

Open brief André van Schie en andere gemeenteraadsleden Utrecht



Ontwikkelgroep
Lombok
Centraal.

Utrecht, 19 mei 2017

Beste André en ook alle andere gemeenteraadsleden van onze geweldige stad Utrecht,

We hadden vanuit de Ontwikkelgroep Lombok Centraal onlangs een vervolgesprek met jou over mobiliteit & parkeren in het kader van de visie-ontwikkeling en plannenmakerij over het Westplein eo, nu dus officieel de *'Omgevingsvisie Beurskwartier en Lombokplein - naar een groter centrum'*. Het was onze tweede ronde met alle politieke partijen en ook alle 'partners' in dat gebied en de rest van de stad. We hadden een geanimeerde discussie met je over met name ook keuzevrijheid. We vroegen je om ons te helpen met het maken van moedige keuzes - zoals we dat aan alle raadsleden vragen - om voorbij het huidige compromis (maximaal 15.000 auto's over het Westplein) te komen en om nieuwe openingen naar de toekomst te helpen maken. Want het wordt steeds duidelijker dat die 15.000 dus helemaal niet gehaald gaan worden. Het ligt meer in de rede dat met een herstellende economie en met de verdichting en verdere groei van de stad dit eerder (veel) meer dan 15.000 auto's gaan worden. Laat staan dat het er veel minder gaan worden, zeg zo'n 6000 - 8000, wat wij graag willen en ons veel passender lijkt bij de centrumkwaliteit die we allen nastreven, zeggen na te streven. Dat vraagt volgens ons echter om andere, meer uitgesproken en verdergaande keuzes dan tot nu toe in de Utrechtse plannen zitten. Dit punt komt uiteraard bij meerdere partijen langs en is een zaak van ons allemaal. We staan samen - als hele stad - voor belangrijke keuzes.

Je raakte ons tegen het einde van het gesprek nogal met je opmerking dat de bereikbaar van de binnenstad niettemin heilig blijft, tekort gedaan dreigt te worden en dat een groot aantal auto's over het Westplein dan 'jammer is voor de paar honderd mensen daar'. Menno Overtoom van Klépierre / HC verwoordde in ons gesprek met hem het dilemma kernachtig zo: 'óf wij verliezen omdat de binnenstad onvoldoende bereikbaar wordt, óf jullie verliezen op het Westplein en worden met al jullie prachtige kwaliteitswensen overreden' (wensen die ook hij overigens volledig ondersteunt). Is hier een oplossing, een uitweg?!, om in verkeerstermen te blijven. Een belangrijk argument voor jou is het waarborgen van keuzevrijheid, ook in mobiliteit.

We willen je daarom graag een korte verhandeling over keuzevrijheid, mobiliteit & parkeren voorleggen. Bij keuzevrijheid gaat het volgens klassieke liberale beginselen om het afwegen van de keuze cq vrijheid van het ene individu tegenover een ander individu (of groep): als de keuzevrijheid (belang) van de één ten koste gaat van de keuzevrijheid van de ander, dient een afweging te worden gemaakt tussen deze keuzes (belangen). Ik presenteer drie voorbeelden om dit keuze-vraagstuk bij mobiliteit & parkeren te illustreren.

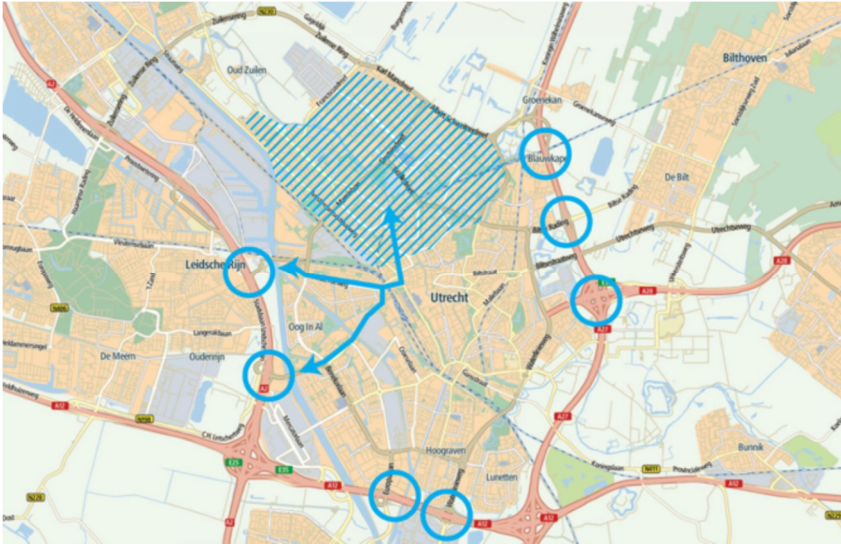
Het is alweer decennia geleden dat voor een autovrije Steenweg en Oudegracht werd gekozen. Het was een enorme kanteling in denken. Maar met de enorme toename van het autobezit werd op een gegeven moment duidelijk, dat de vrijheid van het individu om overal met de auto heen te kunnen rijden niet meer opweegt tegen de belangen van een veelvoud aan bezoekers, die lopend of met fiets of het OV komen. En al deed de

middenstand er ook toen even over, voor hen werd het op een gegeven moment ook zonneklaar welke mobiliteit ook voor hen het beste is. Het is nu haast onvoorstelbaar dat dit indertijd een 'kwestie' was. Door duidelijke keuzes te maken en die met regels, gedragsbeïnvloeding en infrastructuur te ondersteunen is de keuzevrijheid van de automobiliteit hier onderschikt gemaakt aan de keuzevrijheid van vele anderen. Het is een enorme verrijking voor de kwaliteit van de binnenstad gebleken.

Tweede voorbeeld: ook alweer zo'n 25 jaar geleden maakte de gemeente Amersfoort een deel van hun uitbreidingswijk Nieuwland autoluw, om mensen die dat wensen de keuze te bieden in een dergelijk buurt te kunnen wonen, voor een andere vorm van mobiliteit en ruimtegebruik te kiezen en ook een bijdrage te leveren aan wat we nu een kleinere ecologische 'voetafdruk' noemen. Door deze keuze-mogelijkheid te creëren, wordt de keuzevrijheid van anderen wat ingeperkt (hoewel) maar de keuze-vrijheid van anderen vergroot. Bovendien vergroot het de diversiteit, omdat niet elke buurt hetzelfde wordt. Waar gebeurd: na een paar jaar gingen enkele bewoners zeuren over te weinig parkeerplekken en zou daarvoor speelruimte en groen moeten worden opgeofferd. Wat de gemeente Amersfoort gelukkig heeft geweigerd, met het argument van eigen keuze en keuzevrijheid. Deze mensen kregen terecht het advies om te gaan verhuizen.

Derde voorbeeld: het Westplein eo. Boven hebben we geprobeerd aannemelijk te maken dat het met de huidige (verkeers) benadering en voorstellen niet gaat lukken. De tunnel onder het Westplein is geschrap - en dat is waarschijnlijk ook beter - maar de maaiveld-oplossing biedt absoluut (nog) geen goed alternatief. Het politieke compromis van maximaal 15.000 auto's moet worden opgebroken, om ruimte te maken voor betere oplossingen. De gekozen benadering maakt onvoldoende keuzes, keuzes die echt noodzakelijk zijn om met Utrecht goed de toekomst in te kunnen. De keuzes waar het volgens ons om draait zijn: scherper per doelgroep kijken (bewoner, forens, bezoeker) en per groep gericht en op maat faciliteren van diverse vormen van mobiliteit & parkeren. Zo leert onderzoek dat ongeveer de helft van alle autoritten in de stad korter is dan 7,5 km! Dat kan en moet grotendeels ook wel zonder auto kunnen, op een andere manier kunnen. Door het doorgaand verkeer en een deel van het parkeren naar buiten (de ring) te drukken en voor hardere knijps en knips te kiezen. Door in elke wijk passende 'eigen' in- en uitvalswegen te hebben, dat is een aansluiting op de ring. Dit vergt dus in met name Noordwest Utrecht aanvulling en verbetering van de infrastructuur (zie plaatje). Door het verbeteren van P&R-voorzieningen, bezorgdiensten en het openbaar vervoer. Door een ander en ook dubbelgebruik van parkeergarages, niet alleen door de Jaarbeurs maar ook in de binnenstad. Door het stimuleren en faciliteren van de (OV) fiets. Juist door scherp te kiezen, kun je groepen die je echt per auto toegang tot de binnenstad wilt bieden goed bedienen, zónder de binnenstad en de direct aangrenzende wijken op een onaangename en onnodige manier te belasten. Dit is geen onhaalbare droom, dit kunnen we gewoon samen realiseren. Als we daarvoor willen kiezen.

We hebben bovenstaande mobiliteits-voorstellen de afgelopen maanden met meerdere wijkorganisaties uit de stad en met name Noordwest gedeeld, omdat al die postzegelplannen niet werken en we de verkeersoverlast niet op elkaars buurten willen afschuiven. De voorstellen staan bondig beschreven in het pamflet 'Het Wiel - verkeersstrategie'. We zouden het waarderen als de gemeente(raad) die voorstellen zou willen oppakken en verder brengen.



Het ontbreken van goede snelweg-aansluiting in het noordwesten van Utrecht veroorzaakt mede onaanvaardbare verkeersdruk in Lombok en in andere wijken in Noordwest Utrecht

Het is dus een misleidend beeld van keuzevrijheid te zeggen dat iedereen overal z'n eigen vervoerswijze moet kunnen kiezen. Dat is onmogelijk, dat maakt alles overal hetzelfde en daarmee worden we in de binnenstad en in tig andere buurten overreden. De keuze is niet dat vele tienduizenden automobilisten zouden moeten 'wijken' voor slechts een paar honderd bewoners aan Westplein, Lessinglaan, Weerdsingel, Adelaarstraat of Amsterdamsestraatweg. De keuze is dat 15.000 tot 20.000 automobilisten met andere routes en/of met een ander mobiliteitsgedrag daarmee vele tienduizenden bewoners en bezoekers van Utrecht veel meer kwaliteit kunnen bieden, en gunnen. Een keuze ook voor een actieve en gezonde leefstijl. Bewegen wordt met de komst van de elektrische auto binnenkort belangrijker dan luchtkwaliteit of geluid. Die keuzes gelden ook voor bedrijven die zich in het centrum willen vestigen. Het is niet meer dan normaal en simpelweg het respecteren van andermans keuzevrijheid om dan je personeel en gasten niet massaal met de auto te willen laten komen. Als je dat wilt, dan moet je je in de periferie of in de buurt van een autosnelweg vestigen.

André, jij bent als raadslid voor Verantwoordelijkheid, Vrijheid en Democratie, voor de echte keuzevrijheid. En jij staat terecht ook voor een economisch gezonde (binnen) stad. Maar is het niet opmerkelijk dat inmiddels ook het economische argument zelfs door binnenstads-ondernemers in deze discussies allang niet meer zo serieus wordt gevoerd. Ook het historische aspect van het voorbeeld Steenweg / Oudegracht is veelzeggend en leerzaam. Het maakt ons de laatste tijd duidelijk dat we in Utrecht nu weer op zo'n cruciaal ontwikkelingsmoment van de stad staan.

Kortom: waar wachten we nog op? En als dan partijen die van huis uit 'groen' zijn ook wat meer willen openstaan voor infrastructuur op plaatsen waar dat echt wel nodig is, gaat dat zeker helpen. Helemaal als die partijen zich bovendien zouden willen buigen over de vraag hoe we ervoor zorgen dat het toenemend aantal én verschillende soorten fietsers - kinderen, racefietsers, ouderen, bakfietsers, bezorgfietsers, scootmobiel, elektrische fietsers, normale fietsers - elkaar niet in de wielen gaan rijden en niet steeds meer gaan botsen met voetgangers. En over voldoende parkeergelegenheid kunnen beschikken. Want ook hier dringen zich steeds meer keuzes op die - net als bij de auto - met regels, infrastructuur en zeker ook met gedragsbeïnvloeding ondersteund moeten worden. Het zijn de mobiliteitsproblemen van morgen, of eigenlijk al van vandaag.

Beste André, wil je ons - samen met alle andere raadsleden - helpen om die nieuwe keuzes en wegen voor de toekomst te helpen vinden, ordenen en mogelijk maken? Opdat we ook echt wat te kiezen hebben, we die zo noodzakelijke en wenselijke keuzes kunnen maken in deze prachtige stad. Keuzes voor kwaliteit, rust, gezondheid, groen, verblijfswaarde, veiligheid en een daarbij passende mobiliteit. Opdat onze stad in de toekomst nog mooier, gezonder en aantrekkelijker wordt dan die nu al is.

Met hartelijke groet, namens Ontwikkelgroep Lombok Centraal,
Guus Haest

