

Veel vragen en weinig antwoorden

Wat ons als eenvoudige stadsbewoners erg verbaasd is de leegheid van de dubbelgelede bussen buiten de spits. Wat ons verbaasd is de vlotte doorstroming van het autoverkeer in Rijsweerd-Noord, zelfs in de spits. Wat ons verbaasd zijn de grote aantallen studenten die met hun OV-jaarkaart nu nog - als het weer ietsje tegenzit - met de bus naar de Uithof gaan. Zonder OV-jaarkaart zullen ze de fiets weer pakken. Wij zien dat de werknemers van veel kantoren in Rijsweerd buiten de spits naar hun kantoor gaan (eerder komen, later gaan). Gebruikers van de kantoorboulevard komen op zondag hun huiswerk uitprinten op de computers van hun kantoor (telewerken is in opkomst). In de spitsfile wordt getelefoneerd en dat is ook werken.

Wij zien steeds leger wordende parkeerterreinen bij VSB-AMEV, vanwege afname van de werkgelegenheid (10% in drie jaar) en vanwege toename van het fietsverkeer. Wij zien gemeenteambtenaren die de filepiek voor autoverkeer plannen op slecht weer ("iedereen in de auto om een natte broek te voorkomen") en de filepiek voor de fietsers in de voorzomer voor de aanleg van fietspaden. Wij zien de groei van de groene woonakkers in de forensenplaatsen rondom Utrecht. En dan denken we: zij wel in het groen en wij niet. Wij niet in de bus - want die is wegbezuinigd - en zij ook niet, want ze willen niet uit hun auto's.

Daarom vinden wij het ook zo verstandig van het rijk dat nu (eindelijk) wordt gevraagd voor wie wij die HOV-lijn nu eigenlijk aanleggen. Voor wie? Wat? Waarom? Tegen welke prijs? Want nu weten wij alleen maar HOE, WAAR en WANNEER? Dat zijn de typische technocraten-vragen.

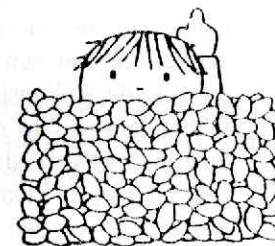
Waarom dit bulletin?

De Stichting Bloeyendael stelt zich ten doel de natuur in het natuurpark Bloeyendael en wijde omgeving te beschermen. De stichting heeft 500 donateurs en 100 vrijwilligers die dit doel steunen. De aanleg van de HOV-buslijn brengt ook ernstige schade toe aan het park Bloeyendael en met name aan de ecologisch waardevolle tuin van het provinciekantoor. Veel bewonersorganisaties in het gebied langs de HOV-lijn zijn verontrust over de plannen. Wij werken samen met deze organisaties. In dit bulletin hebben we in wat breder verband onze bezwaren tegen deze wijze van openbaar vervoer uiteengezet. Dit bulletin wordt verspreid onder donateurs, vrijwilligers, relaties en bewoners van Utrecht-Oost.

Stichting Bloeyendael

Postbus 85017
3508 AA Utrecht

Tel. 030 - 254 4166



EXTRA EDITIE

INFORMATIEBULLETIN SEPTEMBER 1996

HOV-buslijn vernielt natuurpark Bloeyendael en binnenstad

Voor het openbaar vervoer tussen station Utrecht CS en de Uithof wil de gemeente Utrecht een buslijn aanleggen op een betonnen rijbak, zoals die eerst nodig was voor de door de bevolking en politiek afgewezen sneltram. In deze extra editie van ons bulletin gaan wij in op de gevolgen van die "buslijn" voor het natuurpark Bloeyendael en voor de route vanaf de stad (Nobelstraat/ Kruisstraat/ Biltstraat/ Waterlinieweg/ Pythagoraslaan/ Archimedeslaan). Waarom moet dit project nu al drie raadsperioden de lokale politiek in haar greep verstikken? Waarom zijn D66 en Groen Links zo bezig met een politieke zelfmoord met dit geldverslindende prestigeproject?

Waarom een HOV-buslijn?

De gemeente heeft het Academisch Ziekenhuis verplaatst naar de Uithof en daar bevinden zich ook de meeste universiteitsgebouwen. Verder zijn in Rijsweerd op grote schaal kantoren gebouwd. De gemeente denkt nu dat werknemers en gebruikers van de genoemde gebouwen die elders wonen via de binnenstad naar de Uithof en Rijsweerd reizen. Openbaar vervoer is dan een keuze om het spitsverkeer van auto's te beperken. De gedachte is dat de genoemde werknemers en gebruikers of in de stad wonen of via ander openbaar vervoer (de trein, de Nieuwegeinlijn of met de naar Leidse Rijn door te trekken openbaar vervoerslijnen) door de binnenstad moeten.

De bedoeling is te garanderen dat men van Utrecht CS naar de Uithof kan reizen in minder dan 15 minuten. Daarom moet er - zoveel mogelijk - een vrije baan zijn, zodat de HOV-bussen lekker op kunnen schieten.

Veel tegenstanders

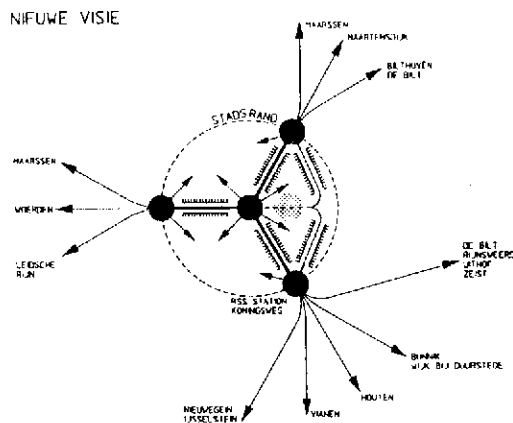
Tegenstanders zeggen dat het vervoer naar Uithof en Rijsweerd ook op

EXTRA EDITIE

andere manieren om de (binnen-)stad heen geleid kan worden. Allereerst denken ze aan een route vanaf het Centraal Station in oostelijke richting en dan via de Rubenslaan langs het FC Utrecht-stadion naar de Uithof. Dit heet in het jargon "de route om de zuid". Ook zeggen tegenstanders dat via een buslijnnetwerk dat aansluit op nieuw aan te leggen NS-haltes aan de buitenkant van de stad dit soort forensenverkeer als het ware (deels) om de stad heen moet worden geleid. Zeg maar om het dichtbebouwde centrum van de stad heen. Voorbeelden zijn de routes van thans nog bestaande buslijnen van bv. Utrecht-Rijnsweerd naar bv. Nieuwegein. Dit ontlast de binnenstad, zodat die niet hoeft te worden aangetast met kostbare ingrepen. Ook zijn veel van die bussen om de stad sneller dan de HOV-buslijn door de stad.

Met behulp van de bestaande dienstregelingen van de huidige buslijnen hebben tegenstanders van de HOV-buslijn door de stad aangetoond dat de reistijden van tal van gemeenten rondom Utrecht naar de Uithof/Rijnsweerd nu korter zijn dan via het HOV haalbaar is. En niet zelden met minder overstapproblemen. Dit is een sterk punt voor deze tegenstanders. Vanuit de gemeente wordt hoogmoedig op deze goed gebekte en zeer goed geïnformeerde alternatieve deskundigen neergekeken. Inhoudelijk verweer komt er echter niet of onvoldoende. Men kan of mag de vragen kennelijk niet beantwoorden.

Tegenstanders vrezen ook dat de nieuwe HOV-buslijn niet rendabel zal zijn en dat daarom veel bestaande buslijnen in de stad zullen worden opgeofferd.



Illustratie: het concept van "verkeer om de stad"

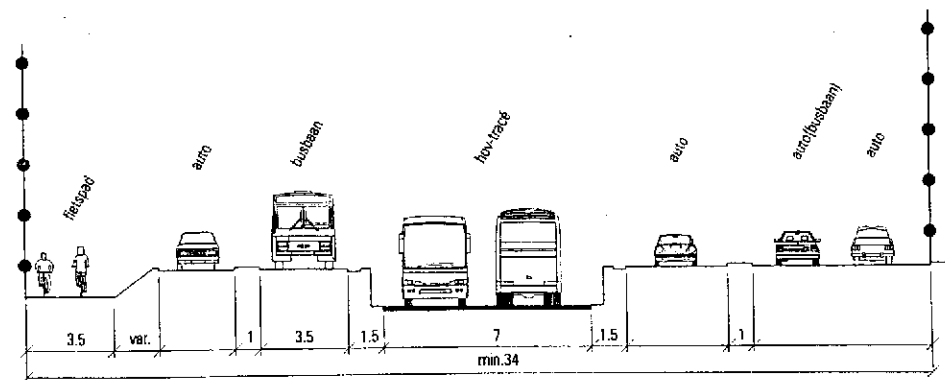
Maar het allersterkst leeft het bezwaar dat de leefbaarheid van onze stad Utrecht wordt aangetast ten gunste van forensen uit omliggende gemeenten. De snelheid van de HOV-bus wordt alom als gevaarlijk gezien. Ervaringen met de sneltram naar Nieuwegein en een tramlijn van Amsterdam naar Amstelveen (al diverse doden en veel gewonden) bevestigen dat risico.

Oversteekmogelijkheden voor fietsers en auto's worden sterk beperkt. Ook wordt bv. op de Biltstraat het aantal bushaltes teruggebracht tot één, omdat de stadsbussen de HOV-bus bij gebruik van hetzelfde spoor (onvermijdelijk!) niet voor de voeten mogen rijden. Samenvattend: het staat helemaal niet vast dat de HOV-buslijn de problemen van de bereikbaarheid van de stad en omgeving goed oplost. Het is dan ook begrijpelijk dat bewonersorganisaties langs de HOV-lijn massaal protesteren.

Gaat het rijk alles betalen?

De aanleg van het HOV moet volgens gemeentelijke ramingen vele honderden miljoenen kosten. Veel geld zit in dure kunstwerken bij Utrecht-Centraal Station, maar ook wordt de rotonde bij de Berekuil (einde Biltstraat) grondig omgeploegd en komt daar een ondergrondse tunnel voor de HOV-bussen. Bij de Archimedeslaan is een dure doorbraak nodig (extra tunnel onder de A 28 door).

Een bijzonder kostenelement is de betonnenbak waarop de HOV-lijn wordt gelegd. Dit is een door de Partij van de Arbeid-raadsfractie gewenste stevige



10. Biltstraat - oost

Illustratie: het HOV-profiel van de Biltstraat



te weten welke vervoersstromen van de HOV-lijn gebruik gaan maken. Eenvoudig gezegd: hoeveel reizigers verwacht u op deze lijn en waar komen deze vandaan en waar gaan ze heen? De gemeente heeft nog een aantal maanden gekregen om te antwoorden.

Wat betekent dit nu allemaal? Eigenlijk zegt het rijk dat voor een snelle HOV-lijn geen ander verkeer op de HOV-betonbak mag komen. Tegenstanders die wijzen op de aantasting van de leefbaarheid kunnen dan terecht vragen hoe de normale stadsbussen nog kunnen blijven rijden en hoe ander verkeer (fiets, auto) de binnenstad moet bereiken. Al veel economische functies trekken uit de binnenstad weg en er is veel kritiek op de groei van de horeca in die binnenstad. De splitsing van Wittevrouwen door de Biltstraat wordt door het HOV versterkt (een soort "Berlijnse muur").

Als de gemeente geld moet bijleggen voor de aanleg van de lijn, moeten de inwoners van Utrecht financieel boeten voor een HOV-lijn die vooral forensen van buiten de stad ten goede komt. Als de exploitatie straks niet voldoende rendabel is, is het risico aanwezig dat bestaande buslijnen van streekvervoer en stadsvervoer versoerd moeten worden. Vooral ouderen en mensen die bewust of vanwege de kosten geen auto hebben, kunnen dan buiten de spits (bv. 's avonds en in het weekend) een busrit wel vergeten. Gezien de frequentie en aansluitproblemen wordt een reis in Utrecht bijna een "wereldreis".

Buitengewoon pijnlijk voor de gemeente zijn de vragen van het rijk naar de gebruikers van de HOV-lijn. Waar gaan de mensen heen? Waar komen ze vandaan? Normaal is dat je bij dergelijke grote projecten dergelijke verstandige vragen eerst beantwoordt en dan de plannen maakt en uitwerkt. Zoniet in Utrecht, waar een projectbureau HOV van ambtenaren als een staat in de staat doorwerkt en tekeningen uitwerkt om de vernielingen in de stad te preciseren.

Het lijkt wel of de politiek, de wethouders en de raadsleden er geen greep meer op hebben. Weten deze raadsleden wel wat de wegprofielen van het HOV betekenen voor de mensen in de stad? Hebben zij zich wel verdiept in de vragen die het rijk nu stelt? Weten zij wel wie de HOV-bussen gaan gebruiken? Is er nagerekend hoe de snelheid van de HOV-bussen op de delen van het traject is (50 km, 70 km?). Weten zij wel wat de kosten zijn en de risico's dat voor de exploitatie van de HOV-lijn normale buslijnen mogelijk worden wegbezuinigd? Het rijk kent de antwoorden op die vragen nog niet?

ondergrond voor de buslijn, zodat er "later" ooit nog eens een echte tram over dit tracé kan rijden. Deze betonnenbak wordt verhoogd uitgevoerd in de binnenstad en over de Biltstraat zodat een barrière ontstaat voor overstekende auto's en fietsen (vergelijk tramtracés in andere grote steden). Doordat deze betonnenbak door de historische binnenstad van Utrecht moet worden geperst (smalle straten) is er naast de busbaan erg weinig ruimte voor ander verkeer.

In de Nobelstraat vrezen de winkeliers voor hun bereikbaarheid voor klanten en toeleveranciers. In de Kruisstraat wonen de bewoners van het ouderencomplex min of meer "op" de HOV-lijn. De dichtstbijzijnde bushalte is voor velen in Wittevrouwen al gauw 500-700 meter lopen. In de Biltstraat ontstaat een 800 meter lange fietsstraat waar auto's geacht worden keurig achter fietsers te blijven rijden op een rijstrook van 3.25 meter breed, omdat er geen ruimte is voor busbaan, autoweg, fietspad en stoep in twee rijrichtingen. Bijna alle bomen langs de Biltstraat sneuvelen voor deze reconstructie.

Het opgeven van de betonnen bak - uit te voeren in PvdA-rode natuursteen - bespaart erg veel kosten en ergernis, maar is politiek kennelijk niet mogelijk. De coalitie in het College van B en W houdt elkaar gevangen in een politiek compromis. Dat dit politieke zelfmoord kan betekenen voor de lokale partijen D66 en Groen Links die door hun verzet tegen de eerder geplande sneltram zo'n grote raadsfractie hebben, wordt kennelijk nog onvoldoende aangevoeld.

Rijkswaterstaat wil niet alles betalen

Recent is een brief uitgelekt waarin Rijkswaterstaat (de adviseur van de subsidiegever, de minister van Verkeer) ernstige kritiek heeft op de plannen. Het rijk moet 50% van de kosten ineens gaan betalen en de rest moet (nu nog) voor 50% uit de jaarlijkse exploitatie van het stedelijke openbaar vervoer komen. Ten eerste vinden deze deskundigen van het rijk het niet goed dat in de Binnenstad en op de Biltstraat gewone bussen ook gebruik maken van de HOV-betonbak. Zo kan de HOV-bus niet opschieten en de maximale tijdsduur van een ritje Utrecht CS-Uithof is 15 minuten en geen seconde minder.

In de tweede plaats wil het rijk allerlei verkeersvoorzieningen die een gevolg zijn van het HOV-lijntje niet meesubsidiëren. Die moet de gemeente zelf maar gaan betalen. Er moet dus - zo lijkt het - bezuinigd worden op de plannen of de lokale belastingen moeten omhoog. En ten derde willen de deskundigen van het ministerie van Verkeer op korte termijn van de gemeen-



Als de rijksoverheid - als betalende instantie - zoveel en zulke essentiële vragen heeft, dan zijn daarmee de alternatieve deskundigen uit de bevolking gerehabiliteerd. Kennelijk zijn hun twijfels en vragen reëel. Het wordt hoog tijd dat de lokale politiek zich meer verdiept in de harde feiten die het rijk aankaaft. Beter ten halve gekeerd dan ten hele gedwaald!

Aantasting van het groen in de stad en in Bloeyendael

Langs de Nobelstraat en de Biltstraat sneuvelen grote aantallen bomen. Er resteert een kale asfaltvlakte met een verhoogd HOV-pad. In de Kruisstraat is het totale profiel 14 meter en blijft er bijna geen voetpad over. Bij de Biltstraat is het totale profiel 21.5 meter en worden fietsers en auto's op een rijstrook van 3.25 meter samengepropt (de zgn. fietsstraat; zie ook het voorbeeldproject Nachtegaalstraat/Burg. Reigerstraat). Dit is levensgevaarlijk voor de vele fietsers.

Bij de Berekuil zullen door de aanleg van een kostbare tunnel (vanwege het aparte wegdek voor de HOV-bussen) gigantische graafwerkzaamheden nodig zijn. Dit betekent afsterven van bomen in de directe nabijheid (vergelijk de tunnelbak van de weg door Amelisweerd). Het risico is groot dat waaghalzen ook door deze tunnel gaan en worden verpletterd door HOV-bussen die de maximumsnelheid van 50 km royaal zullen overschrijden.

De stadsrondweg (Waterlinieweg) wordt een brede asfaltvlakte van 39 m. Het voetpad langs de westkant van park Bloeyendael wordt verplaatst naar de aangrenzende wal. Het fietspad wordt in de wal gelegd en vele bomen zullen moeten worden omgehakt.

De fraaie en ecologisch zeer waardevolle provincietuin krijgt in het bestemmingsplan een kantoorbestemming en wordt doorkliefd met een straalhoog. De flauwe bocht moet enkele seconden tijdswinst realiseren. Ambtenaren van de gemeente liegen over de te behalen tijdswinst (Dit zou dertig seconden zijn, evenveel als de stadsbus nu over de haakse bocht inclusief stoplichten doet). Om de leugen onontmaskerd te laten hult men zich in zwijgen over de exacte tijdswinst.

Even verderop bij de hoek Pythagoraslaan/Archimedeslaan (voor het AMEV-kantoor) wordt wel een haakse bocht gemaakt. Hier telt de tijdswinst niet. Toch is in het bestemmingsplan Rijnsweerd-Noord ruimte uitgespaard voor een flauwe bocht, direct langs het kantoor van Moret, Ernst & Young. Waarom de provincietuin niet gespaard (met een haakse bocht) en hier een flauwe

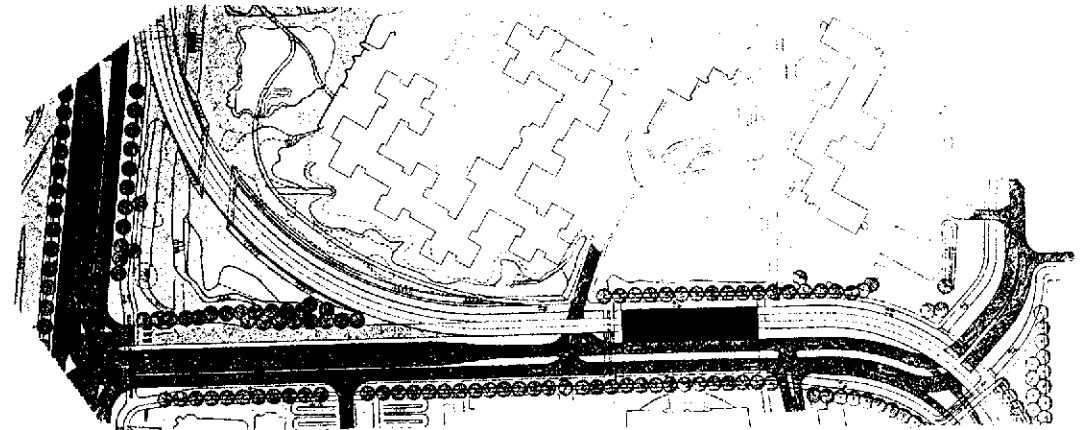
bocht om de verloren gegane seconden te herwinnen? Antwoord van ons: dan moeten de AMEV-VSB-medewerkers tien meter verder lopen richting provinciehuis bij de enige halte die er in Rijnsweerd-Noord kan komen.

Zodra de HOV-lijn onder de A 28 is doorgedaan wordt het groen in Rijnsweerd-Zuid tussen Rijnsweerd en de Archimedeslaan grotendeels gesloopt, zodat de bewoners van de aangrenzende villa's de HOV-bussen en het autoverkeer goed kunnen horen en zien. Hoe het tracé door de Uithof verder loopt is nog niet uitgewerkt. Ongetwijfeld zal de droom dat de lijn ooit nog eens naar Zeist wordt doorgetrokken een rol spelen.

Wat doet de Stichting Bloeyendael?

Wij vinden dat de provincietuin gespaard moet blijven en dat het HOV-tracé om deze tuin kan worden geleid. Wij begrijpen niet waarom voor een beperkte tijdswinst zulke kostbare tunnelwerken bij de Berekuil en onder de rijksweg A 28 nodig zijn. En wij begrijpen niet waarom stadsbestuurders van Utrecht de historische binnenstad aantasten ten behoeve van een HOV-lijn die grotendeels ten nutte komt van forensen van buiten de stad.

Onze indruk is dat het logischer is om geen betonnen bak door de stad te leggen vanwege de hoge kosten en de flexibiliteit in het beleid. Ook vinden wij het logischer om het verkeer dat niet in de binnenstad moet zijn, om die binnenstad heen te leiden. Forensenverkeer niet door de stad, maar waar dat kan in de bus of trein om de stad! Indien bestaande busverbindingen sneller zijn dan de HOV-lijn, is er wat mis met het concept van de HOV-lijn.



Illustratie: de flauwe bocht door de ecologisch waardevolle provincietuin. Graag om de provincietuin!

