

UTRECHT



In de Verkeerscentrale van Rijkswaterstaat in Utrecht wordt de verkeersdrukke in Utrecht in de gaten gehouden. De stad gaat grondig op de schop

Alles voor doorstroming

De stad Utrecht verandert voor langere tijd in een bouwput. De gemeente probeert uit alle macht een verkeersinfarct te voorkomen. 'We hopen op begrip'

Wierd Duk Foto's Karol Antas

Er werd gevreesd voor een heus verkeersinfarct, maar twee dagen nadat in Utrecht grootscheepse wegwerkzaamheden begonnen, heeft verkeersregelaar Jurgen Brons (36) nog weinig te doen. Brons staat in z'n rode hesje pal op de Majellaknoop in Utrecht-West, een van de drukste verkeersaders van de stad. In elk geval tot 30 april ligt dit kruispunt open: er worden rioleeringen vervangen en gasleidingen verlegd. Wegwerkers met graafmachines, bulldozers en ander groot materieel hebben bezit genomen van de omgeving. Jurgen Brons houdt een oogje in het zeil voor de lijntrekkers, die de tijdelijke routes afbakenen. Hij houdt auto's tegen en maant automobilisten langzamer te rijden. 'De lijntrekkers willen vanavond ook weer veilig naar huis.'

Het kan aan de schoolvakanties hebben gelegen, aan het carnaval in het Zuiden of aan de waarschuwingen van de gemeente – die automobilisten aanspoort om de route vanaf de A2 naar Utrecht-Noord, via de Majellaknoop te mijden – maar de verwachte chaos rond het verkeersplein bleef op de eerste dagen van de wegwerkzaamheden uit. Brons: 'Het viel reuze mee, maar we moeten niet te vroeg juichen.' Dat is een verstandig blijk van realisme. Want Utrecht staan dit jaar hoe dan ook moeilijke tijden te wachten. Na de Majellaknoop staat nog een groot aantal werken binnen de stad op de agenda. Ambtenaren spreken over 'De Hinder' wanneer ze verwijzen naar een lange lijst ('De top-10') van infrastructurele projecten, die in intensiteit variëren van ver-

legging en verbreding tot groot onderhoud en vernieuwing. 'We werken van knooppunt naar knooppunt,' zegt verkeerswethouder Tymon de Weger (ChristenUnie). 'We doen niets tegelijkertijd.' Vanzelfsprekend leidt al die overlast tot ergernis bij de bewoners en bij automobilisten die in Utrecht moeten zijn. Er is een comité – samengesteld uit bewoners van de wijk Oog in Al – dat zich verzet tegen de herinrichting van de Majellaknoop en dat voor haar bezwaren al enkele malen gehoor heeft gevonden bij de rechter. 'De plannen van het gemeentebestuur leiden tot een waanzinnige toename van het verkeer in Utrecht-West,' zegt woordvoerder Marcel



Utrecht



Verkeersregelaars bij de Majellaknoop in Utrecht moeten automobilisten helpen wegwijs te worden in een woud van omléidingsborden

Bayer (53). 'Het aantal vrachtwagens is met maar liefst 500 procent gestegen.' En er zijn de individuele gevallen van ergernis, zoals dat van de gepensioneerde meneer De Jong (74), die voor de fabriek van Douwe Egberts aan de Majellaknoop de weg is kwijtgeraakt. Vertrouw tot eind april niet op je TomTom, had wethouder De Weger de bevolking gewaarschuwd. Maar zonder navigatie je weg vinden in het woud van omléidingsborden en mobiele tekstkarren is ook niet eenvoudig. 'Ik raak erdoor in de war,' beklamt De Jong. 'Ik kan me niet meer op de weg concentreren.' Hoeveel overlast is voor de modale burger draaglijk? Tymon de Weger: 'Het verkeer mag niet langdurig komen vast te staan. Het móet blijven stromen.' Utrecht doet er van alles aan om de verkeershinder te minimaliseren. Ook critici van de verkeersplannen erkennen dat de informatievoorziening uitstekend is. Maar zo'n communicatie-offensief is relatief, want ondanks alle pogingen om de burgers te informeren, weet wethouder De Weger dat 'de helft van de mensen het pas ziet als ze ermee worden geconfronteerd'. De gemeente ging een 'unieke' samenwerking aan met Rijkswaterstaat. In het moderne zenuwcentrum van de Verkeerscentrale van

Rijkswaterstaat in Utrecht zit coördinator Maarten Bloemen (40) achter een paneel van monitoren. Normaal gesproken houden verkeersleiders hier op beeldschermen het verkeer op de wegen rond de stad Utrecht in de gaten. Maar bij de centrale komen sinds kort ook meldingen binnen uit het stadscentrum. Met mobiele radarinstallaties wordt de drukte in de stad gemeten. In combinatie met informatie die vier speciaal ingezette en met scooters uitgeruste verkeersregelaars op knooppunten in de stad verzamelen, kunnen

'Het aantal vrachtwagens is hier met maar liefst 500 procent gestegen'

de verkeersleiders vanuit de centrale de informatie op de tekstkarren aanpassen. 'We doen alles voor de doorstroming,' zegt Bloemen. Dan is er nog de samenwerking met het bedrijfsleven, die vruchten moet gaan afwerpen. Ondernemers maken zich zorgen over de slechte bereikbaarheid van hun kantoren, die door alle werkzaamheden de komende jaren dreigt aan te houden.

Maar Dominique Simhoffer van Utrecht Bereikbaar, een samenwerkingsverband van gemeente, provincie, Rijkswaterstaat, Bestuur Regio Utrecht en het georganiseerde bedrijfsleven, heeft een oplossing: de 'Utrecht Bereikbaar Pas'. Werkgevers kunnen voor hun personeel passen aanschaffen die onder meer recht geven op vervoer met bus, tram of ov-fiets. Daarnaast kunnen de pashouders bij drukte hun auto's achterlaten op parkeerterreinen aan de snelweg en van daar de bus nemen, die bij file van de vluchtstrook gebruikmaakt. Tot nog toe werden 6.500 passen verkocht. 'We hopen binnen een half jaar op twintigduizend te zitten,' zegt Simhoffer. Utrecht is een draaischijf, zegt Simhoffer. Loopt het verkeer daar vast, dan loopt het in de hele regio vast. Dus hoopt ze op begrip, want dat er problemen zullen ontstaan, dat staat vast. Goed dat de aanloopperiode rustig was en alle partijen al konden wennen. Simhoffer: 'We weten nu welke borden niet goed in het zicht staan, welke verkeerslichten moeten worden aangepast, we zagen hoe op de eerste dag fietsers idiote capriolen uithaalden omdat ze de situatie niet kenden.' Wethouder De Weger wijst op een voordeel bij zo veel nadelen. 'Het is crisistijd, en dan zijn grote infrastructurele werken goed voor de werkgelegenheid.'