

Reactie PvdA op stellingen verkeersdebat Oog in AI

Stelling 1: De PHL-laan een wijkontsluitingsweg of een ringweg?

1a) Is uw politieke partij van mening dat de PHL-laan een wijkontsluitingsweg is en dat hierbij een maximum aantal van 15.000 mvt/etm behoort?

Ja, en de PvdA heeft ervoor gezorgd – met haar verantwoordelijk wethouder Harrie Bosch - dat dit opgenomen is in het vastgestelde Actieplan Luchtkwaliteit.

1b) Is uw politieke partij van mening dat het 2x1-wegprofiel van de PHL-laan te allen tijde behouden moet blijven?

Ja, daar zijn wij zeer voor, tenzij natuurlijk een ander profiel om gezondheids- of leefbaarheidsredenen beter is.

1c) Wat zullen uw concrete maatregelen zijn in de komende vier jaar om de verkeersoverlast in Oog in AI terug te dringen?

De PvdA steunt de uitvoering van het Actieplan Luchtkwaliteit. Dit plan uit de raadsperiode 2006-2010 zal de luchtkwaliteit in de stad verbeteren. PvdA verwacht veel resultaat van kwaliteitsverbetering en gedragscampagnes om meer mensen in het OV en op de fiets te krijgen. Ook zijn wij voor het beprijsen van autoverkeer en zullen wij een Actieplan Elektrisch Verkeer realiseren.



Stelling 2: 24 uren vrachtwagenverbod

2a) Is uw partij voor of tegen een 24 uren verbod voor doorgaand (zwaar) vrachtverkeer?

Tegen, er is gebleken dat een 24-uurs verbod van vrachtwagens op de PHL-laan niet mogelijk is. Er zijn afspraken met de vervoersbranche de nog niet voldoende werken; de PvdA wil dwingender afspraken. Belangrijker nog is dat de PvdA vuil verkeer wil weren uit de hele stad door alternatieven aan te bieden via water, spoor en elektrisch transport. De milieuzone voor vrachtverkeer breiden we uit en handhaven we strenger. Bevoorrading vindt er in 2014 voor het allergrootste deel elektrisch plaats.

2b) Kunt u kort en bondig toelichten waarom u voor of tegen een 24 uren verbod bent, welke verifieerbare argumenten hanteert u daarbij, respectievelijk welke maatschappelijke opvatting voert u tot deze stellingname?

Zie bij 2a. Uiteraard staat de gezondheid van de bewoners en de leefbaarheid van de Oog in AI voor de PvdA voorop.

Stelling 3: Meten is weten

3a) Steunt uw politieke partij deze wens voor een RIVM meetpunt in de wijk Oog in AI en zal uw partij alles doen wat in haar vermogen ligt om dit in de komende 4 jaar te realiseren?

Ja, de PvdA is er sterk voorstander van dat bewoners goed en betrouwbaar worden geïnformeerd. Dit kan door een fijner meetnet af te spreken, dat is ook onderdeel van het ALU. Op dit moment zijn er 4 en binnenkort 5 meetstations die volgens het RIVM en het Ministerie voldoende zijn om betrouwbare gegevens te kunnen krijgen. Om bewoners nog beter te informeren, heeft de PvdA eraan meegewerkt om dit meetnet te gaan uitbreiden. Oog in AI zou één van de wijken kunnen zijn waar we dit gaan doen: die keuze moet nog gemaakt worden.

3b) Wat zijn u argumenten voor of tegen een RIVM meetpunt in de wijk, zo niet, op welke andere verifieerbare wijze wilt u de luchtkwaliteit op de PHL-laan vast stellen?

Eens per jaar controleren we de luchtkwaliteit met de wettelijk vastgelegde methodes. De PvdA zal maatregelen ten gunste van de luchtkwaliteit nemen bij overschrijding van de normen en open communiceren met de bevolking over

de uitkomsten. Zie verder 3a.

Reactie PvdA op stellingen verkeersdebat Oog in AI

Stelling 4: Knip Thomas a Kempisweg

4a) Het invoeren van een knip op de Thomas a Kempisweg is volgens uw politieke partij nu en in de toekomst onlosmakelijk verbonden met de planning en de realisatie van de Spoorlaan. In 2018 is de verkeersdruk op Oog in AI teruggebracht tot maximaal 15.000 mvt/etm, liefst minder.

Eens, deze knip is door de PvdA opgenomen in het Actieplan Luchtkwaliteit.

4b) Steunt uw politieke partij het voorstel om het gebruik van de NOUW-2 te bevorderen als invalsweg voor Utrecht-West en het verkeer van Thomas a Kempisweg, Spinozaweg en PHL-laan te verminderen door vooruitlopend op de knip op de Thomas a Kempisweg over te gaan tot rijstrookvermindering, zodat het gehele traject een 2x1-profiel heeft.

Ja en nee, de PvdA denkt dat gedeeltelijke vermindering van het aantal rijstroken wellicht mogelijk is. Maar nee, omdat wij niet denken dat dit rondom de Majellaknoop wenselijk is.

4c) Zo ja, wat zal volgens u het gevolg zijn voor Utrecht West en Oog in AI in het bijzonder? Zo niet, welke redenen gebruikt u om tegen deze verkeersremmende verkeersmaatregel te zijn?

Zie hierboven. Alle maatregelen in het ALU zijn er voor de PvdA op gericht om een gezond en leefbaar Oog in AI te bewerkstelligen.

Stelling 5: Fietsbrug

5a) Het volgende college moet met een nieuw en integraal plan komen, dwz. alle routes LRbinnenstad onderzocht en gewogen, voor tot een eventuele fietsverbinding over het Amsterdam Rijnkanaal wordt besloten. Dit plan, bestaande uit meerdere/alternatieve routes, moet duidelijk en controleerbaar zijn over de additionele vervoerswaarde van deze brug ten opzichte van de bestaande infrastructuur, de kosten/baten en nut/noodzaak en vormgeving/inspanning in de omgeving. Bewoners moeten op een inhoudelijke en respectvolle wijze betrokken worden in het besluit en inpassingsproces, waarbij de wensen van de "oude wijken" niet zondermeer ter zijde geschoven kunnen worden voor het 'algemeen belang'.

Oneens, de PvdA vindt dat de fietsbrug van Leidsche Rijn naar Oog in AI er moet komen. Gezien de tijd die daarin al gestoken is, vinden wij de planvorming zeker niet gehaast. Wel is zorgvuldige inpassing geboden.

5b) Licht uw stellingname toe.

Bij de start van Leidsche Rijn is nadrukkelijk gekozen voor een sterke verbinding tussen Leidsche Rijn en de bestaande stad, ook voor langzaam verkeer zoals de fiets. De fietsbrug heeft altijd onderdeel uitgemaakt van de plannen. De uiteindelijke omvang van Leidsche Rijn (90.000 inwoners) in combinatie met ons stimuleringsbeleid t.a.v. de fiets rechtvaardigt ruimschoots deze fietsbrug. Ook voor bewoners van de 'bestaande stad' vormt de brug een goede aanvulling en zorg voor versterking van de bereikbaarheid van Leidsche Rijn en Haarzuilens.

NB. Op pagina 20 van ons Verkiezingsprogramma wijden we de volgende - korte - alinea speciaal aan West:

West (Lombok, Nieuw Engeland, Schepenbuurt en Oog in AI)

- Het ondernemerschap in West, met al z'n kleine bedrijfjes, krijgt een extra stimulans. Vooral kleine ondernemers kunnen beter worden ondersteund met starters- en doorgroeifaciliteiten (coaching, begeleiding, financiering, huisvesting). Samen met Utrechtse bedrijven en de Kamer van Koophandel start de Taskforce "Vestig je in West".*
- Door de enorme hoeveelheid werkzaamheden aan de westkant van de stad is de luchtkwaliteit juist in dit deel van Utrecht een zorg. De PvdA gaat zorgen dat de luchtkwaliteit zo snel mogelijk voldoet aan de Europese norm. We willen dat in deze wijk meer bomen worden aangeplant.*



Reactie GroenLinks op stellingen verkeersdebat Oog in AI

Stelling 1: De PHL-laan een wijkontsluitingsweg of een ringweg?

GROENLINKSUTRECHT

1a) Is uw politieke partij van mening dat de PHL-laan een wijkontsluitingsweg is en dat hierbij een maximum aantal van 15.000 mvt/etm behoort?

Ja

1b) Is uw politieke partij van mening dat het 2x1-wegprofiel van de PHL-laan te allen tijde behouden moet blijven?

Ja

1c) Wat zullen uw concrete maatregelen zijn in de komende vier jaar om de verkeersoverlast in Oog in AI terug te dringen?

- *Invoeren 24 uren vrachtwagenverbod*
- *Knip Thomas a Kempisweg of afslagverbod ML Kinglaan, Pijperlaan*
- *de route onaantrekkelijker maken door bijvoorbeeld anders afstellen verkeerslichten.*
- *stimulering gebruik NOUW-2 (belonen gebruik route, wijzigen bewegwijzering Majellaknoop)*

Stelling 2: 24 uren vrachtwagenverbod

2a) Is uw partij voor of tegen een 24 uren verbod voor doorgaand (zwaar) vrachtverkeer?

Voor

2b) Kunt u kort en bondig toelichten waarom u voor of tegen een 24 uren verbod bent, welke verifieerbare argumenten hanteert u daarbij, respectievelijk welke maatschappelijke opvatting voert u tot deze stellingname?

Het vrachtwagenverbod geeft een noodzakelijke verlichting van de verkeersoverlast. Uit de verkeerstellingen blijkt dat het aandeel vrachtverkeer relatief groot is. De inzet op vrijwillige afspraken met het bedrijfsleven lijkt niet tot de gewenste reductie van het vrachtverkeer te leiden. De belangrijkste reden van het college om niet over te gaan tot een 24-uurs vrachtwagenverbod is dat het juridisch niet houdbaar is. Uit navraag bij Veilig Verkeer Nederland blijkt dat hier anders over gedacht kan worden. Voor GroenLinks reden om vast te houden aan een 24-uurs verbod.

Stelling 3: Meten is weten

3a) Steunt uw politieke partij deze wens voor een RIVM meetpunt in de wijk Oog in AI en zal uw partij alles doen wat in haar vermogen ligt om dit in de komende 4 jaar te realiseren?

Nee

3b) Wat zijn u argumenten voor of tegen een RIVM meetpunt in de wijk, zo niet, op welke andere verifieerbare wijze wilt u de luchtkwaliteit op de PHL-laan vast stellen?

GroenLinks is voor het meten van de luchtkwaliteit in de hele stad, ook in Oog in AI. Het plaatsen van een vast RIVM-meetpunt is een kostbare zaak. Er zijn ook meetmethoden die minder kostbaar zijn (Palmes tubes) en een goede indicatie geven van de luchtkwaliteit. GroenLinks wil dat er op veel plaatsen in de hele stad – waaronder de PHL-laan - gemeten wordt en de resultaten op internet gepubliceerd worden. Eventueel kan er aan de hand van deze meetgegevens bepaald worden waar een permanent RIVM-meetstation nodig is. In combinatie met verkeerstellingen en berekeningen moet een accuraat beeld verkregen worden van de luchtkwaliteit.

Reactie GroenLinks op stellingen verkeersdebat Oog in Al

Stelling 4: Knip Thomas a Kempisweg

GROENLINKSUTRECHT

4a) Het invoeren van een knip op de Thomas a Kempisweg is volgens uw politieke partij nu en in de toekomst onlosmakelijk verbonden met de planning en de realisatie van de Spoorlaan. In 2018 is de verkeersdruk op Oog in Al teruggebracht tot maximaal 15.000 mvt/etm, liefst minder.

Eens

Om in de tussenperiode (2010-2018) het gebruik van de NOUW-2 te bevorderen heeft het bewonerscomité Ronduit Weg voorgesteld om tot rijstrookvermindering over te gaan op zowel de Thomas a Kempisweg als de Spinozaweg. De by-pass kan dan worden verdubbeld om zo meer doorgaand verkeer te bewegen gebruik te maken van de parallelstructuur van de A2. De vrijgekomen rijstroken krijgen een groenbestemming/ parkeerhaven voor de bewoners en/of worden gebruikt voor verbetering van de fietspaden en openbaar vervoer.

4b) Steunt uw politieke partij het voorstel om het gebruik van de NOUW-2 te bevorderen als invalsweg voor Utrecht-West en het verkeer van Thomas a Kempisweg, Spinozaweg en PHL-laan te verminderen door vooruitlopend op de knip op de Thomas a Kempisweg over te gaan tot rijstrookvermindering, zodat het gehele traject een 2x1-profiel heeft.

Ja

4c) Zo ja, wat zal volgens u het gevolg zijn voor Utrecht West en Oog in Al in het bijzonder?
Zo niet, welke redenen gebruikt u om tegen deze verkeersremmende verkeersmaatregel te zijn?

GroenLinks is voor het terugdringen van het autoverkeer in de stad, het zo lang mogelijk op de snelwegen laten rijden en afvangen aan de rand van de stad op P&R-terreinen. We staan positief tegen de voorgestelde maatregel om het aantal rijstroken terug te brengen, maar daarvan moet wel duidelijk zijn dat het elders in de stad niet leidt tot grote problemen. Het zal gecombineerd moeten worden met andere maatregelen, zoals het afstellen van de verkeerslichten bij de Majellaknoop, om er voor te zorgen dat het probleem niet wordt verschoven naar bijvoorbeeld de Cartesiusweg of zorgt voor een blokkade van de Vleutenseweg.

Stelling 5: Fietsbrug

5a) Het volgende college moet met een nieuw en integraal plan komen, dwz. alle routes LR-binnenstad onderzocht en gewogen, voor tot een eventuele fietsverbinding over het Amsterdam Rijnkanaal wordt besloten. Dit plan, bestaande uit meerdere/alternatieve routes, moet duidelijk en controleerbaar zijn over de additionele vervoerswaarde van deze brug ten opzichte van de bestaande infrastructuur, de kosten/baten en nut/noodzaak en vormgeving/inpassing in de omgeving. Bewoners moeten op een inhoudelijke en respectvolle wijze betrokken worden in het besluit en inpassingsproces, waarbij de wensen van de "oude wijken" niet zondermeer ter zijde geschoven kunnen worden voor het 'algemeen belang'.

Eens (deels)

5b) Licht uw stellingname toe.

GroenLinks is voorstander van een goede fietsverbinding tussen Leidsche Rijn en Oog in Al. Wij hebben er als GroenLinks al jaren op aangedrongen dat er, met de buurt, werk gemaakt moest worden van de aanlanding in Oog in Al. Hierop is steevast geantwoord dat er geen haast was, omdat de overkapping van de A2 nog op zich liet wachten. Inmiddels nadert deze overkapping de voltooiing en moet onder tijdsdruk gewerkt worden aan de aanlanding van de fietsbrug in Oog in Al. Dit hadden wij graag anders gezien. Een goed, fijnmazig fietsnetwerk is nodig om het fietsen in Utrecht te stimuleren en het autogebruik terug te dringen. Een fietsverbinding tussen Leidsche Rijn en Oog in Al past in het totale fietsnetwerk. Bovendien is een brug die alleen door fietsers en voetgangers wordt gebruikt veel aantrekkelijker dan een fietsroute langs een drukke autoweg. GroenLinks vindt wel dat er een goede afweging gemaakt moet kunnen worden tussen de verschillende oplossingen, inclusief de door de bewoners voorgestelde alternatieven. Daarom hebben we het college gevraagd deze alternatieven door te rekenen. Wij willen een goede afweging kunnen maken tussen de verschillende opties, waarbij ook het vervolg van de fietsroute betrokken moet worden.

Reactie VVD op stellingen verkeersdebat Oog in Al



Stelling 1: De PHL-laan een wijkontsluitingsweg of een ringweg?

1a) Is uw politieke partij van mening dat de PHL-laan een wijkontsluitingsweg is en dat hierbij een maximum aantal van 15.000 mvt/etm behoort.

Ja. Zo is het ook benoemd in het ALU 2009 en daar heeft de VVD mee ingestemd.

1b) Is uw politieke partij van mening dat het 2x1-wegprofiel van de PHL-laan te allen tijde behouden moet blijven?

Ja. Er is nu geen reden om aan te nemen dat de weginrichting aangepast moet worden.

1c) Wat zullen uw concrete maatregelen zijn in de komende vier jaar om de verkeersoverlast in Oog in Al terug te dringen?

De VVD heeft zich ingezet voor een goed samenhangend OV net in de gehele Utrechtse regio. Door een nieuwe busverbinding tussen Kanaleneiland en Overvecht in dat regionet wordt OV aantrekkelijker voor veel reizigers. Bij afslag Hooggelegen moet een P+R gebouwd voor 2000 automobilisten die hun reis per OV naar de binnenstad vervolgen. Er worden afspraken met bedrijven gemaakt over de routes die hun vrachtwagens en leveranciers gebruiken. De eerste 16 bedrijven hebben al aangegeven dat ze de PHL lanen vermijden. Er wordt 1,2 miljard geïnvesteerd in de snelwegring rond Utrecht, waardoor het aantal auto's op de wegen binnen Utrecht afneemt. Ook sluipverkeer neemt dan af. De spoorlaan (nieuwe invalsweg vanaf de A2 over Lage Weide) moet worden aangelegd. Hierdoor zal er minder verkeer via het 24 oktoberplein en de PHL laan rijden.

Stelling 2: 24 uren vrachtwagenverbod

2a) Is uw partij voor of tegen een 24 uren verbod voor doorgaand (zwaar) vrachtverkeer?

Tegen.

Een verbod is niet te handhaven en mag niet worden ingevoerd. Het is juridisch niet haalbaar. Daarom zet de VVD in op vrijwillige, maar zeker geen vrijblijvende afspraken met bedrijven.

2b) Kunt u kort en bondig toelichten waarom u voor of tegen een 24 uren verbod bent, welke verifieerbare argumenten hanteert u daarbij, respectievelijk welke aanschappelijke opvatting voert u tot deze stellingname?

Een verbod is niet te handhaven en kan om juridische redenen niet worden ingevoerd. Het is juridisch niet haalbaar. Daarom zet de VVD in op vrijwillige, maar zeker geen vrijblijvende afspraken met bedrijven. De VVD heeft zelf in een eerste belronde langs bedrijven kunnen constateren dat het mogelijk moet zijn om duidelijke afspraken te maken met bedrijven over de routes die eigen chauffeurs en hun leveranciers gebruiken. Die afspraken worden nu gemaakt. Dat zal effectiever zijn dan een verbod.

Stelling 3: Meten is weten

3a) Steunt uw politieke partij deze wens voor een RIVM meetpunt in de wijk Oog in Al en zal uw partij alles doen wat in haar vermogen ligt om dit in de komende 4 jaar te realiseren?

Nee.

3b) Wat zijn u argumenten voor of tegen een RIVM meetpunt in de wijk, zo niet, op welke andere verifieerbare wijze wilt u de luchtkwaliteit op de PHL-laan vast stellen?

De VVD constateert luchtkwaliteitscijfers worden berekend op basis van verkeerscijfers. De VVD wil daarom permanent verkeersstellingen doen die voor iedereen inzichtelijk zijn. Hiermee kunnen de luchtkwaliteitscijfers beter berekend worden. De VVD wil dat deze cijfers en berekeningen op internet zichtbaar zijn. Daarnaast krijgt Utrecht een meetnet met de 'buisjes'-methode. Hiermee moet op tientallen plekken in de stad de luchtkwaliteit gemeten worden. De VVD wil dat er ook in Oog in Al wordt gemeten.

Reactie VVD op stellingen verkeersdebat Oog in Al



Stelling 4: Knip Thomas a Kempisweg

4a) Het invoeren van een knip op de Thomas a Kempisweg is volgens uw politieke partij nu en in de toekomst onlosmakelijk verbonden met de planning en de realisatie van de Spoorlaan. In 2018 is de verkeersdruk op Oog in Al teruggebracht tot maximaal 15.000 mvt/etm, liefst minder.

Eens. De VVD steunt de afspraak in het ALU 2009 is dat spoorlaan-tunnel-knip met elkaar samenhangen, waarbij is afgesproken dat goed gekeken wordt of de knip echt nodig is.

4b) Steunt uw politieke partij het voorstel om het gebruik van de NOUW-2 te bevorderen als invalsweg voor Utrecht-West en het verkeer van Thomas a Kempisweg, Spinozaweg en PHL laan te verminderen door vooruitlopend op de knip op de Thomas a Kempisweg over te gaan tot rijstrookvermindering, zodat het gehele traject een 2x1-profiel heeft.

Nee.

4c) Zo ja, wat zal volgens u het gevolg zijn voor Utrecht West en Oog in Al in het bijzonder? Zo niet, welke redenen gebruikt u om tegen deze verkeersremmende verkeersmaatregel te zijn?

De VVD wil de bestaande wegcapaciteit niet verminderen. De mogelijkheid om een parallelle wegstructuur naast de A2 te creëren past niet in de plannen voor Leidsche Rijn centrum en is dus niet haalbaar.

Stelling 5: Fietsbrug

5a) Het volgende college moet met een nieuw en integraal plan komen, dwz. alle routes LRbinnenstad onderzocht en gewogen, voor tot een eventuele fietsverbinding over het Amsterdam Rijnkanaal wordt besloten. Dit plan, bestaande uit meerdere/alternatieve routes, moet duidelijk en controleerbaar zijn over de additionele vervoerswaarde van deze brug ten opzichte van de bestaande infrastructuur, de kosten/baten en nut/noodzaak en vormgeving/inpassing in de omgeving. Bewoners moeten op een inhoudelijke en respectvolle wijze betrokken worden in het besluit en inpassingsproces, waarbij de wensen van de "oude wijken" niet zondermeer ter zijde geschoven kunnen worden voor het 'algemeen belang'.

Eens

5b) Licht uw stellingname toe.

Voor de VVD geldt: de fietsbrug komt er niet als de kosten en lasten voor de inwoners van Oog in Al niet in verhouding staat tot de baten. De VVD kijkt hiervoor naar het aantal fietsers en naar de reistijdwinst voor fietsers. De VVD prijst de aanpak die nu door wethouder de Bondt is gekozen. Een klankbordgroep uit de buurt is inhoudelijk betrokken bij de uitwerking van alternatieven. Een alternatief dat door bewoners van Oog in Al is aangedragen moet daarbij worden overwogen. Op een informatieavond hebben ook alle andere bewoners tussentijds de gelegenheid gehad om hun ideeën en bezwaren in te dienen.

Reactie SP op stellingen verkeersdebat Oog in AI



Stelling 1: De PHL-laan een wijkontsluitingsweg of een ringweg?

1a) Is uw politieke partij van mening dat de PHL-laan een wijkontsluitingsweg is en dat hierbij een maximum aantal van 15.000 mvt/etm behoort?

Ja

1b) Is uw politieke partij van mening dat het 2x1-wegprofiel van de PHL-laan te allen tijde behouden moet blijven?

Ja

1c) Wat zullen uw concrete maatregelen zijn in de komende vier jaar om de verkeersoverlast in Oog in AI terug te dringen?

Centraal staat. Er is te veel (geluid, leefbaarheid, luchtkwaliteit) autoverkeer in de stad. Meer asfalt is niet de oplossing maar het probleem. Een omslag van autogebruik naar OV is noodzakelijk. De meest democratische methode om mensen te dwingen minder van de auto gebruik te maken is de factor tijd. Daarom staat in ons verkiezingsprogramma: We doseren het aantal auto's dat de stad in mag rijden op plaatsen waar automobilisten kunnen kiezen tussen wachten tot ze door mogen rijden, of de auto in een transferium parkeren en met het openbaar vervoer of de fiets verder reizen. Alleen als het verder reizen met ov vlekkeloos en snel gaat kunnen we van automobilisten verwachten dat ze hier zonder morren aan meewerken, en dat is ook precies wat we moeten doen. Forse investeringen in het openbaar vervoer én het in publieke handen brengen van dit openbaar vervoer maken een onlosmakelijk onderdeel van de oplossing. Zonder dit blijft het pleisters plakken.

Stelling 2: 24 uren vrachtwagenverbod

2a) Is uw partij voor of tegen een 24 uren verbod voor doorgaand (zwaar) vrachtverkeer?

Met het huidige verkeersbeleid (ALU2009): voor

Voor de SP moet het een tijdelijke maatregel zijn. Indien we de totale hoeveelheid verkeer in de stad terug weten te brengen m.b.v. dosering aan de rand van de stad: tegen

2b) Kunt u kort en bondig toelichten waarom u voor of tegen een 24 uren verbod bent, welke verifieerbare argumenten hanteert u daarbij, respectievelijk welke maatschappelijke opvatting voert u tot deze stellingname?

Verslag 12 mei 2009 cie S&R, interruptie op Dick Hoek (CDA):

"De heer Eggermont (SP) vraagt of hij het niet verbazend vindt dat gezegd wordt dat de economische belangen te veel geschaad worden en dat daarom het 24-uursverbod nu niet moet worden ingesteld."

Stelling 3: Meten is weten

3a) Steunt uw politieke partij deze wens voor een RIVM meetpunt in de wijk Oog in AI en zal uw partij alles doen wat in haar vermogen ligt om dit in de komende 4 jaar te realiseren?

Nee

3b) Wat zijn u argumenten voor of tegen een RIVM meetpunt in de wijk, zo niet, op welke andere verifieerbare wijze wilt u de luchtkwaliteit op de PHL-laan vast stellen?

Te duur. semi-continue metingen zijn mogelijk met goedkopere middelen zodat er ook in de rest van de stad gemeten zal gaan worden. Daarnaast is het tellen van het verkeer van groot belang. Uiteindelijk moeten de tellingen van het verkeer uitgangspunt zijn voor de aanpassing van het rekenmodel (waarbinnen nu met 1,5% middelzwaar en 1% zwaar vrachtverkeer wordt gerekend) In de laatste commissievergadering heeft de wethouder toegezegd de metingen door Dufec integraal op www.utrecht.nl te publiceren inclusief duiding. De SP is benieuwd naar de duiding...

Reactie SP op stellingen verkeersdebat Oog in AI

Stelling 4: Knip Thomas a Kempisweg

4a) Het invoeren van een knip op de Thomas a Kempisweg is volgens uw politieke partij nu en in de toekomst onlosmakelijk verbonden met de planning en de realisatie van de Spoorlaan. In 2018 is de verkeersdruk op Oog in AI teruggebracht tot maximaal 15.000 mvt/etm, liefst minder.



Oneens

De realisatie van de spoorlaan is de SP een brug te ver. Tot en met de aanleg zullen we ons verzetten en het verzet van bewonersgroepen ondersteunen. Wij zijn niet bereid nu al de terugtocht uit te stippelen voordat de strijd werkelijk begonnen is. In het algemeen is de SP niet gecharmeerd van "knips" en zien we meer in het terugdringen van het geheel van het autoverkeer in de stad d.m.v. dosering aan de rand. Mocht deze strijd verloren gaan dan zou het een mogelijke 'pleister' kunnen zijn.

4b) Steunt uw politieke partij het voorstel om het gebruik van de NOUW-2 te bevorderen als invalsweg voor Utrecht-West en het verkeer van Thomas a Kempisweg, Spinozaweg en PHL- laan te verminderen door vooruitlopend op de knip op de Thomas a Kempisweg over te gaan tot rijstrookvermindering, zodat het gehele traject een 2x1-profiel heeft.

Ja

4c) Zo ja, wat zal volgens u het gevolg zijn voor Utrecht West en Oog in AI in het bijzonder?
Zo niet, welke redenen gebruikt u om tegen deze verkeersremmende verkeersmaatregel te zijn?
Met dit plan wordt de doorstroming de stad uit (vanuit NoordWest/Overvecht) bevorderd. Het wordt minder aantrekkelijk om de route via de PHL te gebruiken.

Stelling 5: Fietsbrug

5a) Het volgende college moet met een nieuw en integraal plan komen, dwz. alle routes LR-binnenstad onderzocht en gewogen, voor tot een eventuele fietsverbinding over het Amsterdam Rijnkanaal wordt besloten. Dit plan, bestaande uit meerdere/alternatieve routes, moet duidelijk en controleerbaar zijn over de additionele vervoerswaarde van deze brug ten opzichte van de bestaande infrastructuur, de kosten/baten en nut/noodzaak en vormgeving/inpassing in de omgeving. Bewoners moeten op een inhoudelijke en respectvolle wijze betrokken worden in het besluit en inpassingsproces, waarbij de wensen van de "oude wijken" niet zondermeer ter zijde geschoven kunnen worden voor het 'algemeen belang'.

Eens

5b) Licht uw stellingname toe.

De SP ziet geen problemen met alternatieve routes.

Reactie D66 op stellingen verkeersdebat Oog in AI



Stelling 1: De PHL-laan een wijkontsluitingsweg of een ringweg?

1a) Is uw politieke partij van mening dat de PHL-laan een wijkontsluitingsweg is en dat hierbij een maximum aantal van 15.000 mvt/etm behoort?

Ja

1b) Is uw politieke partij van mening dat het 2x1-wegprofiel van de PHL-laan te allen tijde behouden moet blijven?

Ja

1c) Wat zullen uw concrete maatregelen zijn in de komende vier jaar om de verkeersoverlast in Oog in AI terug te dringen?

Betere samenwerking met ondernemers aan Cartesiusweg, in samenwerking met bewoners studeren op andere infrastructuur, maatregelen en afspraken met XXL-supermarkt in verband met bevoorrading en uiteraard investeren in fietsverbindingen en OV. Op langere termijn: D66 wil ALU, pakketstudies/snelwegverbredingen en tramstudies niet gescheiden bekijken, maar juist in samenhang, zodat je de stad qua geluid, luchtkwaliteit, leefbaarheid en bereikbaarheid echt klaar maakt voor de toekomst.

Stelling 2: 24 uren vrachtwagenverbod

2a) Is uw partij voor of tegen een 24 uren verbod voor doorgaand (zwaar) vrachtverkeer?

Tegen

2b) Kunt u kort en bondig toelichten waarom u voor of tegen een 24 uren verbod bent, welke verifieerbare argumenten hanteert u daarbij, respectievelijk welke maatschappelijke opvatting voert u tot deze stellingname?

RonduitWeg heeft zeker gelijk dat de overlast onevenredig is toegenomen. D66 erkent dat probleem. Dynamisch verkeersmanagement en venstertijden voor vrachtverkeer, evenals samenwerking met de ondernemers aan de Cartesiusweg steunt D66 van harte. Een volkomen verbod voor vrachtwagens is niet realistisch en verplaatst de overlast naar andere wijken, die daar ook niet op zitten te wachten.

Stelling 3: Meten is weten

3a) Steunt uw politieke partij deze wens voor een RIVM meetpunt in de wijk Oog in AI en zal uw partij alles doen wat in haar vermogen ligt om dit in de komende 4 jaar te realiseren?

Ja

3b) Wat zijn u argumenten voor of tegen een RIVM meetpunt in de wijk, zo niet, op welke andere verifieerbare wijze wilt u de luchtkwaliteit op de PHL-laan vast stellen?

Door te meten kun je de betrouwbaarheid van de gemeentelijke verkeersmodellen verifiëren. Bovendien draagt het bij aan de geloofwaardigheid van de overheid. Het belangrijkste is: de gezondheid van de inwoners. D66 is een groot voorstander van meetpunten.

Reactie D66 op stellingen verkeersdebat Oog in Al

Stelling 4: Knip Thomas a Kempisweg



4a) Het invoeren van een knip op de Thomas a Kempisweg is volgens uw politieke partij nu en in de toekomst onlosmakelijk verbonden met de planning en de realisatie van de Spoorlaan. In 2018 is de verkeersdruk op Oog in Al teruggebracht tot maximaal 15.000 mvt/etm, liefst minder.

Oneens

4b) Steunt uw politieke partij het voorstel om het gebruik van de NOUW-2 te bevorderen als invalsweg voor Utrecht-West en het verkeer van Thomas a Kempisweg, Spinozaweg en PHL-laan te verminderen door vooruitlopend op de knip op de Thomas a Kempisweg over te gaan tot rijstrookvermindering, zodat het gehele traject een 2x1-profiel heeft.

Ja

4c) Zo ja, wat zal volgens u het gevolg zijn voor Utrecht West en Oog in Al in het bijzonder? Zo niet, welke redenen gebruikt u om tegen deze verkeersremmende verkeersmaatregel te zijn?

Om te beginnen vindt D66 het ALU een slecht plan. Het verplaatst de vieze lucht, het lost de problemen niet structureel op en ook de bereikbaarheid verbetert niet. De oplossingen die RonduitWeg voorstelt, zijn absoluut het overwegen waard. Dat kan echter niet zonder overleg met andere wijken. Veel liever verwerpt D66 het ALU en werken we aan een échte oplossing.

Stelling 5: Fietsbrug

5a) Het volgende college moet met een nieuw en integraal plan komen, dwz. alle routes LR-binnenstad onderzocht en gewogen, voor tot een eventuele fietsverbinding over het Amsterdam Rijnkanaal wordt besloten. Dit plan, bestaande uit meerdere/alternatieve routes, moet duidelijk en controleerbaar zijn over de additionele vervoerswaarde van deze brug ten opzichte van de bestaande infrastructuur, de kosten/baten en nut/noodzaak en vormgeving/inpassing in de omgeving. Bewoners moeten op een inhoudelijke en respectvolle wijze betrokken worden in het besluit en inpassingsproces, waarbij de wensen van de "oude wijken" niet zondermeer ter zijde geschoven kunnen worden voor het 'algemeen belang'.

Eens

5b) Licht uw stellingname toe.

D66 is voorstander van betere fietsverbindingen en ook van deze fietsbrug. Dat de brug, zoals nu gepland, erg onhandig is, is ook duidelijk. Dat moet beter kunnen en de werkwijze die RonduitWeg voorstelt is uitstekend. D66 heeft moeite met 'klankbordgroepen', omdat die geen status hebben. Echte 'participatie' betekent ook echte zeggenschap.

Reactie Leefbaar Utrecht op stellingen verkeersdebat Oog in Al

Stelling 1: De PHL-laan een wijkontsluitingsweg of een ringweg?

1a) Is uw politieke partij van mening dat de PHL-laan een wijkontsluitingsweg is en dat hierbij een maximum aantal van 15.000 mvt/etm behoort?

Ja

1b) Is uw politieke partij van mening dat het 2x1-wegprofiel van de PHL-laan te allen tijde behouden moet blijven?

Ja

1c) Wat zullen uw concrete maatregelen zijn in de komende vier jaar om de verkeersoverlast in Oog in Al terug te dringen?

Stimuleren van het openbaar vervoer (ringlijnen, tram, OV-knooppunten aan de rand van de stad), vrachtwagenverbod doorgaand verkeer, uitbreiding milieuzone, mogelijk linksafverbod 24 Oktoberplein.



Stelling 2: 24 uren vrachtwagenverbod

2a) Is uw partij voor of tegen een 24 uren verbod voor doorgaand (zwaar) vrachtverkeer?

Voor

2b) Kunt u kort en bondig toelichten waarom u voor of tegen een 24 uren verbod bent, welke verifieerbare argumenten hanteert u daarbij, respectievelijk welke maatschappelijke opvatting voert u tot deze stellingname?

Nachtelijk verbod sowieso. Daarnaast moet voor het vrachtverkeer, en ook voor ander verkeer, de NOUW2 de hoofdinvalsroute zijn en blijven.

Stelling 3: Meten is weten

3a) Steunt uw politieke partij deze wens voor een RIVM meetpunt in de wijk Oog in Al en zal uw partij alles doen wat in haar vermogen ligt om dit in de komende 4 jaar te realiseren?

Nee

3b) Wat zijn u argumenten voor of tegen een RIVM meetpunt in de wijk, zo niet, op welke andere verifieerbare wijze wilt u de luchtkwaliteit op de PHL-laan vast stellen?

Voor ons hoeft niet direct een RIVM Meetpunt te zijn, want dat wordt alleen gebruikt voor het meten t.b.v. de landelijke kaart. Wel willen wij een goed eigen meetnet voor de stad in eigen beheer. Daar zal Oog in Al zeker in opgenomen moeten zijn.

Reactie Leefbaar Utrecht op stellingen verkeersdebat Oog in Al

Stelling 4: Knip Thomas a Kempisweg

4a) Het invoeren van een knip op de Thomas a Kempisweg is volgens uw politieke partij nu en in de toekomst onlosmakelijk verbonden met de planning en de realisatie van de Spoorlaan. In 2018 is de verkeersdruk op Oog in Al teruggebracht tot maximaal 15.000 mvt/etm, liefst minder.



Oneens

4b) Steunt uw politieke partij het voorstel om het gebruik van de NOUW-2 te bevorderen als invalsweg voor Utrecht-West en het verkeer van Thomas a Kempisweg, Spinozaweg en PHL-laan te verminderen door vooruitlopend op de knip op de Thomas a Kempisweg over te gaan tot rijstrookvermindering, zodat het gehele traject een 2x1-profiel heeft.

Ja

4c) Zo ja, wat zal volgens u het gevolg zijn voor Utrecht West en Oog in Al in het bijzonder? Zo niet, welke redenen gebruikt u om tegen deze verkeersremmende verkeersmaatregel te zijn?

Voor Stadspartij Leefbaar Utrecht is de aanleg van de Spoorlaan geen optie. Daardoor is het opheffen van de NOUW 2 ook geen optie. Een knip op de Thomas a Kempisweg lost in onze visie (Geen Spoorlaan) dus niets op. Het knippen van de aanvoer via het 2x1-baans maken van de Cartesiusweg, Thomas a Kempisweg en de Spinozaweg kan een bijdrage leveren aan het beperken van het verkeer door Oog in Al en lijkt ons dus een op te nemen optie. De hierbij vrijkomende rijstroken kunnen gebruikt worden als vrije busbaan voor de op te waardenen ringlijn.

Stelling 5: Fietsbrug

5a) Het volgende college moet met een nieuw en integraal plan komen, dwz. alle routes LR-binnenstad onderzocht en gewogen, voor tot een eventuele fietsverbinding over het Amsterdam Rijnkanaal wordt besloten. Dit plan, bestaande uit meerdere/alternatieve routes, moet duidelijk en controleerbaar zijn over de additionele vervoerswaarde van deze brug ten opzichte van de bestaande infrastructuur, de kosten/baten en nut/noodzaak en vormgeving/inpassing in de omgeving. Bewoners moeten op een inhoudelijke en respectvolle wijze betrokken worden in het besluit en inpassingsproces, waarbij de wensen van de "oude wijken" niet zondermeer ter zijde geschoven kunnen worden voor het 'algemeen belang'.

Oneens

5b) Licht uw stellingname toe.

De uitspraak oneens hebben we gebruikt omdat in deze vraag heel veel dingen op één hoop geveegd worden. Wij zijn voor een extra fietsbrug vanuit Leidsche Rijn op de beoogde plek, omdat dat de enig logische plek is vanaf die kant en het belangrijk is voor de fietsontsluiting van Parkwijk, De Woerd en Langerak. Wat betreft de aanlanding in Oog in Al kiezen wij voor een aanlanding die vanaf de brug parallel aan het kanaal loopt in zuidelijke richting. Het vervolg van de route zou dan moeten lopen via de Beethovenlaan. Ergens een stukje door het park, zoals ook het geval is bij het Wilhelminapark zien wij niet als een onoverkomelijk probleem, maar een ommetje over de Leidseweg kan wat ons betreft ook.

Natuurlijk moet een dergelijke beslissing altijd goed worden overlegd met alle betrokken bewoners en moeten de door hen aangedragen alternatieven serieus beoordeeld worden.

Reactie ChristenUnie op stellingen verkeersdebat Oog in AI

Stelling 1: De PHL-laan een wijkontsluitingsweg of een ringweg?



1a) Is uw politieke partij van mening dat de PHL-laan een wijkontsluitingsweg is en dat hierbij een maximum aantal van 15.000 mvt/etm behoort?

Ja

1b) Is uw politieke partij van mening dat het 2x1-wegprofiel van de PHL-laan te allen tijde behouden moet blijven?

Ja

1c) Wat zullen uw concrete maatregelen zijn in de komende vier jaar om de verkeersoverlast in Oog in AI terug te dringen?

Een linksafverbod vanaf de ML Kinglaan. Daarnaast zetten wij in op de knip bij de Thomas a Kempisweg.

Stelling 2: 24 uren vrachtwagenverbod

2a) Is uw partij voor of tegen een 24 uren verbod voor doorgaand (zwaar) vrachtverkeer?

Neutraal

2b) Kunt u kort en bondig toelichten waarom u voor of tegen een 24 uren verbod bent, welke verifieerbare argumenten hanteert u daarbij, respectievelijk welke maatschappelijke opvatting voert u tot deze stellingname?

Wij hebben vragen gesteld over de juridische geldigheid en de precedentwerking. Oog in AI is niet de enige wijk met overlast van zwaar wegverkeer. Tegelijkertijd geloven wij niet in vrijblijvende afspraken met ondernemers. Dat heeft nog niets opgeleverd.

Stelling 3: Meten is weten

3a) Steunt uw politieke partij deze wens voor een RIVM meetpunt in de wijk Oog in AI en zal uw partij alles doen wat in haar vermogen ligt om dit in de komende 4 jaar te realiseren?

Dat moet mogelijk zijn.

3b) Wat zijn u argumenten voor of tegen een RIVM meetpunt in de wijk, zo niet, op welke andere verifieerbare wijze wilt u de luchtkwaliteit op de PHL-laan vast stellen?

Wij zijn niet tegen een meetpunt in OoIA, maar laten de keuze voor de meetpunten graag over aan de experts. Wat ons betreft heeft de raad hier duidelijk een controlerende taak, en voert ze het beleid niet zelf uit.

Reactie ChristenUnie op stellingen verkeersdebat Oog in Al

Stelling 4: Knip Thomas a Kempisweg

4a) Het invoeren van een knip op de Thomas a Kempisweg is volgens uw politieke partij nu en in de toekomst onlosmakelijk verbonden met de planning en de realisatie van de Spoorlaan. In 2018 is de verkeersdruk op Oog in Al teruggebracht tot maximaal 15.000 mvt/etm, liefst minder.



Ja

4b) Steunt uw politieke partij het voorstel om het gebruik van de NOUW-2 te bevorderen als invalsweg voor Utrecht-West en het verkeer van Thomas a Kempisweg, Spinozaweg en PHL-laan te verminderen door vooruitlopend op de knip op de Thomas a Kempisweg over te gaan tot rijstrookvermindering, zodat het gehele traject een 2x1-profiel heeft.

Nee

4c) Zo ja, wat zal volgens u het gevolg zijn voor Utrecht West en Oog in Al in het bijzonder? Zo niet, welke redenen gebruikt u om tegen deze verkeersremmende verkeersmaatregel te zijn?

De Majellaknoop is net opgeleverd. Wij zien geen reden om het kruispunt weer aan te pakken, temeer daar het stukje 2 keer 2 heel kort is.

Stelling 5: Fietsbrug

5a) Het volgende college moet met een nieuw en integraal plan komen, dwz. alle routes LR-binnenstad onderzocht en gewogen, voor tot een eventuele fietsverbinding over het Amsterdam Rijnkanaal wordt besloten. Dit plan, bestaande uit meerdere/alternatieve routes, moet duidelijk en controleerbaar zijn over de additionele vervoerswaarde van deze brug ten opzichte van de bestaande infrastructuur, de kosten/baten en nut/noodzaak en vormgeving/inpassing in de omgeving. Bewoners moeten op een inhoudelijke en respectvolle wijze betrokken worden in het besluit en inpassingsproces, waarbij de wensen van de "oude wijken" niet zondermeer ter zijde geschoven kunnen worden voor het 'algemeen belang'.

Oneens

5b) Licht uw stellingname toe.

Er wordt nu al gestudeerd op alternatieven. Een nieuw integraal plan levert weinig nieuws op. Ook nu moet al duidelijk zijn hoeveel fietsers gebruik zullen maken van de brug. Voor ons wegen de belangen van de inwoners van de 'nieuwe wijken' net zo zwaar als die van de 'oude wijken'.

Nagekomen reactie CDA:

In de afgelopen jaren heeft de CDA-fractie zich bijzonder ingespannen voor de verbetering van de verkeerssituatie in Oog in Al, zoals u weet. Eerst bij monde van mevr. Nicole Wigny met haar motie over het terugdringen van het vrachtverkeer op de PHL-laan. En na haar overlijden heb ik haar visie en voorstellen verder verdedigd.



Enige tijd geleden heb ik het College voor gesteld om een nachtverbod voor het vrachtverkeer op de PHL-laan in te stellen. De wethouder heeft toen geantwoord dat dat juridisch niet mogelijk is en ook niet te handhaven is. Daarop heeft zij, onder meer op verzoek van de CDA-fractie, gerapporteerd over het overleg welke zij heeft gehad met de bedrijven.

Ik ben samen met de heer Buunk van de VVD bij de Kamer van Koophandel op bezoek geweest en heb daar ook de heer Marco Wiesenhahn van de EVO gesproken over o.a. de verkeerssituatie in Oog in Al in samenhang met de Rondweg en de aanleg van de Spoorlaan. Twee weken geleden heb ik de foto's¹ die u mij had toegezonden over het vrachtverkeer op de PHL-laan aan de heren van de KvK en de EVO voorgelegd voor uitleg en actie en ben op dit moment druk doende om met hen te overleggen waar deze vrachtwagens vandaan komen en op welke wijze de CDA-fractie, wellicht met andere fracties, daar verder actie op kunnen ondernemen. Ook de de moeilijke afweging voor de de aanleg van de Spoorlaan, zo heb ik betoogd in de Gemeenteraad, is onlosmakelijk verbonden met de ontlasting van het verkeer op de PHL-laan op de lange termijn.

Kortom : aan inzet van de kant van de CDA-fractie heeft het bepaald niet ontbroken.

De CDA kan uw stellingen niet beantwoorden, hoe graag we dat ook zouden willen. Toezeggingen, concrete maatregelen over wegprofielen en nachtelijke verboden, zoals u die vraagt, moeten dan daadwerkelijk gegarandeerd worden. Wij komen onze beloften graag na. Ook over 4 jaar. En die garantie is op dit moment onmogelijk af te geven. Het CDA wil een betrouwbare partij zijn en blijven en geen loze beloften afgeven die niet kunnen worden nagekomen.

Ik hoop dat u zo sportief wilt zijn om onze bijdrage op enige wijze bekend te maken aan de Ooginallers.

¹ Ronduit Weg: foto's van vrachtwagens op de Lessinglaan in vrachtwagenbrief dd. 14-01-2010 aan de gemeente. Zie RuW-website.