98
Nantes (N)	F	282.000	4.300	751.000	33.000	3	41
Basel	CH	167.000	7.400	751.000	11.000	12	98
Murcia (N)	SP	434.000	500	743.000	30.000	1	2
Karlsruhe	D	286.000	1.700	712.000	24.000	8	68
Utrecht 2025 (N)	NL	330.000	3.400	700.000	65.000	4à6	65-70
Florence (N)	I	368.000	3.500	697.000	6.000	1	8
Utrecht 2009	NL	300.000	3.100	650.000	60.000	1	21
Straatsburg (N)	F	277.000	3.500	634.000	49.000	5	39
Gent	B	235.000	1.500	595.000	30.000	4	30
Grenoble (N)	F	158.000	8.700	542.000	23.000	4	35
Montpellier (N)	F	252.000	4.400	533.000	49.000	2	34
Augsburg	D	263.000	1.800	629.000	18.000	4	39

(N) = nieuw, Bron BRU dec 2009