

Dit jaar spreekt Verkeerskunde in deze rubriek met gedreven wethouders. Na Raja Fick-Massaoui (Roermond) en Mario Jacobs (Tilburg), nu Lot van Hooijdonk, wethouder in Utrecht.

## Lot van Hooijdonk, wethouder Verkeer en Mobiliteit, Duurzaamheid, Milieu en wijkwethouder van Utrecht-West en -Zuid

# ‘Ik loop niet voor de troepen uit’

**Wethouder Lot van Hooijdonk (39) is bezig met een ambitieuze poging het snel(st!) groeiende Utrecht leefbaarder te maken. Daarvoor wordt het autoverkeer steeds meer naar de randen van de stad geduwd. Het meest onderschatte thema in mobiliteitsbeleid? Klimaat! En nee, zij wordt geen minister van Infrastructuur en Milieu. ‘Ik word gedreven door de vraag: ‘Hoe zorgen we voor meer kwaliteit van leven?’**

KARIN BROER, NETTIE BAKKER

‘De groei’, zegt Van Hooijdonk resoluut, als we vragen naar de grootste uitdaging van Utrecht. ‘We zijn de snelst groeiende stad van Nederland. De afgelopen 15 jaar zijn we al fors gegroeid, Leidsche Rijn is daar een gevolg van, en de komende 15 jaar groeien we verder.’

### Waarom groeit Utrecht zo onstuimig?

‘Utrecht is centraal gelegen, de economie doet het goed en er is veel werkgelegenheid in de regio. Mensen die hier hebben gestudeerd, blijven er wonen. Daar ben ik zelf een voorbeeld van. Elk jaar komt er een golf van duizenden nieuwe bewoners, die veelal blijven. Rotterdam en Groningen verliezen studenten als ze afgestudeerd zijn, maar in Utrecht blijven ze wonen.’

### U bent wethouder namens GroenLinks. Hoe groen en hoe links bent u?

‘Ik vind mezelf behoorlijk groen én uitzoomend uit de dagelijkse beslommingen. Ik ben opgeleid als historicus, dus dat doe ik graag. Het grootste vraagstuk van onze tijd is: ‘Hoe vangen we de mondiale bevolkingsgroei op?’ Aldie mensen die vlees willen eten en auto willen rijden, hoe krijgen we die groei binnen de grenzen die de planeet ons biedt? Dat is de grootste uitdaging van onze tijd. En daar zijn we hier in Utrecht op minorniveau ook mee bezig.

Ik word gedreven door de vraag: ‘Hoe zorgen we voor meer kwaliteit van leven in de stad?’

Dat is een andere manier van kijken dan: ‘Wat levert het op?’ Ik ben altijd bezig met het creëren van maatschappelijke waarden en daar hoort natuurlijk bij dat je nadenkt over hoe je iets financiert. De economie moet wel werken.

Ook gaat het mij om het creëren van maatschappelijke waarden voor de grootste groep mensen. Dat hoort er voor mij wel bij. Als wethouder hoor ik bijvoorbeeld heel weinig van bewoners uit Kanaleneiland of uit Overvecht. Bewoners uit andere wijken staan hier wel op de stoep, maar uit deze wijken niet. We hebben juist vanochtend besloten weer een rondje door deze wijken te gaan doen.’

**‘Ik word uitgedaagd door mijn vakambtenaren. Dat is heel inspirerend’**

### Als u minister van I en M zou worden...

‘Nee, dat word ik niet. Daar ik ga niet aan beginnen. Ik heb vrij veel contact met mensen in Den Haag en het paradigma is daar zó anders. Bij het Rijk is het hoogste belang hoe snel een verkeersdeelnemer van A naar B komt. In Utrecht hebben we een vijfhoek van belangen aangewezen. Mobiliteit is zoveel meer dan doorstroming. Onderzoek heeft uitgewezen dat mensen die in straten wonen met veel verkeer, minder contact hebben met

hun burens. Er is een rechtstreeks verband tussen de hoeveelheid autoverkeer in de straat en de hoeveelheid contact. Dat is fascinerend en daarmee is mobiliteit een fascinerend onderwerp. De hoeveelheid autoverkeer heeft dus effect op vriendschappen tussen burens.’

### De fiets is de oplossing in Utrecht?

‘Van alle verplaatsingen valt 70 procent binnen fietsafstand in de stad. De fiets is dus een heel serieuze oplossing voor de stad. Het is bovendien goedkoop voor de gebruiker en gezond. Onderzoek van de Universiteit Utrecht laat zien dat fietsers een half jaar langer leven.’

Fietsen verandert de stad daadwerkelijk. Ik denk dat dit een van de onderschatte inzichten is. Het maakt echt uit of je tegen machines aankijkt of tegen mensen. Mensen laten hun kinderen eerder buitenspelen waar fietsers zijn, dan waar auto’s zijn. Fietsen zorgt voor een andere beleving van de stad.

Bovendien: de fiets emancipeert. En dat betekent veel hoor. In de VS – ik heb in Florida gewoond – worden kinderen tot hun 16e overal met de auto heengebracht, dat ligt ook aan de ruimtelijke ordening. Maar het is een krachtig effect in de samenleving als kinderen zelf op pad kunnen gaan. Dat kan in Nederland dankzij de fiets. Het is een fascinerend voertuig, dat sinds de 19e eeuw min of meer hetzelfde is gebleven en dat nu - bij uitstek - ook nog eens goed is voor het klimaat. Het is een wondermiddel!’

### Brief aan fractievoorzitters

Van Hooijdonk schreef samen met wethouders Fllip van As (Zwolle), Pex Langenberg (Rotterdam), Pieter Litjens (Amsterdam) en de Fietsersbond een brief aan de fractievoorzitters die bij kabinetsformatie betrokken waren, over de kansen van de fiets. Waarom? 'Het Rijk heeft veel te weinig oog voor fietsen. In Den Haag vinden ze dat nog steeds iets 'om erbij te doen', maar vooral iets voor de gemeenten. Het besef dat je de fiets serieus moet nemen zit op nationaal niveau niet in het denkpatroon.'

### Hoe maakt u ruimte voor fietsers?

'We doen al verschillende dingen, we passen kruispunten en verkeerslichten aan: de groentijd voor fietsers wordt vergoot en we voeren twee keer groen in de cyclus in voor fietsers, dat heeft al effect. Verder werken we aan meer routes, zodat je op verschillende manieren bijvoorbeeld van Utrecht CS naar Science Park De Uithof kunt. En we hebben de singels heringericht: de Maliesingel en de Tolsteegsingel.

De Tolsteegsingel is een goed voorbeeld van

hoe we, samen met de buurt, deze route hebben aangepast. Mensen zeiden: 'We wonen aan een singel maar we komen er eigenlijk nooit, omdat er verkeer langs raast.' Uiteindelijk is het hele wegprofiel vernieuwd met een verlaging van de maximumsnelheid van 50 naar 30 km/uur. En ook met een loper voor de auto en twee voor de fiets. Het gevolg is dat er 30 procent minder auto's rijden, de snelheid 10 procent omlaag is gegaan en er 27 procent meer fietsers rijden. De kwaliteit van leefomgeving van mensen is hierdoor omhooggegaan en tegelijkertijd hebben we ruimte gemaakt voor fietsers!

Dit zijn voorbeelden van een bredere beweging waar we aan werken. In de binnenstad staat de voetganger op één, de fiets op twee. Daarbuiten gaat het om langzaam (auto) verkeer, fiets en openbaar vervoer. Wat betreft de auto: we willen wel bestemmingsverkeer naar de stad, maar het doorgaande verkeer willen weren uit de stad.'

### Openbaar vervoer is dus belangrijk?

'Ja, bus en light rail. Light rail biedt meer kwaliteit en heeft meer toegevoegde waarde. Kijk naar de binnenstad, waar we nu hoge trottoirbanden nodig hebben voor de bussen: daar zou je dan alles vlak kunnen klinkeren. Daarmee zijn we nu bezig.'

### En het vervolg van de Uithoflijn?

'We zijn al sinds 2012 in gesprek met Rijk en Provincie Utrecht. Het Rijk erkent dat we een probleem hebben, maar we krijgen er geen geld voor. Nederland is eigenlijk een heel centralistisch geleid land, Franse steden leggen zelf een tram aan.'

### Wordt u dan toch niet liever minister?

'Ik denk dat ik daar minder gelukkig word dan dat ik hier ben. Het speelveld van het ministerie is de Rijkshoofdinfrastructuur en die houdt op bij de stations en bij de op- en afritten van de snelweg. In de laatste 'Nota Mobiliteit' gaat het over knelpunten en doorstroming. Dat is het hoogste goed, terwijl het mij om kwaliteit van leven gaat. Ik heb heel wat te veranderen als ik naar Den Haag zou gaan. Wat ik probeer duidelijk te maken, is trouwens een stedelijke manier van denken, want in Amsterdam denken ze er ook zo over en daar zit een wethouder van een andere partij.





### Luistert u graag naar uw vakambtenaren?

'Ja, ik heb er een stuk of 300, tenminste: dat zijn alle mensen die met ruimte bezig zijn. Het is goed gelukt om met hen een gedeelde visie te creëren. Mijn voorganger, Frits Lintmeijer, heeft de manier van werken zoals we

dat nu doen in gang gezet. Het is een manier van denken: op creatieve wijze samen met bewoners het proces ontwikkelen. Ik word uitgedaagd door mijn vakambtenaren. Dat is heel inspirerend. Ik loop echt niet voor de troepen uit. Soms vraag ik mij af: 'Durf ik dit wel? Durf ik dit politiek te verdedigen?'

### Kunt u daarvan een voorbeeld geven?

'Bijvoorbeeld de aanpak van de Amsterdamsestraatweg. Er zijn voorstellen geweest voor het invoeren van een gemengd profiel: auto, bus en fiets delen dan het wegvak. Dat zou betekenen dat de fietspaden die er nu liggen verdwijnen. Toen heb ik extra onderzoek laten doen door de SWOV. De uitkomst daarvan gaf aan dat het niet zo verstandig was om dat te doen, ook voor capaciteit. Maar ik ben er wel trots op dat de geestelijke ruimte er is om zo'n voorstel te doen én we gaan de snelheid er wel verlagen.'

### Verandert de rol van overheid?

'Verkeer maakt onderdeel uit van een brede afweging. Het is steeds meer onderdeel van een beweging waar meerdere belangen bij

elkaar komen: belangen van bewoners, luchtkwaliteit en ruimte. En we hebben meer middelen. We zijn nu bezig met verkeersmanagement bij 't Goylaan (op 't Goylaan wordt voor het eerst Gecoördineerd Netwerkbreed Verkeersmanagement (GNV) op een stedelijk netwerk toegepast, red.) en dan zie je spectaculaire effecten. Bij de westelijke stadsboulevard gaan we een combinatie inzetten van verkeers- en mobiliteitsmanagement. Een gemeente is allang niet meer alleen wegbeheerder, het is echt veel breder.

We gaan aan het Merwedekanaal bijvoorbeeld 9000 woningen bouwen. Daarbij is nu al de vraag: 'Hoe zorgen we daarbij voor een andere mobiliteit?' Het perspectief is Mobility as a Service, MaaS, met hele goede dienstverleners, dat is echt een nieuwe fase in het denken over mobiliteit.'

### Wat is een onderschat probleem?

'Zoals ik al zei: klimaat. Klimaat is in de mobiliteitswereld nog geen logisch thema. In 'Den Haag' gaat het over doorstroming en snelheid. Maar klimaat, jongens!'

## Lot van Hooijdonk over:

### Bewoners en verkeersdeelnemers

'Mensen zijn altijd bewoner én verkeersdeelnemer, maar ik moet zeggen dat ik als wethouder veel meer hoor van bewoners dan van verkeersdeelnemers. Ik krijg meer bewoners en bewonersgroepen aan mijn bureau die ergens last van hebben. Soms denk je dat, gechargeerd gezegd, voor sommige mensen de ideale toestand is dat zij overal kunnen rijden en parkeren en hun burelen niet.'

### Voorbeelden

'Ik heb eigenlijk niet één groot voorbeeld. Maar ik heb wel veel geleerd van Bas Eickhout, Europees volksvertegenwoordiger voor GroenLinks. Zijn inhoudelijke degelijkheid bewonder ik. Hij heeft heel veel verstand van klimaatbeleid. We hebben toevallig op dezelfde middelbare school gezeten in Tilburg, maar toen kende ik hem nog niet. Hij is heel effectief en invloedrijk in het Europees Parlement. Tegelijk is het een prettig mens die vrolijk in het leven staat. Dat vind ik nastrevenswaardig.

Een ander voorbeeld is de schepen van Mobiliteit in Gent: Filip Watteeuw. Als ik naar hem kijk, denk ik: doe ik wel genoeg? Hij heeft een circulatieplan en introduceert deelauto's, deelfietsen. Ik bouw voort op mijn voorganger, hij begint op nul. En net als Bas is hij ook vrolijk.'

### De verkeersveiligheidscijfers

'Daar wordt je niet vrolijk van. Wat nog meer met mij doet dan de cijfers, zijn de individuele ongevallen waar ik in Utrecht mee te maken heb gehad, zoals het ongeluk op het Smakkelaarsveld waarbij een 6-jarig jongetje omkwam of de dood van een 14-jarige jongen op de busbaan in Vleuten. Ik ben naar de ouders geweest en naar de school. Dat was indrukwekkend. Je voelt je machteloos, je kunt als overheid niet alles oplossen. Ook het gevoel van onveiligheid dat veel mensen hebben, vooral ouders van kinderen, kun je niet altijd oplossen.'

### 30 kilometer

'30 kilometer als maximumsnelheid overal binnen de stad, is een kwestie van tijd. Er zijn eigenlijk 3 categorieën wegen: de eerste categorie is, waar het een kwestie is van een bordje ophangen. Dat heeft al effect, want het heeft invloed op alle navigatiesystemen. De tweede categorie wegen zijn die wegen die je aanpakt tijdens onderhoud. En de laatste en lastigste categorie zijn wegen die vooral in wijken als Kanaleneiland en Overvecht liggen. Wegen die gebouwd zijn voor auto's, ja dat vraagt meer tijd en aandacht.'

### Voetganger

'De voetganger is lang vergeten in Nederland. Daar gaan we inhaalslag mee maken. In Utrecht kijken we nu naar het voetgangersgebied.'

**i** Op [www.verkeerskunde.nl/spraakmakers](http://www.verkeerskunde.nl/spraakmakers) leest u eerdere interviews met spraakmakers en de eerdere interviews uit de reeks 'Gedreven wethouders'.