



# Ronduit Weg verkiezingsonderzoek Oog in Al

De stellingen en reacties van de politieke partijen op de verkeerssituatie Oog in Al.

Februari 2010

Bewonerscomité Ronduit Weg

Tel: 06-33723262

Email: [info@ronduitweg.nl](mailto:info@ronduitweg.nl)

Website: [www.ronduitweg.nl](http://www.ronduitweg.nl)

# Ronduit Weg verkiezingsonderzoek Oog in Al

De stellingen en reacties van de politieke partijen op de verkeerssituatie Oog in Al.

10 februari 2010

<b>VOORWOORD</b> .....	<b>3</b>
<b>1. VOORZICHTIGE ANALYSE</b> .....	<b>5</b>
<b>2. STELLINGEN VERKEERSDEBAT OOG IN AL</b> .....	<b>8</b>
STELLING 1: DE PHL-LAAN EEN WIJKONTSLUITINGSWEG OF EEN RINGWEG? .....	8
STELLING 2: 24 UURS VRACHTWAGENVERBOD.....	9
STELLING 3: METEN IS WETEN.....	10
STELLING 4: KNIP THOMAS A KEMPISWEG.....	11
STELLING 5: FIETSBRUG .....	12
<b>3. REACTIES POLITIEKE PARTIJEN</b> .....	<b>13</b>
REACTIE PVDA OP STELLINGEN VERKEERSDEBAT OOG IN AL .....	13
REACTIE GROENLINKS OP STELLINGEN VERKEERSDEBAT OOG IN AL.....	15
REACTIE VVD OP STELLINGEN VERKEERSDEBAT OOG IN AL.....	17
REACTIE SP OP STELLINGEN VERKEERSDEBAT OOG IN AL .....	19
REACTIE D66 OP STELLINGEN VERKEERSDEBAT OOG IN AL.....	21
REACTIE LEEFBAAR UTRECHT OP STELLINGEN VERKEERSDEBAT OOG IN AL.....	23
REACTIE CHRISTENUNIE OP STELLINGEN VERKEERSDEBAT OOG IN AL.....	25
NAGEKOMEN REACTIE CDA: .....	27

## Voorwoord

Aan de bewoners van Oog in AI,

Binnenkort krijgen wij, de kiesgerechtigden van Utrecht, weer de gelegenheid om een nieuw stadsbestuur te kiezen. De politieke partijen maken zich op om de gunst van de kiezer te winnen. Collegepartijen leggen verantwoording af voor het gevoerde beleid van de afgelopen vier jaar en de oppositie ziet zijn kans schoon haar visie om te zetten in daden. Alle partijen doen hun best hun beleidsvoornemens zo duidelijk mogelijk over het voetlicht te brengen.



Tenminste ..., dat zou je denken.

Verkiezingsprogramma's moeten daar duidelijkheid in brengen; hulpmiddelen als Stemwijzers en Kieskompas helpen daarbij. Maar een snelle lezing brengt niet veel duidelijkheid; de haalbaarheid en een realistische, financiële onderbouwing zijn veelal afwezig en dat terwijl de gemeente in de komende jaren zwaar moet bezuinigen. Blijft het dan bij mooie woorden en vage verkiezingsbeloften?

Het besturen van een stad kent natuurlijk vele facetten en het maken van verantwoorde afwegingen tussen uiteenlopende belangen is daar een belangrijk onderdeel van. Daarnaast zit je niet alleen met de erfenis van vele voormalige gemeentebesturen, maar ook met onverwachte externe factoren. De huidige economische tegenwind en de aankomende overheidsbezuinigen maken dat je realistisch moet zijn en de beschikbare gelden en openbare ruimte nauwkeurig moet aanwenden.

Noodgedwongen gaan wij, kiezers, dan ook af op de principes van een partij, die voor ons het ijkpunt zijn waarop zij hun beleid en toekomstige oplossingen zeer waarschijnlijk gaan toetsen.

### PHL-laan: verkeersriool

Voor het bewonerscomité Ronduit Weg is de verkeerssituatie in en rond Oog in AI van belang.

De wijk Oog in AI, toch een pareltje binnen Utrecht, is een mooie tuinwijk uit de jaren dertig van de vorige eeuw met een aantal grote lanen en mooie huizen. De Lessinglaan, Joseph Haydnlaan en Pijperlaan (PHL-laan) hadden de functie om het verkeer vanuit de wijk naar het noorden en zuiden van de stad Utrecht te leiden. Het zijn echte wijkontsluitingswegen.

We weten allemaal dat de PHL-laan door verkeersmaatregelen buiten de wijk in de laatste jaren verworden is tot een zeer drukke weg met bovenproportioneel vrachtverkeer (10%). Ronduit Weg is van mening dat de PHL-laan door falend mobiliteitsbeleid van voorgaande gemeentebesturen en door verkeerde keuzen aan de westkant van de stad verworden is tot een verkeersriool.



De ambitie die het huidige college van PvdA, VVD, CDA en ChristenUnie hebben om de PHL-laan weer tot "wijkontsluitingsweg" te maken is onderdeel van een stadsbreed Actieplan Luchtkwaliteit Utrecht.

De PHL-laan was in voorafgaande plannen van dit bestuur gedoemd te fungeren als een onderdeel van de westelijke verdeelring met 33.000 motorvoertuigen per etmaal (in 2007: 16.000 mvt/etm). Mede door verzet van de bewoners en het inzicht bij de politieke partijen heeft het huidige college de PHL-laan weer aangeduid als wijkontsluitingsweg met de ambitie de verkeersdruk te laten dalen tot (nog altijd zo'n) 15/000 mvt/etm.

Prachtig, maar vind je dat terug in de concrete beleidvoornemens?

### **Verkiezingsprogramma's geven onduidelijk beeld.**

Lezing van de verschillende verkiezingsprogramma geeft geen duidelijk beeld wat de partijen nu concreet voor hebben met het verkeer in en rond Oog in Al. Thema's als gezondheid en leefbaarheid in de wijken verhouden zich slecht met algemene doelstellingen om de bereikbaarheid van Utrecht op een hoog peil te houden en de economische belangen van de stad te waarborgen. Wat krijgt straks nu werkelijk de prioriteit? Wordt Oog in Al straks niet gevraagd om "voor het algemeen belang van Utrecht" maar meer verkeer te accepteren en dus meer luchtvervuiling?

Een ander groot thema is de geplande Fietsbrug Oog in Al, die zo gevaarlijk moet aantakken bij de scholen aan het Victor Hugo plantsoen. Hebben wij na de drukke PHL-laan daarmee niet weer een grote doorsnijding van de wijk? Mag het zo zijn dat (toekomstige) bewoners uit andere stadswijken, in dit geval Leidsche Rijn, mogen "eisen" dat bewoners van Oog in Al voor hun gemak de brug maar moeten accepteren? Mag het dat een Fietsersbond van ons eist dat wij maar een beetje moeten inschikken, want fietsen is toch heilig?

Om voor de bewoners van Oog in Al duidelijkheid te scheppen in de verschillende standpunten van de politieke partijen hebben wij besloten geen politiek wijkdebat te organiseren, maar de partijen de gelegenheid te geven serieus en diepgaand te reageren op een aantal belangrijke thema's die de verkeerssituatie van Oog in Al betreffen.

Hiertoe hebben wij de volgende partijen gevraagd te reageren op een vijftal stellingen:

- PvdA
- GroenLinks
- VVD
- CDA
- SP
- D'66
- Leefbaar Utrecht
- ChristenUnie
- Trots op Nederland - Utrecht.



De stellingen gaan over:

- de status van de PHL-laan als wijkontsluitingsweg en haar 2x1-wegprofiel,
- het 24 uren vrachtwagenverbod,
- het verrichten van milieumetingen op de PHL-laan,
- de knip op de Thomas à Kempisweg en
- de Fietsbrug Oog in Al.

In dit overzicht treft u onze stellingen aan en de volledige antwoorden van de partijen PvdA, GroenLinks, VVD, SP, D'66, Leefbaar Utrecht en ChristenUnie.

Wij danken de lijsttrekkers en hun verkeerskundigen voor de tijd die zij genomen hebben om u op deze wijze te informeren.

### **Vinden CDA en Trots op Nederland Oog in Al niet belangrijk?**

Van de meeste partijen hebben wij duidelijke en uitgebreide antwoorden gekregen.

Helaas heeft het CDA niet op tijd gereageerd; ook niet na herhaalde emails en telefoontjes van onze kant. Pas later heeft het CDA aangegeven dat zij niet op de stellingen kan reageren. Voor hun reactie verwijs ik u naar de laatste pagina van dit overzicht. We zullen dus niet weten of het CDA zich in de volgende raadsperiode werkelijk hard gaat maken voor Oog in Al.

Van Trots op Nederland hebben wij niets meer vernomen, zelfs niet nadat er telefonisch contact is geweest tussen Ronduit Weg en de voorzitter van TON Utrecht. Van Trots op Nederland weten we dus helemaal niets.

## 1. Voorzichtige analyse

Ronduit Weg wil u geen stemadvies meegeven. Immers er spelen in gemeenteraadsverkiezingen meer zaken dan alleen de verkeerssituatie in Oog in Al en de kwaliteit van uw woonomgeving.

Wij denken dat u mans genoeg bent om zelf uw conclusies te trekken uit deze vergelijking. Toch willen wij u deelgenoot maken van een aantal bevindingen:

- PHL-laan blijft 2x1.  
Alle partijen, geen enkele uitgezonderd, bevestigen nogmaals klip en klaar dat de PHL-laan een “wijkontsluitingsweg” is met een maximum van 15.000 mvt/etm. Tevens zeggen alle partijen u toe dat de PHL-laan haar huidige 2x1 wegprofiel blijft behouden!

Dat is een belangrijke vaststelling en Ronduit Weg is blij met de steun van de partijen, mede omdat er de laatste maanden toch weer twijfel rees over de status van deze laan bij de behandeling van het Actieplan Luchtkwaliteit Utrecht (ALU).

Ondanks dat de motivering van de partijen verschilt, is het eindresultaat bevredigend. Zo verwijst de PvdA naar hun ALU om de parallelstructuur van de A2 te gebruiken in samenhang met de omstreden Spoorlaan. GroenLinks, SP en LU maken door verkeersmaatregelen het gebruik van de PHL-laan onaantrekkelijker voor doorgaand verkeer.

De VVD zoekt de oplossing in het bieden van alternatieven voor de automobilist door een sterke focus op openbaar vervoer. In het laatste geval blijft het de automobilist vrij om te kiezen en het is dus maar de vraag of hij werkelijk overstapt op het OV als er geen dwang is.

Ronduit Weg heeft altijd het streven naar een robuust OV-net ondersteund als oplossing voor de stedelijke en regionale mobiliteit. Het is echter de vraag of we komende 10 (!) jaar dit gerealiseerd zullen zien. Dit is zeker de vraag als we tot op heden voornamelijk het autoverkeer faciliteren (fly-over 24 Oktoberplein, vergroting capaciteit Majellaknooppunt, toekomstige Spoorlaan, ‘groene golf’-maatregelen) en de overheidsbezuinigingen in de komende jaren hard zullen toeslaan bij de gemeente en provincie.

Voor de komende vier jaar zouden de maatregelen van GroenLinks de PHL-laan dan ook het meeste helpen.

- 24 uurs vrachtwagenverbod  
Ten aanzien van een 24 uurs vrachtwagenverbod op de PHL-laan ondersteunen alleen Leefbaar Utrecht en GroenLinks onze eis. Daarbij wordt volgens ons terecht gewezen op het gebruiken van de al bestaande invalsweg, de NOUW-2.

De SP steunt opmerkelijk genoeg niet het 24-uursverbod, maar hoopt dat een vermindering van het binnenkomende verkeer (dosering aan de rand van de stad) de verkeersdruk op Oog in Al integraal zal afnemen. Als deze dosering al te realiseren valt, dan vrezen wij dat het voor vrachtverkeer nog makkelijker wordt om flink door te rijden over de (kortere) PHL-laan.



PvdA, D66, VVD en CU lijken zich te verschuilen achter de handhaafbaarheid en juridische haalbaarheid van een dergelijke maatregel en kiezen dus niet primair voor de kwaliteit van de leefomgeving van de bewoners. Klaarblijkelijk laten zij zich meer leiden door de economische motieven van de ondernemers en blijven zij het vrachtverkeer faciliteren in plaats van op te komen voor de gezondheid in Oog in AI en in het bijzonder de bewoners langs de PHL-laan. Daarbij hopen zij op begrip van de vervoerders en lokale bedrijven om de PHL-laan te mijden op vrijwillige basis. Gelukkig zijn er ook partijen die daar hun beleid niet op baseren.

Ronduit Weg blijft zeggen: waar een wil is, is een weg en die heet NOUW-2.

- Metten is weten

Alleen D66 en PvdA ondersteunen onze stelling dat een hoogwaardig RIVM-meetpunt (bijvoorbeeld op de overgang Lessing/Haydnlaan) een juist en voor alle partijen overtuigend beeld zal geven van de luchtkwaliteit in Utrecht West. Met zo'n meetpunt kan een einde gemaakt worden aan de discussie van overschrijdingen en de invloed van het Amsterdam Rijnkanaal.



De overige partijen vinden deze oplossing te duur en wijzen op goedkopere, incidentele methoden die een indicatie geven over de mate van luchtvervuiling. Verkeerstellingen moeten volgens hen de basis zijn voor de berekeningen. Ronduit Weg moet helaas constateren dat de uitgebreide tellingen die er voor de PHL-laan beschikbaar zijn tot op heden nooit hebben geleid tot een openbare analyse van de luchtvervuiling.

- Knip Thomas à Kempisweg

De collegepartijen PvdA, VVD en CU onderstrepen nogmaals dat op grond van het door hen ingezette beleid (ALU) de knip op de Thomas à Kempisweg er moeten komen als de Spoorlaan wordt aangelegd. In het ALU wordt daar nu eenmaal niet eenduidig over gesproken. Deze steun is dus belangrijk.

De VVD zegt evenwel dat de knip pas wordt aangelegd als deze "echt nodig is". Wij nemen dan maar aan dat hier het criterium geldt van 15.000 mvt/etm op de PHL-laan.

Van de oppositiepartijen steunt alleen GroenLinks deze stelling met als argument dat zij het verkeer van buiten zo lang mogelijk op de rijkswegen wil houden en doorgaand verkeer in de stad wil voorkomen. Een knip helpt daarbij.

De SP en LU wijzen de Spoorlaan categorisch af en dus blijkt ook de knip. Met het afwijzen van knips in de stad blijft het voor Ronduit Weg onduidelijk hoe het doorgaande verkeer dan wordt tegen gehouden. SP en LU hopen er blijkbaar op dat de toekomstige P+R's aan de rand van de stad én een actief doseringsbeleid voldoende zijn om overmatig doorgaand verkeer tegen te houden.



D66 wijst de knip ook af omdat zij het ALU afwijzen, maar een oplossing voor het doorgaande verkeer wordt niet gegeven.

- **Fietsbrug**  
Alle politieke partijen vinden (om verschillende redenen) dat de Fietsbrug er moet komen. Alleen de VVD heeft duidelijk een voorbehoud dat enerzijds is gebaseerd op de voor hen belangrijke eis dat er een aantoonbare balans tussen noodzaak en kosten van de brug moet zijn én dat er rekening gehouden moet worden met de negatieve gevolgen voor de omwonenden in Oog in Al.  
De meeste partijen (GroenLinks, VVD, SP en D66) steunen de stelling dat eerst naar de verschillende routes en additionele vervoerswaarde gekeken moet worden voordat er definitieve besluiten genomen worden. Alternatieve routes zijn bij hen bespreekbaar. Deze partijen zeggen allen te hechten aan een goed draagvlak bij de bewoners van Oog in Al voor de Fietsbrug.



PvdA, Leefbaar Utrecht en ChristenUnie zijn van mening dat er al een principebesluit ligt om een brug te bouwen en dat alleen nog over de aanlanding en vervolgroute nagedacht mag worden met de bewoners.

### Eindconclusie

Tot zover de samenvatting van Ronduit Weg.

Wellicht leest u meer en/of andere zaken uit de antwoorden van de politieke partijen. Wij denken dat u voor dit verkeersdossier uw keuze op 3 maart a.s. moet baseren op de meest concrete toezeggingen aan Oog in Al. In 2014 staat de Spoorlaan waarschijnlijk weer op de politieke agenda en Ronduit Weg vindt toezeggingen voor korte termijn maatregelen daarom belangrijker.

Het bewonerscomité Ronduit Weg hoopt met dit overzicht een bijdrage te hebben geleverd aan de discussie rond de verkeersproblematiek in Utrecht West en uw inzicht in de beleidvoornemens van de politieke partijen vergroot te hebben.



Wij kunnen alleen maar hopen dat de kiezer in Oog in Al nu bewuster haar keuze maakt op 3 maart a.s.

Bewonerscomité Ronduit Weg

Tel: 06-33723262

Email: [info@ronduitweg.nl](mailto:info@ronduitweg.nl)

Website: [www.ronduitweg.nl](http://www.ronduitweg.nl)

## 2. 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 Al

### 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.

Vooraf 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 Al 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 verificerbare argumenten hanteert u daarbij, respectievelijk welke maatschappelijke opvatting voert u tot deze stellingname?

## Stellingen verkeersdebat Oog in Al

### 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 Al. 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 Al 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 Al 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 AI

### 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 AI, 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 AI 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 AI 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 AI in het bijzonder? Zo niet, welke redenen gebruikt u om tegen deze verkeersremmende verkeersmaatregel te zijn?

## Stellingen verkeersdebat Oog in Al

### 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 Al 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.

### 3. Reacties Politieke Partijen

#### Reactie PvdA 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, 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 Al 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 Al 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 Al 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 Al 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 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, 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 Al 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 Al 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 Rijkkanaal 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, de PvdA vindt dat de fietsbrug van Leidsche Rijn naar Oog in Al 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 Al)*

- 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

**GROENLINKS**UTRECHT

### 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?

- 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 (Palms 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

**GROENLINKS**UTRECHT

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](http://www.utrecht.nl) te publiceren inclusief duiding. De SP is benieuwd naar de duiding...*

## Reactie SP 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*

*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 Al 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 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?

*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 Al 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 hoofdinvallroute 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's<sup>1</sup> 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 moeilijke afweging voor 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.*

---

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

Stellingen		 PvdA	 GROENLINKSUTRECHT
Lijsttrekker:		Rinda den Besten	Marry Mos
Huidig aantal zetels:		14	8
Collegepartij of oppositie:		Collegepartij	Oppositie
<b>1) De PHL-laan een wijkontsluitingsweg of een ringweg?</b>			
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 of Nee?	Ja	Ja
1b)	Is uw politieke partij van mening dat het 2x1 wegprofiel van de PHL-laan te allen tijde behouden moet blijven? Ja of Nee?	Ja	Ja
T	Wat zullen uw concrete maatregelen zijn in de komende vier jaar om de verkeersoverlast in Oog in Al terug te dringen?	<ul style="list-style-type: none"> <li>De PvdA steunt de uitvoering van het Actieplan Luchtkwaliteit met als doel de luchtkwaliteit in de stad verbeteren.</li> <li>PvdA verwacht veel resultaat van kwaliteitsverbetering en gedragscampagnes om meer mensen in het OV en op de fiets te krijgen.</li> <li>PvdA is voor het beprijzen van autoverkeer en zullen wij een Actieplan Elektrisch Verkeer realiseren.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Invoeren 24 uren vrachtwagenverbod</li> <li>Knip Thomas à Kempisweg of afslagverbod ML Kinglaan/Pijperlaan.</li> <li>De route onaantrekkelijker maken door bijvoorbeeld het anders afstellen van verkeerslichten.</li> <li>Stimulering gebruik NOUW-2 (belonen gebruik route, wijzigen bewegwijzering)</li> </ul>
<b>2) 24 uren vrachtwagenverbod op de PHL-laan</b>			
2a)	Bent voor of tegen een 24 uren verbod voor doorgaand (zwaar) vrachtverkeer? Ja of Nee?	Tegen	Voor
T	Kunt u kort en bondig toelichten waarom u voor of tegen een 24 uren verbod bent, welke verifieerbare argumenten hanteert u daarbij, resp. welke maatschappelijke opvatting voert u tot deze stellingname? Voor of Tegen?	<ul style="list-style-type: none"> <li>Een 24-uurs verbod op PHL-laan is niet mogelijk.</li> <li>Afspraken met de vervoersbranche werken nog niet voldoende; de PvdA wil dwingend afspraken.</li> <li>Vuil verkeer weren uit de stad door alternatieven aan te bieden via water, spoor en elektrisch transport. De milieuzone voor vrachtverkeer breiden we uit en handhaven we strenger.</li> <li>Bevoorrading is in 2014 meerendeels elektrisch.</li> <li>De gezondheid bewoners en de leefbaarheid van de Oog in Al voorop.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Vrachtwagenverbod geeft een noodzakelijke verlichting van de verkeersoverlast.</li> <li>Vrijwillige afspraken met het bedrijfsleven lijkt niet tot de gewenste reductie te leiden.</li> <li>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.</li> </ul>
<b>3) Meten is weten</b>			
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? Ja of Nee?	Ja	Nee
T	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?	<ul style="list-style-type: none"> <li>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.</li> <li>De PvdA eraan meegewerkt om dit meetnet te gaan uitbreiden. Oog in Al zou één van de wijken kunnen zijn waar we dit gaan doen.</li> <li>Eens per jaar controleren we de luchtkwaliteit.</li> <li>De PvdA zal maatregelen ten gunste van de luchtkwaliteit nemen bij overschrijding van de normen en open communiceren met de bevolking over de uitkomsten.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>GroenLinks is voor het meten van de luchtkwaliteit in de hele stad, ook in Oog in Al.</li> <li>Het plaatsen van een vast RIVM-meetpunt is een kostbare zaak. Er zijn ook meetmethoden die minder kostbaar zijn en een goede indicatie geven van de luchtkwaliteit.</li> <li>GroenLinks wil dat de resultaten op internet gepubliceerd worden.</li> <li>Eventueel kan er met deze meetgegevens bepaald worden waar permanent RIVM-meetstation nodig is. I.c.m verkeerstellingen moet een accuraat beeld verkregen worden v.d.. luchtkwaliteit.</li> </ul>
<b>4) Knip Thomas à Kempisweg</b>			
4a)	Het invoeren v. e. knip op de T. 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 max. 15.000 mvt/etm, liefst minder. Eens of Oneens?	Eens	Eens
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 à Kempisweg, Spinozaweg en PHL-laan te verminderen door vooruitlopend op de knip op de Thomas à Kempisweg over te gaan tot rijstrookvermindering, zodat het gehele traject een 2x1-profiel heeft. Ja of Nee?	Nee	Ja
T	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?	<ul style="list-style-type: none"> <li>De knip is door de PvdA opgenomen in het Actieplan Luchtkwaliteit.</li> <li>Alle maatregelen in het ALU zijn er voor de PvdA op gericht om een gezond en leefbaar Oog in Al te bewerkstelligen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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.</li> <li>Het zal gecombineerd moeten worden met andere maatregelen om er voor te zorgen dat het probleem niet wordt verschoven naar bijvoorbeeld de Cartesiusweg of zorgt voor een blokkade van de Vleutensweg.</li> </ul>
<b>5) Fietsbrug</b>			
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 of Oneens?	Oneens	Eens (deels)
5b)	Licht uw stellingname toe.	<ul style="list-style-type: none"> <li>De PvdA vindt dat de fietsbrug er moet komen. Wel is zorgvuldige inpassing geboden.</li> <li>Bij de start van LR is nadrukkelijk gekozen voor een sterke verbinding tussen LR en de bestaande stad, ook voor langzaam verkeer zoals de fiets. De fietsbrug heeft altijd onderdeel uitgemaakt van de plannen. De uiteindelijke omvang van LR (90.000 inwoners) in combinatie met ons stimuleringsbeleid t.a.v. de fiets rechtvaardigt ruimschoots deze fietsbrug.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>GroenLinks is voorstander van een goede fietsverbinding tussen Leidsche Rijn en Oog in Al. Een brug die alleen door fietsers en voetgangers wordt gebruikt is veel aantrekkelijker dan een fietsroute langs een drukke autoweg.</li> <li>Er moet een goede afweging gemaakt worden tussen de verschillende oplossingen, incl.f de door de bewoners voorgestelde alternatieven. Daarom hebben we het college gevraagd deze alternatieven door te rekenen.</li> </ul>

# Het Ronduit Weg verkiezingsonderzoek

Ingrid de Bondt	Tim Schipper	Gerda Oskam	Vincent Oldenburg	Mirjam Bikker
5	4	3	3	2
Collegepartij	Oppositie	Oppositie	Oppositie	Collegepartij
<b>De PHL-laan een wijkontsluitingsweg of een ringweg?</b>				
<b>Ja</b>	<b>Ja</b>	<b>Ja</b>	<b>Ja</b>	<b>Ja</b>
<b>Ja</b>	<b>Ja</b>	<b>Ja</b>	<b>Ja</b>	<b>Ja</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Voor een goed OV-net in de Utrechtse regio.</li> <li>Bij afslag Hooggelegen P+R met OV naar binnenstad.</li> <li>Afspraken met bedrijven maken over de routes die vrachtwagens gebruiken.</li> <li>Door uitbreiding snelwegring rond Utrecht neemt aantal auto's binnen Utrecht af.</li> <li>De Spoorlaan moet worden aangelegd en dus minder verkeer via 24 Oktoberplein/de PHL- laan.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>We doseren het aantal auto's dat de stad in mag rijden.</li> <li>Automobilisten kunnen of in de file staan, of de auto in een transferium parkeren en met het snel openbaar vervoer of de fiets verder reizen.</li> <li>Forse investeringen in het OV én het in publieke handen brengen van OV zijn een onlosmakelijk onderdeel van de oplossing.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Betere samenwerking met ondernemers Cartesiusweg en ism bewoners studeren op andere infrastructuur.</li> <li>Investeren in fietsverbindingen en OV.</li> <li>ALU, snelwegverbredingen en tram-studies niet gescheiden bekijken maar in samenhang.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Stimuleren van het openbaar vervoer (ringlijnen, tram, OV-knooppunten aan de rand van de stad).</li> <li>Vrachtwagenverbod doorgaand verkeer</li> <li>Uitbreiding milieuzone</li> <li>Mogelijk linksafverbod 24 O-plein</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Een linksafverbod vanaf de ML Kinglaan.</li> <li>Daarnaast zetten wij in op de knip bij de Thomas à Kempisweg.</li> </ul>
<b>24 uren vrachtwagenverbod op de PHL-laan</b>				
<b>Tegen</b>	<b>Voor *)</b>	<b>Tegen</b>	<b>Voor</b>	<b>Neutraal</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>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.</li> <li>Die afspraken worden nu gemaakt. Dat zal effectiever zijn dan een verbod.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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, dan is de SP tegen een 24-uurs verbod.</li> <li>*) Met het huidige verkeersbeleid van ALU2009.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Dynamisch verkeersmanagement en venstertijden voor vrachtverkeer plus samenwerking met de ondernemers aan de Cartesiusweg.</li> <li>Een volkomen verbod voor vrachtwagens is niet realistisch en verplaatst overlast naar andere wijken.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Nachtelijk verbod sowieso.</li> <li>Daarnaast moet voor het vrachtverkeer, en ook voor ander verkeer, de NOUW2 de hoofdinvalsroute zijn en blijven.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>CU heeft vragen gesteld over de juridische geldigheid en de precedentwerking. Oog in AI is niet de enige wijk met overlast van zwaar wegverkeer.</li> <li>CU gelooft niet in vrijblijvende afspraken met ondernemers. Dat heeft nog niets opgeleverd.</li> </ul>
<b>Metten is weten</b>				
<b>Nee</b>	<b>Nee</b>	<b>Ja</b>	<b>Nee</b>	<b>Dat moet mogelijk zijn</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>De VVD constateert dat luchtkwaliteitscijfers worden berekend op basis van verkeerscijfers. De VVD wil daarom permanent verkeerstellingen doen en op internet zichtbaar maken voor iedereen.</li> <li>Daarnaast krijgt Utrecht een meetnet met de 'buisjes'-methode. Hiermee moet op tientallen plekken in de stad de luchtkwaliteit gemeten worden.</li> <li>De VVD wil dat er ook in Oog in AI wordt gemeten.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Te duur. Semi-continue metingen zijn mogelijk met goedkopere middelen, zodat er ook in de rest van de stad gemeten zal gaan worden.</li> <li>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.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Door te meten kun je de betrouwbaarheid van gemeentelijke verkeersmodellen verifiëren. Bovendien draagt het bij aan de geloofwaardigheid van de overheid.</li> <li>Gezondheid inwoners belangrijkst.</li> <li>D66 is voorstander van meetpunten.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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 AI zeker in opgenomen moeten zijn.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wij zijn niet tegen een meetpunt in OiA, 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.</li> </ul>
<b>Knip Thomas à Kempisweg</b>				
<b>Eens</b>	<b>Oneens</b>	<b>Oneens</b>	<b>Oneens</b>	<b>Ja</b>
<b>Nee</b>	<b>Ja</b>	<b>Ja</b>	<b>Ja</b>	<b>Nee</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>De VVD steunt de afspraak in het ALU 2009 dat Spoorlaan-tunnel-knip met elkaar samenhangen, waarbij is afgesproken dat goed gekeken wordt of de knip echt nodig is.</li> <li>De VVD wil de bestaande wegcapaciteit niet verminderen.</li> <li>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.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>D66 vindt het ALU een slecht plan. Het verplaatst de vieze lucht, het lost de problemen niet structureel op en ook de bereikbaarheid verbetert niet.</li> <li>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.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>LU: Spoorlaan geen optie. Opheffen NOUW 2 dus ook geen optie. Knip T. a Kempisweg lost niets op.</li> <li>Het knippen aanvoer via het 2x1-baans maken van de T. a Kempis/ Spinozaweg kan bijdrage leveren aan beperken verkeer door Oog in AI en lijkt ons dus een optie.</li> <li>Vrijkomende rijstroken gebruiken als vrije busbaan voor betere ringlijn.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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.</li> </ul>
<b>Fietsbrug</b>				
<b>Eens</b>	<b>Eens</b>	<b>Eens</b>	<b>Oneens</b>	<b>Oneens</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Voor de VVD geldt: de fietsbrug komt er niet als de kosten en de overlast voor de inwoners van Oog in AI niet in verhouding staat tot de baten. De VVD kijkt hiervoor naar het aantal fietsers en naar de reistijdwinst voor fietsers.</li> <li>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.</li> <li>Een alternatief dat door bewoners van Oog in AI is aangedragen moet daarbij worden overwogen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>De SP ziet geen problemen met alternatieve routes</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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.</li> <li>D66 heeft moeite met 'klankbordgroepen', omdat die geen status hebben. Echte 'participatie' betekent ook echte zeggenschap.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>LU is voor een extra fietsbrug vanuit LR op de beoogde plek, omdat dat de enig logische plek is vanaf die kant.</li> <li>LU kiest voor aanlanding die parallel aan het kanaal loopt in zuidelijke richting. Het vervolg loopt dan moeten lopen via de Beethovenlaan. Ergens een stukje door het park, zien wij niet als een onoverkomelijk probleem.</li> <li>Beslissingen moeten altijd worden overlegd met alle betrokken bewoners en hun alternatieven moeten serieus beoordeeld worden.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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.</li> <li>Voor ons wegen de belangen van de inwoners van de 'nieuwe wijken' net zo zwaar als die van de 'oude wijken'</li> </ul>