

VVD knijpt een oogje toe voor de lieve vrede in de coalitie



Veel ruimte voor fietsers, voetgangers en openbaar vervoer, dat is wat GroenLinks-wethouder Lot van Hooijdonk wil.

FOTO ANGELIEK DE JONGE



Diane Hoekstra.

De voetganger, de fietser en het openbaar vervoer krijgen de komende jaren ruim baan om de mobiliteit in Utrecht te verbeteren. Maar Utrecht knijpt het autoverkeer in de stad verder af om de bereikbaarheid van de stad op peil te houden. De 'autovriendelijke' VVD knijpt een oogje toe.

Het omvangrijke mobiliteitsplan 2025 Slimme Routes, Slim Regelelen, Slim Bestemmen, van verkeerswethouder Lot van Hooijdonk (GroenLinks), ligt na een inspraakronde klaar om door de gemeenteraad te worden vastgesteld. De notitie moet een blauwdruk worden voor de mobiliteit in de stad voor de komende tien jaar.

Utrecht voorziet een groei van 330.000 inwoners naar 400.000 inwoners in de komende vijftien jaar. Het aantal mensen dat de weg opgaat in de spitsuren zal met bijna een kwart stijgen. Zonder maatregelen loopt het verkeer hopeloos vast, voorspelt Van Hooijdonk. Het is echter maar de vraag of dit plan die opstoppingen tegengaat.

Het stimuleren van automobilisten om zo lang mogelijk op de snelweg te blijven en een zo korte mogelijke route door de stad te rijden, is omstreden. Vooral bij het CDA. Door de aanleg van boulevards (geen dubbele rijbanen) en meer stoplichten aan de rand van de stad, hoopt de wethouder het autoverkeer zo te ontmoedigen, dat het leidt tot een gedragsverandering.

Een gedurfde gedachtesprong van GroenLinks, zeker gezien het debacle met de fietsstraat in de Burgemeester Reigerstraat, waar voormalig GroenLinks-wethouder Hugo van der Steenhoven eeuwig aan zal worden herinnerd. In die straat reden simpelweg té veel bussen en auto's om er de fiets voorrang te kunnen geven - het gedroomde paradepaardje moest net zo snel weer worden afgezadeld.

Het is niet uitgesloten dat de geschiedenis zich nog eens herhaalt met Van Hooijdonk aan het roer. De van huis uit activistische GroenLinkser heeft eerder met de milieuzone (weten van vervuilende dieselauto's in de binnenstad) laten zien een idee weliswaar goed over het voetlicht te brengen, maar in de uitvoering wat steken te laten vallen. De wethouder had de (gemeentelijke) verkeersborden voor de milieuzone niet op orde. Rechtszaken volgden.

Coalitiegenoot VVD, doorgaans niet wars van de aanleg van extra rijbanen, zal ondanks het hoge

'GroenLinks-gehalte' instemmen met het mobiliteitsplan. Tijdens de coalitieonderhandelingen in 2014 hebben de liberalen de 'knips' (afsluitingen) van GroenLinks om weten om te zetten in 'knijps' (ontmoediging van het verkeer.) Daarmee haalde de VVD een belangrijk punt binnen.

Monicabrug

De knijp op de Monicabrug is daar het jongste voorbeeld van. Door de stoplichten bij de Weerdsingel mondjesmaat op groen te zetten, wordt het aantal auto's gedoseerd. De eerste prognoses laten zien dat het verkeer inderdaad afneemt op deze plekken, maar anderzijds neemt het autoverkeer even verderop in Pijlsweerd juist toe, om de knijp te ontwijken. De bewoners in deze straten balen en ondernemers in de stad morren meer en meer over de slechte bereikbaarheid van hun bedrijven.

Een gevoelig punt voor de VVD, die het liefst alle verkeerslichten zo veel mogelijk op groen zou zetten om de doorstroming te bevorderen. Zolang ze in de coalitie met GroenLinks zit, is het niet ondenkbaar dat de VVD zich strategisch zo stil mogelijk houdt over dit onderwerp. Totdat er nieuwe gemeenteraadsverkiezingen zijn in 2018 en alles weer vloeibaar wordt.