

## Stellingen verkeersdebat Oog in AI

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

In de afgelopen jaren is door de afsluiting van de Douwe Egberts aansluiting op de A2 het verkeer door Oog in AI sterk toegenomen tot ca. 18-20.000 mvt/e (ca. +20% tov 2007).

In het Actieplan Luchtkwaliteit Utrecht 2009 wordt voorzien dat het verkeersvolume nog verder zal stijgen tot 33.000 mvt/etm door de ontwikkelingen (Leidsche Rijn, toename verkeer, knips in de binnenstad, Spoorlaan, etc.).

De wijk Oog in AI, een woonwijk, is in de jaren dertig van de vorige eeuw niet gebouwd voor dergelijke hoeveelheden verkeer. De Pijper-, Joseph Haydn- en Lessinglaan is ontworpen als wijkontsluitingsweg, maar staat nu dagelijks vol met doorgaand verkeer. Dit geeft veel overlast in de vorm van luchtvervuiling, fijnstofneerslag, geluid en verkeersonveiligheid. Tevens is er sprake van een slechte oversteekbaarheid voor voetgangers en fietsers tussen de wijkdelen Halve Maan en Oog in AI. De leefbaarheid van de wijk gaat sterk achteruit door de toegenomen hoeveelheid doorgaand verkeer.

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  
 Nee

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

- Ja  
 Nee

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

## Stellingen verkeersdebat Oog in AI

### Stelling 2: 24 uurs vrachtwagenverbod

In Stelling 1 is aangegeven dat de verkeersdruk in de afgelopen jaren op de PHL-laan sterk is toegenomen. Met name het vrachtverkeer (>3,5m) maakt van de PHL-laan gebruik als kortste verbinding tussen knooppunt Oudenrijn en de Cartesiusdriehoek/ Utrecht-Noord (ca. +37% tov 2007). Het zware vrachtverkeer (>7m) laat een nog sterkere stijging zien, namelijk +68%, 620 mvt/etm.

Voorals vrachtverkeer leidt tot een bovenmatige aantasting van het leefklimaat van de woonwijk. Gesprekken van de gemeente met de Utrechtse ondernemers, Kamer van Koophandel en transportorganisaties hebben niets opgeleverd. Sterker nog: de ondernemers hebben meerdere malen geëist dat de PHL-laan voor doorgaand vrachtverkeer open moet blijven. Daarbij weigeren zij slechts op economische gronden (korter en sneller) om gebruik te maken van de speciaal aangelegde Noordelijke Ontsluitingsweg Utrecht West (NOUW-2).

Voorstellen voor een nachtelijk vrachtwagenverbod konden in 2009 op een brede steun rekenen in de Raad. De huidige coalitie ziet geen reden een verbod in te voeren, zelfs niet het eerder toegezegde nachtelijk verbod.

Om de overlast van doorgaand (zwaar) vrachtverkeer tegen te gaan en om de handhaving eenduidig te maken, namelijk geen (zwaar) vrachtverkeer door Oog in AI tussen het 24 Oktoberplein en het Majellaplein, wordt door de bewoners een 24-uurs verbod voorgesteld.

2a) Bent voor of tegen een 24 uurs verbod voor doorgaand (zwaar) vrachtverkeer?

- Voor  
 Tegen

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

## Stellingen verkeersdebat Oog in AI

### Stelling 3: Meten is weten

In de komende jaren worden er in de binnenstad, op de Utrechtse rijkssnelwegen en in Leidsche Rijn, projecten gestart die van grote invloed zijn op de verkeerssituatie In Utrecht West, en dus ook Oog in AI. Modelberekeningen laten voor de bewoners van Utrecht West sombere uitkomsten zien.

Het monitoren van het verkeer en het meten van de luchtkwaliteit zijn van groot belang om de werkelijke belasting op het milieu en de leefkwaliteit eenduidig vast te stellen. Openheid van meetresultaten en de wijze van meten zijn van belang in de communicatie tussen bewoners en overheid.

De invloed van het Amsterdam Rijnkanaal, de asfaltcentrale, de aluminiumfabriek en het verkeer op A2 op de luchtkwaliteit (inclusief fijnstof) worden nu voor Utrecht West slechts ingeschat. Van werkelijke, continue metingen op meerdere stoffen, zoals fijnstof (PM10, PM2,5), stikstofoxiden (NO2) en vluchtige organische stoffen, is nu geen sprake.

Oog in AI wil een RIVM milieumeetpunt, waarbij de resultaten voor iedereen (via internet) toegankelijk zijn.

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  
 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?

## Stellingen verkeersdebat Oog in Al

### Stelling 4: Knip Thomas a Kempisweg

In de komende jaren valt er een besluit over de verbinding tussen de A2 en de Cartesiusweg, de zogenaamde Spoorlaan. Onderdeel van dit besluit is de bouw van een tunnel onder de Marnixlaan en St. Josephlaan. Zonder verdere maatregelen laten modelberekeningen van de gemeente zien dat deze uitbreiding van de verkeerscapaciteit aan de westzijde van Utrecht zal leiden tot een sterke toename van het verkeer op de PHL-laan (33.000 mvt/etm).

In het ALU2009 wordt dit volume 'onwenselijk' geacht voor de woonwijk Oog in Al, mede op grond van de verleende status aan de PHL-laan als wijkontsluitingsweg (15.000 mvt/etm). Om het verkeer te dwingen gebruik te maken van de Spoorlaan en de nieuwe parallelstructuur van de A2 (in een tunnel!) stelt het huidige college een knip voor op de Thomas a Kempislaan. Omdat in deze plannen de NOUW-2 wordt opgeheven zal de PHL-laan fungeren als wijkontsluitingsweg voor Oog in Al en Lombok/Majellabuurt. Hiermee zal het doorgaande verkeer verdwijnen en de verkeersdruk sterk afnemen (tot 15.000 mvt/etm). Het linksaf verbod op het 24 Oktoberplein richting Pijperlaan zal weer verdwijnen, waardoor de aanleiding voor sluipverkeer over de Mozartbrug wegvalt.

- 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  
 Oneens

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  
 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?

## Stellingen verkeersdebat Oog in AI

### Stelling 5: Fietsbrug

De aanlanding van de fietsbrug over het Amsterdam Rijnkanaal op de Johan Wagenaarkade en het Victor Hugoplantsoen heeft een dusdanige impact op de woonomgeving en de daar gelegen scholen dat het eenvoudig trekken van een rechte lijn tussen Leidsche Rijn en de Muntbrug nogmaals heroverwogen moet worden.

- De besluitvorming en de participatie vinden nu te gehaast plaats en wekken de indruk bij de bewoners dat hier sprake is van een prestigeproject van het Stadhuis die de wijkbewoners en scholen door 'de strot wordt gedrukt'.
- Er zijn niet of nauwelijks, door bewoners zelf aangedragen (!), alternatieve routes onderzocht.
- Verkeerskundige onderbouwing van de Fietsbrug is niet verricht, respectievelijk niet openbaar gemaakt, zodat in dit miljoenenproject elke publieke toetsing aan kosten/baten, nut en noodzaak ontbreekt.
- De additionele vervoerswaarde van deze brug is hoogst discutabel, mede doordat alle westelijke fietsstromen uiteindelijk samenkomen op de Muntbrug en Westplein. Daarnaast zal de DE-brug en De Meernbrug met de fly-over over het 24 Oktoberplein de bewoners van Leidsche Rijn uitnodigen om met de auto de binnenstad te bezoeken.
- De inpassing van de brede brug op het Victor Hugoplantsoen doet het ergste vrezen voor deze speelweide en het uitzicht van de flatbewoners. De verkeersveiligheid bij de scholen is ernstig in gevaar door de inpassing van de helling vlak naast de school. De veilige inpassing van de hoofdfietsroute op de Everard Meijsterlaan is nog steeds onduidelijk.
- De wijk wenst geen verdere aantasting van haar Park Oog in AI en wijst een doorgaande weg door het Park af.
- Aspecten rond de sociale veiligheid op of onder brug zijn niet belicht en het is niet duidelijk of er door de gemeente adequate budgettaire maatregelen zijn getroffen om hierin te voorzien.

5a) Het volgende college moet met een nieuw en integraal plan komen voor een eventuele fietsverbinding over het Amsterdam Rijnkanaal. 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  
 Oneens

5b) Licht uw stellingname toe.