



Wethouder Lot van Hooijdonk over de Utrechtse ambities:

Stapje voor stapje naar de fietsstad

Dirk Ligtermoet en Ron Hendriks

Lot van Hooijdonk werd in 2014 wethouder verkeer namens GroenLinks. Ze is vastbesloten de fietsambities van haar voorgangers om te zetten in daden. 'Maar ik zie het niet komen van grote stoere besluiten. Het moet langs de geleidelijke weg, anders krijg je alleen maar polarisatie.'

Met voorgangers als Tymon de Weger en Frits Lintmeijer kent Utrecht al langer een fietsvriendelijke politiek. Wat is de volgende stap?

'Voor mij staat de fiets symbool voor hoe je als stad wilt zijn. Als je het hebt over Utrecht als mondiale fietsstad, gaat het niet zozeer over fietsen en infrastructuur. Een fietsstad kenmerkt zich door de menselijke maat, denken vanuit de gebruiker. Om een stad die emancipeert, waar bijvoorbeeld ook ouderen en kansarmen mobiel kunnen zijn.'

'Als het om de grote lijnen van het mobiliteitsbeleid gaat,



is onder Frits Lintmeijer de visie over mobiliteit fundamenteel gekanteld. De wethouder verkeer is niet meer primair de belangenbehartiger van de verkeersdeelnemer. Hij houdt zich bezig met de belangen van alle Utrechters, van de bewoners, de mensen die hier aanwezig zijn, hier verblijven. De middelen voor mobiliteit en openbare ruimte worden bij elkaar gebracht. We bekijken het nu van gevel tot gevel.'

'Ik zie het als mijn taak om van het Ambitiedocument van Lintmeijer een echt verkeersplan te maken. Verwacht geen paradigmawisseling, die hebben we gehad. Maar de uitwer-

king is geen sinecure. Nu komt het erop aan, in meer formele keuzes, juridische keuzes ook. Die gaan we maken in een GVVP. En in het nieuwe Actieplan Utrecht Fietst! dat net is verschenen. Dat laat ook zien dat de Fietsagenda veel breder is geworden. Vroeger ging het vooral over netwerken, routes en stallingen. Nu gaat het ook over fietseconomie, maar ook over het betrekken van burgers en over ontwerpdetails, zoals verkeerslichten.'

Leidt dat tot nieuwe ontwerpinzichten?

'We hebben een Stads gesprek fiets gehouden omdat ik echt te weten wilde komen wat er leeft onder de Utrechtse fietsers. Om dat vervolgens politiek af te wegen. Daarbij bleek dat fietsers best zien dat er bijvoorbeeld met de hoofdroutes al heel wat is bereikt. En, veel meer dan ik verwachtte, lag de nadruk op details. Doe het consistent, zorg dat borden niet steeds veranderen, of de soort verharding. Verder viel op dat onze keuze in fietsparkeren, namelijk het realiseren van veel kort-parkeerplaatsen met dus ook een dagelijkse handhaving, ondersteund werd. En de ergernis over verkeerslichten kwam sterk naar voren. Daar is een meldpunt voor geopend hetgeen enorm veel reacties opleverde. In die reacties zie je echter wel dat het lastige kwesties blijven, want zelden is men over een concreet kruispunt eenstemmig. Juist omwonenden willen vaak het verkeerslicht behouden.'

'Je kunt verkeerslichten ook niet zomaar weghalen. Voor het kruispunt Van Ostadelaan/Van Scorelstraat hebben we een heel nieuw ontwerp gemaakt. Het hele profiel is opnieuw ingericht, met de voetganger als uitgangspunt, vervolgens de fiets en dan de rest. De stoepen zijn veel breder, evenals de fietsstroken, en de rijbaan is smaller met klinkers om de snelheid verder af te remmen. Door er integraal naar te kijken, kan het nu zonder verkeerslichten. De aanpak verschilt met vroeger, toen er eerst een verkeersplan werd gemaakt en het bijvoorbeeld alleen over fietsers ging.'

'Dat zie je ook bij de 'stadsboulevards'. Hoewel daar ook wel tegenkrachten ontstaan, zijn we met de eerste projecten al goed aan de slag. De westelijke stadsboulevard, van Marnixlaan tot Haydnlaan, zit in een consultatiefase. Het concept is hier al geconcretiseerd. Het uiterlijk is veel minder gericht op verkeer, meer op het woonkarakter. En het blijkt te kunnen, ook in termen van afwikkeling: minder asfalt, minder stroken, betere oversteekbaarheid en vooral een groenere uitstraling. Tweede project wordt 't Goylaan, aan de zuidkant van

de stad. Nu grotendeels 2x2 met parkeer- en afslagstroken ernaast; straks veel meer groen, bredere trottoirs en aan beide zijden één rijstrook plus een strook voor afslagen, parkeren en dergelijke. Plus aan beide zijden een tweerichtingfietspad, juist om de laan minder barrière voor fietsers te maken.'

Meer ruimte voor fietsers en minder voor de auto, is dat niet juist in de binnenstad nodig?

'Autovrije straten en autoparkeren in de binnenstad zijn gevoelige onderwerpen. In de eerste plaats is dan de stellingname in het Ambitiedocument waardevol, ook al zijn dat nog slechts "woorden": in de binnenstad primaat voor voetganger en fietser. We mogen ook best constateren dat we al een heel eind zijn. Vaak is het al primair domein van voetgangers en fietsers. Verder zien we dat het heel geleidelijk ook verder de kant op gaat die voor voetgangers en fietsers gewenst is. We zijn nu bijvoorbeeld bezig met het ontwerp van de Zadelstraat, de winkelstraat richting Domtoren. Hetzelfde geldt voor de Twijnstraat. De Mariaplaats wordt al heringericht, waarbij 60 autoparkeerplaatsen van straat verdwijnen en de auto veel meer te gast wordt in een gebied

voor voetgangers en fietsers. Het punt is dat juist op dit onderwerp er snel een politieke discussie ontstaat die vruchteloos is, zeker als er al te grote woorden worden gebruikt. Ik kies dan liever voor maatregelen die gedeeld worden door alle betrokken partijen en die ons de goede kant op helpen. Geleidelijk ja, en daar is niets mis mee. Maatregelen die over veel meer gaan dan alleen verkeer en door iedereen toegejuicht worden, daar kan ik echt wel trots op zijn.'

Zitten er nog andere maatregelen in het vat om de groei van het fietsen op te vangen, zoals deelfietsen?

'Ik ben sterk voor OV fiets. We doen proeven in de stad met OV fiets-locaties in het centrum, buiten het station, en dat werkt erg goed. Dan ga je een beetje twijfelen of zo'n deelfietsstelsel zoals je in Frankrijk ziet hier toch zou kunnen werken, ook al heeft in Nederland iedereen een eigen fiets. We doen een proef met elektrische leenfietsen in het industriegebied en ik ben daar wel benieuwd naar. Maar ik denk dat het uiteindelijk toch niet gaat gebeuren. Ik zou wel meer OV fietslocaties in de stad willen, maar OV fiets blijkt de eigen groei niet te kunnen bijhouden en die gaan voorlopig niet uitbreiden. Ook niet bij de stations zelf.'

Tour de France

Natuurlijk wordt ook de start van de Tour de France aangegrepen om de fiets in de schijnwerpers te plaatsen. Onderdeel van het Utrechtse Tour de France-programma is een scholenprogramma. Zo zijn er voor het basisonderwijs behendigheidswedstrijden, 'repair shops' en fietslessen voor kinderen gericht op veilig fietsen, fietskennis en verkeersinzicht. Voor het primair en voortgezet onderwijs zijn er lespakketten over de Tour de France, verkeersveiligheid, enzovoort. Voor het voortgezet onderwijs worden verder onder meer fietssimulators ingezet en is er een online innovatiewedstrijd.

Ook andere inwoners van de stad kunnen aan verschillende fietsactiviteiten deelnemen. Ze kunnen zo nodig een opgeknapte tweedehands fiets bemachtigen en er zijn fietslessen. De Tour vormt een goede gelegenheid om de verschillende initiatieven in de schijnwerpers te zetten, zo stelt de gemeente, die daarbij vooral mikt op de inwoners die nog weinig fietsen, zoals migranten. Ná de Tour wordt bekeken welke projecten zijn aangeslagen en kansrijk zijn om door te zetten.



De start van de Tour de France wordt aangegrepen om de fiets onder de aandacht te brengen bij mensen die tot nu toe weinig fietsen, zoals migranten.