Politiek verdeeld over oplossingen verkeersdruk Oog in Al



Impressie van de Stadsboulevard in de Lessinglaan

Alle politieke partijen in de stad Utrecht zien dat de verkeersdruk in Utrecht-West te hoog is. De manier waarop ze dat willen aanpakken verschilt sterk. Bewonerscomité Ronduit Weg constateert dat een stem op D66, CDA of PvdA de beste kans biedt op een écht structurele oplossing, namelijk een snellere afwikkeling van verkeer via een betere aansluiting op de A2. Zij willen dat eerst proberen via de gele brug bij Douwe Egberts. Er is voorlopig geen raadsmeerderheid te vinden voor een nieuwe weg en brug naar de A2.

Stoplichten

Het verkeer loopt vast in onze wijken, omdat te veel automobilisten de doorgaande wegen van Utrecht-West gebruiken als op- en afrit naar de Ring. Dit probleem is door het gemeentebestuur zelf gecreëerd door de aansluiting bij de Douwe Egberts weg te halen. Op die manier krijgen de bewoners van de oude wijken aan de westkant van de stad de rekening gepresenteerd van de bouw van Leidsche Rijn Centrum. Tot nu toe heeft de Utrechtse politiek de oplossing gezocht in het slim afstellen van stoplichten. Het huidige college met GroenLinks, D66, VVD en SP wil met de aanleg van de Westelijke Stadsboulevard het doorgaande verkeer verder afremmen. Er komt zelfs een knip op de Thomas à Kempisweg, die ervoor moet zorgen dat het verkeer uit met name Utrecht-Noordwest (Pijlsweerd, Ondiep, Zuilen) via Overvecht naar de Ring rijdt en niet meer via onze wijken. Bewonerscomité Ronduit Weg denkt dat dit niet genoeg is, en dat de verkeersdrukte alleen maar gaat toenemen als er nog meer woningen worden gebouwd in het Stations-gebied en het Beurskwartier (bij het Jaarbeursplein). Zeker als het Westplein straks volgens de plannen minder verkeer toelaat.

Afremmende maartregelen

Zoals u kunt lezen in deze speciale verkiezingsbijlage van de Ronduit Weg Nieuwsbrief blijven GroenLinks en de SP geloven in afremmende verkeersmaatregelen zoals wegversmallingen en knips. Verder moeten de mensen maar meer de fiets, bus of trein nemen.

VVD en D66 hebben gestemd voor de Stadsboulevard, vinden knips geen goed idee en willen juist dat het verkeer goed doorstroomt. Deze partijen erkennen, net als PvdA en CDA, dat de ontsluiting naar de Ring beter moet.

Onderzoeken

Zij willen eerst onderzoeken of dat mogelijk is met een beter gebruik van de route via de gele brug en de NOUW2 (de slinger langs de A2 naar het noorden).

De verkeersveiligheid moet verbeteren in Oog in Al, zeggen alle politieke partijen. Unaniem vinden ze dat het vrachtverkeer moet worden teruggedrongen door nieuwe afspraken met de transportbedrijven en betrokken ondernemingen. D66, PvdA en SP denken aan een vrachtwagenverbod. Alle partijen willen strengere handhaving om hardrijders aan te pakken.

Brede politieke steun voor beperking vrachtwagenverkeer

De oplossing voor de verkeersproblemen in Utrecht-West: ‘Het Wiel’

De verkeersproblemen in Utrecht-West zijn een gezamenlijk probleem van alle wijken. Automobilisten uit Zuilen, Pijlsweerd, Overvecht en Schepenbuurt staan namelijk ook dagelijks vast op de doorgaande weg door Oog in Al. Bovendien heeft een oplossing voor de ene wijk vaak consequenties voor de naastgelegen wijk. Daarom hebben verschillende bewonerscomités en verkeersgroepen uit Utrecht-West samen een oplossingsrichting bedacht voor de verkeersproblemen in Utrecht-West.

Deel Utrecht-West op in compartimenten

In de discussie tussen de verschillende bewonersgroepen is gezocht naar een model dat rekening houdt met een aantal (beleids)ontwikkelingen in de stad:

- De groei van het centrum met een modern deel aan de westkant van het spoor.
- De noodzaak om in het centrum de fiets, de voetganger en het OV prioriteit te geven.
- De wens om de leefbaarheid (in de wijken rondom het centrum) op peil te houden. Anders ontstaat er een situatie, dat al het auto verkeer uit het centrum wordt gedrukt en zich verplaatst naar de omliggende wijken.
- De stad aantrekkelijk en bereikbaar houden voor alle vervoersmiddelen.

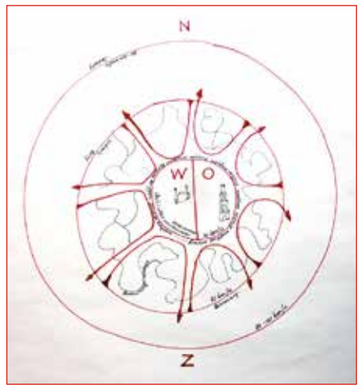


Om bovenstaande wensen te realiseren, moet de stad worden ingedeeld in compartimenten, waarbij;

1. Ieder compartiment zijn eigen autoverkeer kan afhandelen naar de snelwegring. Zo voorkom je dat automobilisten door twee, drie of soms zelfs vier woonwijken rijden, voordat ze uitwijken naar de snelweg.

2. In de buitenwijken (meer) eenrichtingsverkeer komt, met een bloemkoolstructuur. (zie illustratie) Dit zorgt ervoor dat mensen voor korte ritten in de stad minder snel de auto zullen pakken.

3. Het centrum toegankelijk blijft voor autoverkeer met bestemming centrum. Maar automobilisten die door het centrum naar de andere kant van de stad willen, moeten niet door het centrum kunnen, maar omrijden via de ringweg.



4. Er volop ruimte is voor fietsers in de stad.

5. Trein- en tramnetwerk het centrum van de stad verbinden met economische centra aan de randen van de stad (Uithof, Papendorp, etc).

6. Het tempo voor autoverkeer over de stadsring en de snelwegring moet zodanig zijn, dat het voordelig is om via deze routes te reizen naar de andere kant van de stad.

Deze ingrepen maken dat bewoners een betere en natuurlijke afweging kunnen maken welk vervoersmiddel en welke route ze nemen om van A naar B te komen. Dat kan voor iedereen anders zijn.

Noortje de Steenwinkel

Al 14 jaar bewoner Alphons Diepenbrockplein



‘Sinds de afslag naar de snelweg ter hoogte van de Douwe Egbertsfabriek is verwijderd, staat het hier iedere dag zowel tijdens de ochtendspits als tussen 15.50 en 18.30 uur vast. Wij hebben van de gemeente gelukkig struiken voor ons huis gekregen, waardoor we er niet meer de hele tijd op uit kijken. Maar veilig is het zeker niet.

Er gebeuren voor ons huis regelmatig ongelukken. Dat komt omdat de auto’s bij de stoplichten van twee rijstroken naar één rijstrook gaan. De auto’s hebben alle aandacht bij het invoegen op de autoweg, waardoor ze de fietsers gemakkelijk over het hoofd zien. Eigenlijk zouden we beide fietspaden langs de doorgaande weg moeten verbreden, zodat fietsers aan beide zijden van de weg in twee richtingen kunnen fietsen. Alleen het fietsverkeer dat echt moet oversteken, kan dat doen. De rest hoeft dan niet over die drukke Joseph Haydnlaan. Ook zou er een rotonde moeten komen bij de Everard Meijsterlaan. Nu is dat een vervelend knooppunt van fietsers, automobilisten en voetgangers uit vier richtingen. Een rotonde zorgt voor een natuurlijke afwikkeling van al dat verkeer.’

De politiek over verkeer en leefbaarheid in Utrecht-West

De gemeenteraadsverkiezingen staan weer voor de deur. Bewonerscomité Ronduit Weg heeft de politieke partijen gevraagd wat zij gaan doen om de verkeersproblemen aan de westkant van de stad, en met name in en rond Oog in Al en Halve Maan, aan te pakken. We zetten onze vragen aan de politici en hun standpunten overzichtelijk op een rij.

Verkeersdruk

We hebben aan de westkant van de stad veel last van doorgaand verkeer. Wij verwachten dat de druk in de toekomst door de ontwikkeling in het stationsgebied en nieuwbouw op diverse locaties in West alleen maar zal toenemen. Hoe moet de gemeente het mobiliteitssysteem gaan inzetten als de Westelijke Stadsboulevard er is? Autoverkeer afremmen of de doorstroming stimuleren, en aan welke extra maatregelen denkt u dan?

D66

vindt een goede doorstroming van het doorgaande verkeer belangrijk, maar heeft zeker oog voor leefbaarheid. De geplande stadsboulevard gaat mede een andere invulling aan het mobiliteitssysteem geven, denkt D66. Een stadsboulevard is bedoeld voor auto’s die in de wijk moeten zijn, doorgaand verkeer moet zoveel mogelijk gebruik gaan maken via de RING (de A2). Dit houdt Utrecht (West) bereikbaar en de luchtkwaliteit wordt beter.

GROENLINKS

wil het doorgaande autoverkeer zo veel mogelijk uit de stad weren en het makkelijker maken om te fietsen of de bus te pakken. De Westelijke Stadsboulevard is daar een belangrijke stap in.
Het wordt voor doorgaand autoverkeer onaantrekkelijk deze route te gebruiken. GroenLinks heeft het initiatief genomen om de breed gedragen variant van de bewoners, het Fris Alternatief, in dit plan te krijgen. Daarmee is het plan verbeterd en wordt het doorgaande autoverkeer meer ontmoedigd. Daarnaast moet de gemeente door de juiste afstelling van de stoplichten zorgen dat doorgaand autoverkeer een andere route kiest.

De VVD wil het doorgaand verkeer ontmoedigen en stimuleren om via de verbeterde RING Utrecht te rijden. Verder wil ze afspraken maken met bedrijven over de voorkeursroutes. De doorstroming van bestemmingsverkeer binnen de stad zal worden geoptimaliseerd met slimme stoplichten.

Het CDA vindt dat het verkeer goed moet blijven doorstromen. Afremmen leidt tot files, uitstoot en overlast. Dat betekent dat we goed moeten kijken naar de afstemming van verkeerslichten en de voorrangsregeling. 'Maar we moeten automobilisten wel informeren over de snelste route naar de RING - die dan ook echt sneller moet zijn dan over de PHL-laan. En bij nieuwbouw moeten we projectontwikkelaars laten betalen voor passende infrastructuur zoals bijvoorbeeld een betere ontsluiting naar de A2.

Partij van de Arbeid

De PvdA wil dat onnodig doorgaand verkeer door de stad wordt ontmoedigd. Dat kan door het bieden van goede alternatieven: een goed, frequent en toegankelijk OV, P&R-locaties met goede aansluiting op OV en andere voorzieningen, goede fietsroutes en –voorzieningen. Ook de inrichting van de Westelijke Stadsboulevard draagt hieraan bij.

SP

De SP wil het autoverkeer verder afremmen. Niet alleen met betrekking tot het aantal, maar ook de snelheid. Extra maatregelen die deze partij al heeft voorgesteld: geen vrachtverkeer tussen Laan van Nieuw-Guinea en Racinelaan.

Stadsbelang Utrecht heeft niet ingestemd met de Westelijke Stadsboulevard, omdat hierdoor 'de verkeersdruk alleen maar gelijk of hoger kan worden'. Nu het besluit van het Utrechtse college er ligt, kan Utrecht eenvoudigweg niet anders dan verkeersstromen knippen, dus doorgaand verkeer tegengaan en naar de snelwegen leiden.

'Het Wiel'

Ronduit Weg heeft samen met andere bewonerscomités aan de westkant van de stad een plan gemaakt, genaamd 'Het Wiel', om de verkeersdruk op onze wijken structureel te verminderen. Hierin wordt voor de westkant van de stad gedacht aan ingrepen in de verkeerstroom door het centrum in combinatie is een verbeterde aansluiting van Noordwest naar de A2. Bent u bekend met 'Het Wiel'? Steunt uw partij het advies van de bewonerscomités?



D66

D66 wil dat de NOUW2 en de Wolfgang Pauliweg beter worden benut. Automobilisten uit andere wijken kunnen beter een klein stukje omrijden om eerder op de A2 te zitten, dan heel Utrecht-West moeten doorkruisen. D66 heeft er mede voor gezorgd dat de gemeente gaat kijken hoe automobilisten beter gebruik kunnen maken van de NOUW2. Denk aan een betere, makkelijkere route, of een bord met de actuele reistijden, zodat iedere automobilist meteen ziet dat hij of zij beter via de A2 kan rijden.

GroenLinks

GroenLinks heeft ervoor gezorgd dat het bewonersinitiatief 'Het Wiel' ondersteuning krijgt van ambtenaren om het verder uit te werken. GroenLinks vindt een extra aansluiting op de snelweg A2 ongewenst en onrealistisch. Er komt dan juist extra autoverkeer sneller de stad in. De mensen in Zuilen krijgen dan fors meer auto's door de wijk. Onderdeel van 'Het Wiel' is een extra brug over het Amsterdam-Rijnkanaal. Daardoor vraagt 'Het Wiel' om een investering van vele tientallen miljoenen. Dat budget is volgens GroenLinks niet beschikbaar.

De VVD is tegen knips in het centrum, want 'die belemmeren het binnenstedelijke bestemmingsverkeer'. Zij vindt dat Utrechters zich ook binnen de stad met de auto moeten kunnen blijven verplaatsen. 'Het Wiel' is ook in tegenspraak met het verkeersplan "slimme routes" dat recent met 40 van de 45 stemmen is aangenomen door de gemeenteraad, aldus de VVD. Een extra uitvalsweg naar de A2 zal de VVD steunen, maar is volgens hen niet erg kansrijk.

Partij van de Arbeid

De PvdA vindt het een mooi initiatief van diverse bewonersgroepen om bij te dragen aan een toekomstbestendig verkeersbeleid. Als je kiest voor het ontmoedigen van autoverkeer binnen de stad, moet je de routes naar de snelweg inderdaad makkelijker maken, vindt de PvdA. Het is de vraag of een nieuwe verbindingsweg daarvoor per se nodig is. Mogelijk is ook al winst te boeken door de huidige afslag bij Lage Weide ('NOUW-2') logischer en minder omslachtig te maken.

SP

De SP denkt dat een extra ontsluiting via bijvoorbeeld een extra brug naast de Demkabrug er niet meer in zit. 'Het Wiel' bevat een hoop andere adviezen. Vooral de ontwikkeling van een fijnmazig OV-net met voldoende verbindingen tussen de wijken en de ontwikkeling van bijvoorbeeld station Zuilen als OV-knooppunt sluit aan bij de ideeën van de SP. Andere ideeën, zoals de segmentering van de stad ziet de SP in het geheel niet zitten.

Het CDA vindt 'Het Wiel' een prima analyse van de problematiek en de oplossingen, die terecht verschillende gebieden (Westplein, Amsterdamsestraatweg, Cartesiusweg, PHL-laan) met elkaar verbindt. Het CDA zoekt de oplossing om te beginnen in een vlottere ontsluiting langs Douwe Egberts (en dan naar het zuiden), maar ook een extra ontsluiting vanaf de Cartesiusweg naar Lage Weide en de A2 lijkt het CDA noodzakelijk.

Stadsbelang Utrecht is bereid om een extra ontsluiting in overweging te nemen, maar dan moet dit wel een noodzakelijk gevolg zijn van de onophoudelijke drukte op de Westelijke Stadsboulevard. Stadsbelang Utrecht verwacht dat de knipmaatregel van het Fris alternatief een extra ontsluiting naar de A2 overbodig maakt.

Leefbaarheid

De toenemende verkeersdruk zorgt ervoor dat de luchtkwaliteit in het woongebied aan de doorgaande wegen in onze wijken maar net aan de wettelijke normen voldoet. Is daarmee de leefbaarheid in onze wijken naar uw mening in orde of vindt u dat de luchtkwaliteit verder moet verbeteren, en hoe dan?

D66

D66 streeft naar de best haalbare luchtkwaliteit, dus ja, de luchtkwaliteit moet verder worden verbeterd. Best haalbare, omdat we niet alle auto's willen verbannen uit de stad. Dat is niet realistisch en niet wenselijk. Ongezonde lucht kost levensjaren. Daarom wil D66 dat zoveel mogelijk mensen op de fiets of met het OV van A naar B gaan. Goede bereikbaarheid en doorstroming zorgen ervoor dat auto's zo snel mogelijk de stad uit gaan. Vanzelfsprekend is de Europese luchtkwaliteitsnorm niet voldoende, beter passen de WHO normen. De WHO normen zijn scherper, dus beter voor de gezondheid.

GroenLinks

De luchtkwaliteit in alle Utrechtse wijken moet verder verbeteren, ook in Oog in Al, vindt GroenLinks. De veel strengere normen van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) zijn het uiteindelijke doel. De partij wil doorgaan met het investeren in fietsvoorzieningen en de milieuzone zo snel mogelijk uitbreiden naar een groter gebied. Ook wil GroenLinks strengere toegangseisen voor de milieuzone, zodat er geen auto's zonder roetfilter en benzinescooters en -brommers meer zijn toegestaan. Dit jaar al wil GroenLinks beginnen met het weren van de meest vervuilende (tweetakt-) brommers. En de partij stimuleert minder en ander gebruik van houtkachels en haarden (betere brandstoffen, andere tijden, ander stookgedrag).

VVD: Ja, de leefbaarheid is in orde. De huizenprijzen geven ook aan hoe aantrekkelijk de wijken zijn, heel veel mensen willen er dolgraag wonen. Europese en nationale regels zorgen voor een verschoning van de lucht door maatregelen voor industrie en schonere auto's. De lokale invloed op luchtkwaliteit door verkeersmaatregelen is minder dan marginaal.

Partij van de Arbeid

De lucht moet nog veel schoner, stelt de PvdA. De EU-normen zijn daarvoor bij lange niet voldoende. We moeten op termijn uitkomen op de veel strengere normen van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO). Daarvoor is een breed pakket aan maatregelen nodig op het gebied van onder andere: stimuleren van elektrisch vervoer en 'schoner' goederenvervoer, aantrekkelijke P&R-voorzieningen aan de rand van de stad, handhaven en indien nodig uitbreiding milieuzone, schonere bussen en tramverbindingen, betere fietsroutes en meer stallingsmogelijkheden.

Het CDA gelooft in de steeds betere techniek als het gaat om de leefbaarheid. Schonere auto's hebben het meeste effect gehad op de luchtkwaliteit, stelt deze partij. 'En dat gaat nog steeds door: strenge Europese regels dus. De milieuzone heeft geen meetbaar effect gehad en jaagt bewoners en bedrijven op enorme kosten als zij hun auto moeten vervangen, zegt het CDA. 'Dat soort lokale fratsen beginnen we dus niet aan'.

Op specifieke knelpunten, zoals de PHL-laan kan het helpen om afspraken te maken met het vrachtverkeer. Dat hoort daar eigenlijk niet te rijden. Het CDA zet in op het snel verschonen van de stadsbussen. Die moeten allemaal elektrisch worden, net als lijn 1 en 2 nu al (grotendeels) zijn.

SP

De SP wil een vrachtwagenverbod op een deel van de Spinozaweg en een deel van de Lessinglaan, en versterking van het openbaar vervoer.

Verkeersveiligheid

Wij krijgen de laatste maanden steeds meer klachten uit onze wijken over zowel de verkeersveiligheid (oversteekbaarheid, te hard rijden, toch weer te veel vrachtwagens, toenemend sluipverkeer in nauwe woonstraten) als geluidsoverlast (te veel verkeer en slechte kwaliteit asfalt). Wat kunnen we verwachten dat uw partij daaraan gaat doen?

D66

D66 heeft meerdere keren de verkeerswethouder gevraagd een alternatief te zoeken zodat vrachtwagens niet meer door Oog in Al hoeven te rijden. Vrachtwagens kunnen beter gebruik maken van de NOUW2. Vrachtwagens zorgen voor veel overlast en horen helemaal niet thuis in een woonwijk als ze bijvoorbeeld onderweg zijn naar/komen vanuit het zuiden van het land. Een lagere maximumsnelheid verbetert de verkeersveiligheid aanzienlijk. Door het plaatsen van duidelijke snelheidsborden en smiley borden verbetert de verkeersveiligheid nog meer. Daarnaast moeten ook niet-automobilisten zich veilig door de wijk kunnen bewegen. Denk hierbij aan fietspaden zonder onderbrekingen, voldoende en overzichtelijke zebrapaden, en andere oversteekplaatsen en meer groen.

SP

De SP denkt, naast het vrachtwagenverbod, aan maatregelen om de snelheid naar beneden te krijgen. Bijvoorbeeld door een andere inrichting van de wegen.

GROENLINKS

Verkeersveiligheid blijft een prioriteit in Utrecht voor GroenLinks. Handhaving en afspraken met de politie moeten sluipverkeer tegengaan. Bij herinrichting en onderhoud van straten wil de partij 'stil' asfalt aanleggen. GroenLinks wil ook dat de bestaande afspraken met bedrijven over de routes van vrachtverkeer worden aangescherpt en opgefrist.

Partij van de Arbeid

De signalen over de verslechtering van de leefbaarheid zijn zorgwekkend, zegt de PvdA. Daarnaast is het verontrustend dat klachten blijven komen over vrachtverkeer op de 'PHL-laan'. Het convenant met de vervoersbedrijven uit 2010 werpt kennelijk te weinig vruchten af. Als vrijwillige afspraken met bedrijven niet werken moet je wellicht denken aan het verbieden van vrachtverkeer op bepaalde plekken, aldus de partij. Sowieso is de PvdA voorstander van bindende afspraken over het verzamelen en bundelen van vervoerstromen en schonere (en stillere) vormen van vervoer binnen de stad.

VVD

De VVD vindt verkeersveiligheid ontzettend belangrijk. Intensieve handhaving is dus ook nodig en stevige boetes zijn op zijn plaats. Waar nodig worden wegen opnieuw ingericht. In woonbuurten kiezen we altijd voor 30 km. Met vervoerders willen we afspraken maken over voorkeursroutes voor vrachtwagens om deze zo min mogelijk door woonbuurten te laten rijden. We investeren flink in nieuwe wegen met geluidsarm asfalt.

CDA

Weginrichting en handhaving gaan hand in hand, zeggen ze bij het CDA. 'De afsluiting van de 'doorsteek' op de Everard Meijsterlaan vinden we een slecht idee, omdat het meer auto's de woonstraten daarachter in zal jagen. Met de politie moeten betere afspraken worden gemaakt over de aanpak van hardrijden en over het fietspad rijden. Om de vrachtwagens terug te dringen wil het CDA een nieuw convenant sluiten met de grote bedrijven in de omgeving. Dat heeft eerder ook voor een afname gezorgd.'

Stadsbelang

Stadsbelang Utrecht vindt het onaanvaardbaar als de toenemende verkeersdruk, de luchtkwaliteit verder verslechtert en de leefbaarheid onder druk zet. Vanuit dat oogpunt denkt deze partij dat de knipmaatregel bij het Thomas à Kempisplantsoen luchtkwaliteitswinst zal opleveren.

Margriet Stuurman

Woont ruim tien jaar aan de Joseph Haydnlaan



'Toen mijn kinderen klein waren, vond ik de Joseph Haydnlaan doodeng. Auto's rijden regelmatig veel te hard en soms scheuren auto's tijdens de file over de stoep. Gelukkig is er nooit iets gebeurd met mijn kinderen, omdat de afstand tussen de voortuinen en de doorgaande weg behoorlijk is. Maar in de tien jaar dat we hier nu wonen, hebben we zeker vijf à zes auto-ongelukken voor onze deur zien gebeuren.

Hoewel de fietspaden langs de Joseph Haydnlaan eenrichtingsverkeer zijn, fietsen wij net als andere fietsers in beide richtingen over de fietspaden. Soms vind ik de oversteek gewoon te gevaarlijk voor de kinderen. Of het is zo druk, dat we nauwelijks kunnen oversteken. Ook vind ik het harde rijden over de Johan Wagenaarkade doodeng. Er is nauwelijks ruimte voor kinderen om daar te fietsen. Daarom fiets ik altijd om.
Ander punt van zorg is de fietsbrug aan het Victor Hugoplantsoen. Fietsers vliegen in een razend tempo vanaf de fietsbrug naar de kruising met de Everard Meijsterlaan. Mijn jongste dochter mag alleen over de stoep fietsen. Anders vind ik het niet veilig.'

Wegcapaciteit

Wat ziet u als het maximale aantal motorvoertuigen per etmaal voor onze doorgaande wegen? Het gemeentebeleid gaat nog steeds uit van 15.000, terwijl we inmiddels rond de 24.000 motorvoertuigen per etmaal zitten.

D66

Wat D66 betreft mag de hoeveelheid motorvoertuigen over de NOUW2 aanzienlijk omhoog. Wat wel blijkt is dat niks doen in Utrecht-West een explosieve groei van het aantal voertuigen laat zien. De stadsboulevard ontmoedigt sowieso al de automobilisten die beter eerder de A2 op kunnen rijden en niet door Oog in Al hoeven te rijden. Minder oponthoud en dus een betere doorstroming houdt de wijk bereikbaar en is goed voor de luchtkwaliteit in Oog in Al en omliggende wijken.

GROENLINKS

GroenLinks zet zich ervoor in om de overlast door het autoverkeer zo veel mogelijk te beperken. Hierbij streven ze naar een maximumaantal van 15.000 - 20.000 motorvoertuigen per etmaal op de drukke wegen.

VVD

Verkeer laat zich slecht vatten in cijfers per etmaal, zegt de VVD. Sommige heel drukke wegen zijn toch veilig en andere wegen zijn rustig en toch gevaarlijk. 90 procent van het verkeer zijn we gewoon zelf, op weg naar werk of terug naar huis. Door een maximum te verbinden aan onze wijkontsluitingswegen beperk je de mogelijkheden voor vervoer van onze inwoners te veel en daar is de VVD dus geen voorstander van.

Partij van de Arbeid

De PvdA wil blijven streven naar een maximum van 15.000 motorvoertuigen per etmaal. De berekeningen voor de Westelijke Stadsboulevard geven aan dat het kan, al gaat dit zeker niet vanzelf. Daarvoor blijven het verder ontmoedigen van onnodig autoverkeer door de stad en het bieden van goede alternatieven dringend noodzakelijk.

SP

Voor de SP moet het streven 15.000 motorvoertuigen per etmaal blijven. Het knijpen van het autoverkeer door de stad heen moet hieraan bijdragen. 'Door te zorgen dat de snelheid naar beneden gaat, worden alternatieve routes langzaam acceptabeler. Het vastlopen is heel vervelend, maar files dragen juist ook bij aan dit streven.' De SP wil bewust de doorstroming niet verbeteren, omdat dit enkel meer verkeer aantrekt.



De stad groeit nog hard en andere routes liggen er niet snel. Geen enkele partij kan zonder slagboom het autoverkeer verminderen en dat kan ook het CDA niet beloven. Twee dingen concreet wel: in de eerste plaats werkt het CDA niet mee aan plannen zoals voor het Westplein, die (volgens de eigen cijfers van het college) de drukte op de PHL-laan vergroten. Dat geldt ook voor woningbouwplannen rond de Cartesius-driehoek en langs de Amsterdamsestraatweg. Op de tweede plaats staat het CDA voor een soepele, gelijkmatige doorstroming, door middel van groene golven. Die zorgt ervoor dat het verkeer dat er wel is, minder overlast geeft. 'Ook hier onderscheiden we ons van de coalitiepartijen die de Groene golf op de Cartesiusweg juist geschrapt hebben uit de plannen.'

Stadsbelang is een voorstander van het compartimenteren van wijken, zeker als het gaat om autoverkeer. 'Hiermee gaan we teveel verkeer en sluipverkeer tegen, bevorderen we de oversteekbaarheid van wegen en doen we wat aan de luchtkwaliteit.' Wat Stadsbelang Utrecht betreft gaan er minder auto's over de Westelijke Stadsboulevard. Dit zal met de door ons voorgestelde plannen weleens naar minder dan 10.000 motorvoertuigen per deelgebied kunnen gaan.



Patricia Bordon

Sinds acht jaar bewoner aan het Victor Hugoplantsoen



'Onbegrijpelijk vind ik de verkeerssituatie in Oog in Al. Ik sta regelmatig in de file vanaf de Spinozabrug tot aan het hotel bij de afslag naar de snelweg. Als ik even naar de Gamma moet, doe ik daar een half uur over. Terwijl het in drie minuten zou moeten kunnen.

Vanwege mijn werk moet ik met de auto rijden. Bovendien vind ik dat je als bewoner vrij bent om te kiezen of je je te voet, per fiets of met de auto wilt verplaatsen. Als je oud bent of een beperking hebt, kun je niet wandelen of fietsen.

Sinds de afslag naar de A2 is verwijderd, is de verkeersdrukte in Oog in Al vreselijk geworden. Vroeger kon ik nog langs het water rijden, maar sinds het Victor Hugoplantsoen éénrichtingsverkeer is geworden, moet ik aansluiten in de file.

Soms neem ik de afslag naar de A2 via de Gele Brug. Dan rijd ik via Lage Weide naar de afslag bij de Mall naar de A2. In de spits is dat sneller dan door Oog in Al rijden. Maar het heeft wel even geduurd voordat ik die afslag ontdekte. Die staat heel slecht aangegeven.'

Volg ons ook op www.ronduitweg.nl en op Facebook

Het laatste nieuws over de verkeersdruk en ruimtelijke plannen met gevolgen voor het verkeer in onze wijken kunt u vinden op onze website. U kunt ons ook via Facebook volgen.

Uw steun blijft nodig!

Bewonerscomité Ronduit Weg bestaat volledig uit vrijwilligers, die zich inzetten voor de leefbaarheid van onze wijken Oog in Al, Halve Maan, Leidseweg en omgeving Den Hommel. Wij hebben mensen met uiteenlopende expertise nodig om ons werk te kunnen blijven doen.

Dus denkt u een bijdrage te kunnen leveren, neem dan even contact met ons op.

Wij kunnen ook financiële ondersteuning gebruiken in verband met de kosten die het comité moet maken, onder meer voor de vormgeving, drukken, onderhoud van de website. Mogen wij op uw financiële steun rekenen? Stort uw bijdrage op: NL92 INGB 0004 5064 39 t.n.v. Stichting Bewonerscomité Ronduit Weg.

Alle bijdragen zijn welkom!

RONDUIT WEG

vormgeving: www.lawine.nl