



Gemeente Utrecht

2009

NOTULEN VERGADERING GEMEENTERAAD UTRECHT

24e vergadering – 3 december 2009, middag

Openbare vergadering van de Gemeenteraad, gehouden op donderdag 3 december 2009 te 13.00 uur.

Voorzitter: de heer mr. A. Wolfsen.

Tegenwoordig zijn de leden: Aydemir, Baerveldt, Beerlage, mevr. Bottse, mevr. Bouazani, mevr. Boudewijns, Buunk, Çavuşoğlu, Van Corler, mevr. Dibi, Dijk, Van Ditmarsch, Eggermont, Engbers, Essousi, Geldof, mevr. Van Gemert, Gravesteijn, Hoek, mevr. Van Iperen, Isabella, Jansen op de Haar, Kleuver, Van der Marel, mevr. Monnink, mevr. Mos, Oldenburg, mevr. Oskam, mevr. Peetoom, Ravesteijn, Rietkerk, Van der Roest, mevr. Van Rooij, mevr. Schell, mevr. Schipper, Schipper, mevr. Schuring, Smid, Taskan, Verhoef, Wijmenga, mevr. Willemsen en Zwanenberg.

Tevens zijn aanwezig de wethouders mevr. Den Besten, mevr. De Bondt, Bosch, De Gelder, Janssen, Van der Sluijs en mevr. Spit.

Griffier: drs. A.A.H. Smits, griffier.

Opening van de vergadering door de voorzitter.

De **VOORZITTER** opent de vergadering en spreekt als volgt:

Bericht van verhindering is ontvangen van de heer Verkaik en mevrouw Mossel. Mevrouw Schell komt iets later. Wethouder De Bondt is op bezoek bij minister Eurlings en zal terugkomen met goed nieuws.

De heer **ISABELLA** (PvdA): Voorzitter! Mevrouw Dibi is ook wat verlaat.

De **VOORZITTER**: Tot leden van het stembureau zijn benoemd mevrouw Peetoom, de heer Baerveldt en de heer Ravesteijn.

Voordat ik de agenda doorneem, geef ik het woord aan wethouder Den Besten.

Mevrouw **DEN BESTEN** (wethouder): Voorzitter! Dit is de eerste keer dat ik een prijs met de raad mag delen, de Leon van Gelderprijs, die de gemeente heeft gekregen voor de kinderraadsvergadering. Er zit een mooi beeldje bij. Leon van Gelder was een belangrijk onderwijskundige en de grondlegger van het huidige basisonderwijs. Elke vier jaar reikt de Algemene Onderwijsbond deze prijs uit aan het meest innovatieve onderwijsproject. Dit jaar is dat de Utrechtse kinderraadsvergadering. Ik ben hier erg blij mee en dank heel graag iedereen die daaraan meewerkt: de basisscholen, de kinderen, de kinderwerkers in de wijken, het ondersteunende bureau MOB, maar vooral de raadsleden, want zij maken al dertien jaar deze kinderraadsvergadering mogelijk. Veel leden zijn bij de voorrondes of bij de definitieve ronde in de raadszaal aanwezig. Dat wordt altijd zeer gewaardeerd. Het beeldje is dus ook voor de raadsleden en zal op het stadhuis een mooi plekje krijgen. Er zit een prachtige oorkonde bij en een geldbedrag van EUR 1000,00. Daar mogen de kinderen wat moois mee doen.

(Applaus.)



Middagvergadering van 3 december 2009

2

De **VOORZITTER**: Dit verdient terecht een applaus. Ik mag de kinderraadsvergadering altijd voorzitten. De kinderen gedragen zich werkelijk voorbeeldig in deze raadszaal en luisteren naar elkaar. Als de leden zich mochten afvragen of ze misbaar zijn, hun opvolgers staan al klaar.

Agenda vaststellen en inventarisatie.

De **VOORZITTER**: Dames en heren! Er zijn twee series van vragen aangemeld. De eerste serie komt van de heer Oldenburg van Leefbaar Utrecht over de inrichting van en het plaatsen van borden bij het verkeersplein Hooggelegen. De tweede serie vragen komt van de heer Eggermont van de SP en gaat over de invoering van de OV-chipkaart. De eerste serie vragen wordt door wethouder Bosch beantwoord en de tweede door wethouder De Bondt. Het vragenuurtje zal worden behandeld als wethouder De Bondt aanwezig is en het dan aan de orde zijnde agendapunt is afgewikkeld.

Mevrouw Schuring heeft gevraagd om als eerste het woord te mogen voeren bij het debat of over het raadsvoorstel ALU al dan niet een referendum kan worden gehouden.

Bij het Actieplan Luchtkwaliteit komen tevens aan de orde de mail van mevrouw M. Linssen, die op 1 december is binnengekomen namens elf bewonersverenigingen en de wijkraad in Noordwest met het verzoek het ALU aan te passen voor Spoorlaan en tunnel en het op 1 december binnengekomen verzoek van de Klëntenraad SoZaWe Utrecht met de vraag om vervoervoorzieningen tot stand te brengen voor bijzondere groepen in het kader van het Actieplan Luchtkwaliteit.

Daarna komt de vaststelling van de Woonvisie 2010-2019. Daarvoor hebben zich woordvoerders gemeld. Dit is al in de commissie aan de orde geweest. Ik denk dat die vandaag besluitvormend kan worden besproken.

De agenda wordt z.h.o. vastgesteld.

Notulen van de openbare vergaderingen van 29 oktober 2009.

Deze notulen worden z.h.o. ongewijzigd vastgesteld

Lijst van mededelingen (Jaargang 2009, nr. 138)

De lijst van mededelingen wordt z.h.o. voor kennisgeving aangenomen.

Bekrachtiging geheimhouding besluiten en bijlagen:

Hierbij verzoek ik u op grond van artikel 25, derde lid van de Gemeentewet de geheimhouding te bekrachtigen van de geheime bijlagen behorende bij de voorstellen Jaargang 2009, nrs. 141 en 144.

Ingekomen stukken:

1. Een de 16^e november 2009 ingekomen mail van W.L.G. Schoolman inzake klimaatneutrale gemeente.

Besloten wordt deze mail te stellen in handen van burgemeester en wethouders, ter afdoening.

2. Een de 16^e november 2009 ingekomen mail van P. Feldman inzake klimaatneutrale gemeente.

Besloten wordt deze mail te stellen in handen van burgemeester en wethouders, ter afdoening.



3. Een de 16^e november 2009 ingekomen mail van P.M. van de Werff inzake klimaatneutrale gemeente.
Besloten wordt deze mail te stellen in handen van burgemeester en wethouders, ter afdoening.
4. Een de 16^e november 2009 ingekomen mail van J. Barendrecht inzake klimaatneutrale gemeente.
Besloten wordt deze mail te stellen in handen van burgemeester en wethouders, ter afdoening.
5. Een de 17^e november 2009 ingekomen mail van A.M. van Mulligen inzake klimaatneutrale gemeente.
Besloten wordt deze mail te stellen in handen van burgemeester en wethouders, ter afdoening.
6. Een de 17^e november 2009 ingekomen mail van H.M. van Aalst inzake klimaatneutrale gemeente.
Besloten wordt deze mail te stellen in handen van burgemeester en wethouders, ter afdoening.
7. Een de 19^e november 2009 ingekomen mail van mevrouw I. v.d. Staak te De Meern, inzake de verkeerssituatie bij de Regenboogbrug in De Meern.
Besloten wordt deze mail te stellen in handen van burgemeester en wethouders, ter afdoening.
8. Een de 20^e november 2009 ingekomen mail van de heer C. van Oosten, alhier, inzake Oosterkade 21.
Besloten wordt deze mail te stellen in handen van de fracties, ter afdoening.
9. Een de 20^e november 2009 ingekomen mail van O.W.M. van der Heijden inzake klimaatneutrale gemeente.
Besloten wordt deze mail te stellen in handen van burgemeester en wethouders, ter afdoening.
10. Een de 20^e november 2009 ingekomen mail van C.C. Colijn inzake klimaatneutrale gemeente.
Besloten wordt deze mail te stellen in handen van burgemeester en wethouders, ter afdoening.
11. Een de 1^e december 2009 ingekomen mail van mevrouw M. Linssen, alhier, namens elf bewonersverenigingen en de wijkraad in Noordwest, met het verzoek het ALU aan te passen voor Spoorlaan en tunnel.
Besloten wordt deze mail te behandelen bij het Voorstel inzake het Actieplan Luchtkwaliteit Utrecht (Jaargang 2009, nr. 141).
12. Een de 1^e december 2009 ingekomen verzoek van de Kliëntenraad SoZaWe Utrecht, alhier, vervoervoorzieningen tot stand te brengen voor bijzondere groepen in het kader van het Actieplan Luchtkwaliteit.
Besloten wordt dit verzoek te behandelen het Voorstel inzake het Actieplan Luchtkwaliteit Utrecht (Jaargang 2009, nr. 141).



Middagvergadering van 3 december 2009

4

Vervolgens stelt de **VOORZITTER** aan de orde:

1. Voorstel inzake het Raadsadvies van de Rekenkamer: "Jeugd en veiligheid – wordt vervolgd".

De heer **ÇAVUŞOĞLU** (GroenLinks): Voorzitter! Ik heb een stemverklaring. Wij zijn blij met de toezeggingen die tijdens de commissievergadering zijn gedaan en zijn blij dat de wethouder en burgemeester de aanbevelingen zullen overnemen. Wij maken de kanttekening dat wij vinden dat er een degelijke analyse zou moeten komen om een goed en effectief resultaat te kunnen behalen. Met deze kanttekening zijn wij voor het voorstel.

Hierna wordt z.h.o. overeenkomstig het advies van de Rekenkamer besloten, met inachtneming van de afgelegde stemverklaring.

2. Voorstel tot vaststelling van de derde technische wijziging van de begroting 2009 (Jaargang 2009, nr. 142)

Wordt z.h.o. overeenkomstig besloten

3. Voorstel tot vaststelling van de Verordening op de heffing en invordering van een Bedrijven Investeringszonebijdrage en op de subsidie voor de BI-zone 1 (Rijnsweerd 2010) (Jaargang 2009, nr. 143)

Wordt z.h.o. overeenkomstig besloten

4. Voorstel tot benoeming van een lid van de Raad van Toezicht van de Stichting voor Openbaar Voorgezet Onderwijs Utrecht NUOVO (Jaargang 2009, nr. 144)

De heer **VAN DITMARSCH** (CDA): Voorzitter! Waarom heeft het driekwart jaar geduurd voor deze benoeming door de raad bekrachtigd kan worden? De voordracht is immers al van maart 2009.

Mevrouw **DEN BESTEN** (wethouder): Voorzitter! Dit heeft deels te maken met onze eigen agendering. Daarover hebben wij met het presidium gesproken. Er zit tijd tussen de voordracht en het collegebesluit. De zaken die eind juli door het college zijn besloten, konden door de procedures in de raad en de zomervakantie pas in november op de commissieagenda worden geplaatst. In het presidium is de vraag besproken of dit wel efficiënt en snel is, maar het is niet anders.

De **VOORZITTER**: De heer Van Ditmarsch heft beide handen omhoog.

Hierna wordt z.h.o. overeenkomstig besloten

5. Debat of over het raadsvoorstel ALU (Jaargang 2009, nr. 141) al dan niet een referendum kan worden gehouden, waarna stemming

Mevrouw **SCHURING** (GroenLinks): Voorzitter! In februari 2006 heeft de raad een referendumverordening aangenomen. Daarmee is de mogelijkheid geschapen voor een raadgevend referendum. De definitie uit de verordening is, dat het een volksstemming is waarbij kiesgerechtigden zich op initiatief van burgers uitspreken over een te nemen besluit. Vandaag, naar mijn weten voor de tweede keer, ligt er zo'n verzoek van burgers. Burgers die zich hebben verenigd in het Platform Referendum ALU hebben een referendum over het ALU aangevraagd en daarvoor in korte tijd maar liefst 1665 handtekeningen opgehaald. Naar het oordeel van de burgemeester gaat het om een ontvankelijk verzoek en er zijn naar zijn oordeel geen juridische gronden om dit verzoek tegen te houden. De burgemeester geeft uitsluitel over twee onderdelen van de verordening, die mogelijk een belemmering zouden kunnen zijn voor het houden van een referendum.



Middagvergadering van 3 december 2009

5

Het gaat hier om een raadsbesluit, het advies van Ploum, Lodder en Princen is daarover wat schimmig, maar de burgemeester ziet het ALU gelukkig wel als een besluit waarover de raad bevoegd is om te oordelen. Het college legt het ALU conform alle afspraken als raadsbesluit voor.

De referendumverordening geeft in artikel 3 een aantal uitzonderingsgronden voor het houden van een referendum. De burgemeester zegt in zijn brief dat de uitzonderingsgronden A t/m K niet van toepassing zijn. Ik ga ervan uit dat de raad dat oordeel overneemt, zo niet, dan hoor ik dat graag. De raad is het blijkbaar met de burgemeester eens.

De **VOORZITTER**: U ook, begrijp ik.

Mevrouw **SCHURING** (GroenLinks): Ik ook, maar ik was het al.

Naar het oordeel van de fractie van GroenLinks is dit referendumverzoek een duidelijk signaal uit de stad dat bewoners zich willen uitspreken over het autoverkeer en de luchtkwaliteit, zoals geformuleerd in het ALU. Zo'n signaal kan de raad niet negeren, tenzij er vanuit de verordening juridische bezwaren zijn tegen het houden van dit referendum. Volgens de fractie van GroenLinks zijn die er niet. Naar onze interpretatie kan een dergelijk verzoek door de raad alleen worden tegengehouden als de verordening daar zelf aanknopingspunten voor biedt en kan dit niet worden ingegeven door partijpolitieke overwegingen. De bijlage van de referendumverordening zegt dit ook. De raad is nadrukkelijk in beeld, zodra het gaat om de toepassingen van de bepalingen uit de verordening waar enige afweging en bestuurlijke ordening mogelijk is. Dit betekent dat wij alleen maar hoeven te kijken of de uitzonderingsgronden van de artikelen L t/m P van toepassing zijn. Is dit niet het geval, dan kan er gewoon een referendum worden gehouden. Ik hoor nog steeds niemand protesteren.

De **VOORZITTER**: Ik denk dat u zich moet beperken tot uw eigen bijdrage. De andere opvattingen horen wij straks.

Mevrouw **SCHURING** (GroenLinks): Als ik zeg dat het getoetst moet worden op de verordening en ik noem daarbij deze punten en ik hoor daar niets op, dan ga ik ervan uit dat deze conclusie wordt overgenomen.

De heer **BUUNK** (VVD): Voorzitter! Dit is een uitnodiging aan andere fracties om daarop te reageren. Ik ben het met mevrouw Schuring eens dat wij naar de verordening moeten kijken, maar daarin staat dat de raad beslist over het al dan niet toepassen van een referendum. Wij kunnen met elkaar van mening verschillen hoe wij die verordening interpreteren op dit dossier. Wij moeten als raad beoordelen of wij op dit dossier een referendum een verstandig instrument vinden voor besluitvorming. Dat is de vraag die er ligt en het is geen automatisme, zoals mevrouw Schuring schetst. Volgens mij is dat flauwekul.

Mevrouw **SCHURING** (GroenLinks): Ik zal zeggen hoe de fractie van GroenLinks er tegenover staat. Wij vinden dat je moet toetsten aan de verordening en dan kom je aan de beoordeling van de artikelen L t/m P.

L gaat over kwetsbare groepen, dat is hier niet aan de orde.

M gaat over zaken waarover wij geen beleidsvrijheid zouden hebben, dat wordt in het rapport van Ploum, Lodder en Princen beoogd, maar als wij er niets over te zeggen zouden hebben, zouden wij hier een beetje voor 'Piet Snot' zitten. Bovendien zitten zaken als de Spoorlaan niet in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) zitten, dus dat kan zonder problemen van Rijk en Brussel worden veranderd.

N en O gaan over een raadsbesluit over hetzelfde onderwerp. Dat is ook niet aan de orde.

P gaat erover dat uitstel niet kan worden gevraagd, omdat het onmogelijk is om uitstel te verlenen. Dit plan duurt al heel lang en uitstel van enige maanden lijkt mij in dit geval mogelijk.

De uitzonderingsgronden zijn volgens de fractie van GroenLinks dus niet van toepassing.

De heer **KLEUVER** (D66): Voorzitter! Vindt de fractie van GroenLinks ook dat elementen uit het ALU in het NSL horen, waardoor de gemeenteraad niet meer automatisch de volledige bevoegdheid heeft om zich over een advies uit te spreken dat inmiddels aan de raad is gegeven?



Middagvergadering van 3 december 2009

6

Mevrouw **SCHURING** (GroenLinks): Ik beaam dat dit voor een aantal onderdelen klopt. Die kunnen niet zondermeer worden gewijzigd. Stel dat uit het referendum een wijziging van het ALU komt die door de raad wordt aangenomen, dan moet het college naar de minister om te vragen of dat mag worden gewijzigd. Die kan dat toestaan indien er compenserende maatregelen tegenover staan. Het is niet zo dat het niet kan, maar het is niet zonder meer alleen de bevoegdheid van de raad. Een ander punt vormen de aanvullende maatregelen. Het gaat hier over de Spoorlaan. De aanvullende maatregelen zitten niet in het NSL. In die zin heeft de raad daar een autonome bevoegdheid over.

De heer **KLEUVER** (D66): De fractie van GroenLinks zegt dat er uit een referendum een wijziging komt op het ALU. Dat is niet zo. Het ALU wordt volgens of middels het referendum goedgekeurd, of afgekeurd. Er komt geen wijziging uit voort, dus je weet ook niet van tevoren welke wijzigingen je moet doorvoeren als het referendum zou uitwijzen dat de bevolking van Utrecht tegen het ALU is. Klopt dit?

Mevrouw **SCHURING** (GroenLinks): Dat klopt. Ik ga ervan uit dat er een referendum komt over het ALU en dat dan wordt gezegd dat het ALU in deze vorm door de bevolking niet wordt geaccepteerd. Er moet dan een nieuw ALU worden gemaakt. Intussen zitten er onderdelen van het ALU in het NSL en ligt er een plicht bij de gemeente om die onderdelen uit te voeren. Die onderdelen moeten dus worden uitgevoerd, maar op het moment dat er wijzigingen zijn en de raad besluit dat op basis van het referendum, kan dat alsnog worden veranderd. Het lijkt mij heel vreemd als de minister uitspraken uit een referendum, gedaan door de meerderheid van de bevolking, geaccordeerd door de raad, niet zal doorvoeren.

De heer **OLDENBORG** (Leefbaar Utrecht): Voorzitter! Ik vraag de heer Kleuver om in de Referendumverordening te kijken. Als het referendum op enig moment daar is, wordt er gesproken over een mogelijk geamendeerd ALU. Hij krijgt dus alle gelegenheid. Alleen de definitieve besluitvorming stopt tot na het referendum. Daarvoor kan het ALU geamendeerd worden. Het is heel goed mogelijk dat bij de behandeling nadat het definitieve verzoek is vastgesteld, een amendement op het ALU worden aangenomen, zodat de bevolking wild enthousiast is en op 3 maart zegt: zo wil ik het wel. Die mogelijkheid is er. Het maakt in principe dus niet uit en het kan wel degelijk de bevolking zijn die over een gewijzigd voorstel een referendumuitspraak doet. Die mogelijkheid geeft de verordening en dat is natuurlijk niet voor niets.

De heer **KLEUVER** (D66): Ik begrijp heel goed wat hier wordt gezegd en ik kan er voor een groot deel in meegaan. Het probleem is dat ik tijdens de raadsinformatieavond ondernemers heb gehoord die zeggen dat het ALU de bereikbaarheid aantasten. Zij zullen dus tegen het huidige voorstel stemmen. Bewoners uit wijken zeggen dat het de leefbaarheid aantast, die zullen ook tegen stemmen. Milieu-organisaties vinden het niet goed genoeg voor de luchtkwaliteit en de fractie van D66 weet niet op grond van welke argumenten mensen tegen het ALU zullen stemmen en weet dus ook niet welke verbeteringen in het ALU moeten worden aangebracht op het moment dat het bij referendum wordt weggestemd.

De heer **OLDENBORG** (Leefbaar Utrecht): Weet de heer Kleuver bij de verkiezingen op grond waarvan de kiezers op D66 of Leefbaar Utrecht hebben gestemd? Wij hebben beide een programma met tig punten. Men maakt een keuze op basis van het verstand. Ik ga ervan uit dat de Utrechtse burger verstandig genoeg is om dezelfde afweging te maken die hij en ik straks ook moeten maken als wij het ALU behandelen. Ik ga er niet van uit dat de Utrechter zo kortzichtig is, dat hij puur op nimby-argumenten kiest, want dat zou ik een minachting van de kiezer vinden.

De heer **KLEUVER** (D66): Die suggestie heb ik niet gedaan. Ik zeg alleen dat er heel veel haken en ogen aan een referendum zitten, wat niet wil zeggen dat wij automatisch tegen een referendum zullen zijn. Alleen is het wel eerlijk om aan de kiezers te melden dat zo'n referendum bepaalde grote onzuiverheden kent die het risicovol maken om zo'n referendum te houden. Dat is wat ik zeg.

De heer **SMID** (CDA): Mijn vraag is voor mevrouw Schuring. Het woord 'verkiezing' is al gevallen. Daarmee worden bepaalde onderwerpen in de vergadering gebracht. Mijn vraag aan haar is of het na al die tijd, na al die verschillende versies en onderzoeken, geen tijd wordt om hier een politiek besluit te nemen over het ALU. De fractie van GroenLinks heeft zelf ook een geschiedenis met dit onderwerp. Eigenlijk is mevrouw Schuring bezig met het vooruitschuiven van de besluitvorming. Eerst een referendum en daarna uitstel op uitstel: wordt het geen tijd om een besluit te nemen?



Mevrouw **SCHURING** (GroenLinks): Het antwoord op de heer Smid is nee. Volgens ons ligt er een heel slecht besluit, want de Spoorlaan staat erin en wij zullen er alles aan doen om die tegen te houden. De bevolking heeft brieven opgehaald en wil een referendum. Dat is de vraag die hier ligt. Burgers willen een referendum, daarvoor hebben wij een regeling gemaakt, de verordening. Het verzoek voldoet aan de verordening. Je bent toch heel arrogant als je nu wilt doorpakken en daar niet naar luistert. Dit is tevens mijn antwoord op de heer Kleuver. Natuurlijk is het een gecompliceerd verhaal omdat je niet precies weet om welke redenen men tegen zal stemmen, maar het signaal is dat mensen dit een slecht plan vinden, tegen het ALU zijn en daarin in ieder geval wijzigingen willen. Naar dat signaal moet worden geluisterd en om die reden moet een referendum mogelijk zijn.

De heer **SMID** (CDA): Ik ben niet arrogant.

Mevrouw **SCHURING** (GroenLinks): Dat heb ik niet gezegd.

De heer **SMID** (CDA): Dat weet ik, maar zo zou het kunnen klinken. Ik ben het niet. Ik vind dat u bang bent. Het wordt tijd om over dit onderwerp een besluit te nemen. Ja, wij hebben heel goed geluisterd en ja, we hebben natuurlijk een verzoek uit de stad gekregen. Daarover zullen wij vanmiddag spreken, ook over de inhoud, maar het wordt nu tijd dat wij als politici niet weglopen voor onze verantwoordelijkheid. Ik vind dat u dat doet.

Mevrouw **SCHURING** (GroenLinks): Dan zal ik mijn zoontje citeren die zegt: ik ben niet stoer, maar wel dapper.

De heer **KLEUVER** (D66): Ik bestrijd het dat je alleen naar de burgers luistert als je een referendum houdt. Wij komen straks zelf te spreken over hoe wij daarmee omgaan en wat wij daarvan vinden. Wij hebben de Utrechters ook gehoord en wij luisteren ook naar die mensen als wij tegen het ALU stemmen.

Mevrouw **SCHURING** (GroenLinks): Dit wordt een herhaling van zetten.

De fractie van GroenLinks ziet juridisch geen redenen om dit referendumverzoek af te wijzen en zal voor het referendumverzoek stemmen, in de hoop dat de meerderheid van de raad dat ook doet.

De heer **OLDENBORG** (Leefbaar Utrecht): Voorzitter! Volgens ons wordt het vandaag een overwinning van de stem van het volk of een zwarte dag voor de democratie. Daar gaat dit debat in wezen om. Het gaat om een moderne democratie. Deze raad heeft voor het laatst op 9 februari 2006 een belangrijke stap gezet in de zoektocht naar de optimale werking van een volwassen democratisch proces. Dat is gedaan met de referendumverordening, waarmee twee mogelijkheden zijn gecreëerd: of de bevolking neemt het initiatief om de raad een advies te geven, of de raad neemt het initiatief om de bevolking advies te vragen.

De heer **RIETKERK** (ChristenUnie): Ik heb een vraag over het op weg zijn naar een democratie. Deze ontwikkeling volgend zijn wij op weg naar een Zwitserse democratie, zou ik liever zeggen. Er zit verschil tussen het een en het ander.

De heer **OLDENBORG** (Leefbaar Utrecht): De zaak gaat niet over minaretten, maar over het referendum. Wij hebben daarover het volgende afgesproken. Het gaat om het adviseren over wat wij een grote kwestie noemen, een grote zaak die in deze samenleving speelt en die belangrijke en verstrekkende gevolgen heeft voor de stad. Ik denk dat wij het met elkaar eens zijn dat het besluit over het Actieplan Luchtkwaliteit zo'n besluit is.

De afgelopen week hebben wij gediscussieerd over de vraag welk raadsbesluit er ligt en over het referendabel van dat besluit. Cruciaal in die discussie was aanvankelijk of er voor de gemeenteraad nog iets te beslissen zou zijn. Dat is natuurlijk de eerste vraag. Er moet een beslissing van de raad zijn, wil je überhaupt over een referendum met een advies voor de raad spreken.

Aanvankelijk kwam er externe juridische expertise die de conclusie leek te rechtvaardigen dat wij niets meer te zeggen hadden en dat de koers al helemaal gelopen was. Eigenlijk had daarvan de conclusie moeten zijn dat alles in de prullenbak kan worden gegooid. Het college heeft er alles aan gedaan, daarin is het geslaagd, om ons te overtuigen dat er voor de raad nog heel veel te beslissen is en dat er nog heel beleidsvrijheid was.



Het college heeft ons toegestuurd wat er in het NSL zit, wat de vorige wethouder naar Den Haag heeft gestuurd en dat is inderdaad zo vaag geformuleerd, dat daar nog van alles mee kan. Het college zei het ook in de commissie: u hebt nog van alles te beslissen. Wij weten allemaal dat er nog heel veel onderdelen in zitten waarover wij beleidsvrijheid hebben en dat wij nog van alles kunnen beslissen. Wij hebben allemaal die brief gezien over wat er in het NSL zit. Vandaar dat het volkomen terecht is dat de burgers vragen om daarop te mogen adviseren.

De heer Buunk zei zojuist dat de raad uiteindelijk beslist. Maar mijn tegenvraag is: waarom hebben wij in godsnaam twee referenda in deze stad? Daar komt het op neer. Wij hebben er een op initiatief van de burgers en een op initiatief van de raad. De raad heeft daarover nagedacht en heeft een hele reeks criteria gemaakt waaraan een verzoek moet voldoen. We kunnen de referendumverordening verscheuren, als over een referendum op initiatief van de burgers door de raad na beschouwing van al die criteria kan worden gezegd dat het klopt, maar dat het niet wordt toegestaan. Zo simpel is het. Als wij geen advies willen als het ons niet uitkomt, dan hadden wij de bevolking niet de gelegenheid moeten bieden om een referendum te vragen.

De heer **BUUNK** (VVD): In de verordening staat dat de raad beslist of er al dan niet een referendum komt. De raad kan kijken welk besluit voorligt, wat de aard daarvan is en of is uit te leggen wat de uitspraak van de kiezers is. De heer Oldenburg had er ongeveer tien zinnen voor nodig in een een-tweetje met de fractie van GroenLinks, die er ook tien zinnen voor nodig had. Ik was de draad volledig kwijt. Volgens mij kan de heer Oldenburg niet aan kiezers uitleggen wat de status van die uitspraak is en wat die oplevert.

De heer **OLDENBORG** (Leefbaar Utrecht): Ik ga ervan uit dat de raad er in 2006 goed over heeft nagedacht. Als de redenering van de heer Buunk klopt, dan was dat op zijn minst een van de uitzonderingsgronden geweest. Men heeft er bewust voor gekozen. Ik weet dat de VVD-fractie toen heeft tegengestemd met het argument dat het wijkreferendum niet werd geschrapt. Als het om de complexiteit van de vraagstelling ging, dan was dat absoluut een uitsluitinggrond geweest, want er staan andere uitsluitinggronden in die de raad alle mogelijkheden bieden. Ik vind het een zeer zwak argument.

De heer **BUUNK** (VVD): Het gaat mij niet om de complexiteit van het plan. Ik vertrouw de kiezers er volledig in dat zij dat kunnen lezen en begrijpen, en een oordeel kunnen vormen. Daar zit het probleem niet. Het probleem is wat de consequentie van een stem is. Wat is de procedure en hoe hangt die samen met andere besluitvorming? Dat is een van de criteria, als raad moeten wij beoordelen of wij vinden dat het kan. Zo zit het volgens mij in elkaar.

De heer **OLDENBORG** (Leefbaar Utrecht): De heer Buunk zal ongetwijfeld in zijn eigen bijdrage zaken noemen. Noem mij ergens tussen A en P in artikel 3 waar dat beschreven staat. Ik heb geen kwetsbare groepen kunnen vinden, om een voorbeeld te noemen en ik heb geen tijdsdruk kunnen vinden. Ik kan de verordening er zo bij pakken, maar ik hoor het graag van hem.

De heer **KLEUVER** (D66): Dat staat bij punt K.

De heer **OLDENBORG** (Leefbaar Utrecht): Dat is getoetst door de burgemeester, maar daar wil de heer Kleuver blijkbaar overheen gaan.

De heer **KLEUVER** (D66): Moeten wij het daar automatisch mee eens zijn? Punt K luidt: "Beslissingen ter uitvoering van een besluit van een hoger bestuursorgaan of de wetgever, voor zover de raad geen beleidsvrijheid heeft." Dat is hier volgens ons in ieder geval mogelijk het geval. Voordat je al te gemakkelijk over een referendum doet, vinden wij dat je dat moet bestuderen. Wij komen daarvoor met een voorstel.

De heer **OLDENBORG** (Leefbaar Utrecht): Dit betekent dat de heer Kleuver niet overtuigd is door de verklaring van het college dat wij nog alle beleidsvrijheid hebben. Oké, dat is dan zijn conclusie, dat is duidelijk.



Mevrouw **SCHURING** (GroenLinks): Ik heb een vraag aan de heer Buunk. Hij zegt dat in de verordening staat dat de raad daarover moet beslissen. Dat artikel heb ik niet gevonden. Kan hij dat in zijn termijn meenemen?

De heer **OLDENBORG** (Leefbaar Utrecht): We zullen geen exegese over het woord "kan" houden, want dat kan toetsing betekenen en dat is inderdaad de verantwoordelijkheid van de raad. De raad zal dat zeker zorgvuldig moeten doen, maar dan wel op de criteria die van tevoren zijn afgesproken.

Wat ons betreft, is nu de finale toetsing aan de orde. Dit betekent de artikelen 3 en 5 van de referendumverordening. De burgemeester heeft zich wat ons betreft helder uitgelaten over de 3 A t/m K. Dat spoort met de behandeling in de commissie. Dan blijven over de punten L t/m P. Mevrouw Schuring is daarop ingegaan, dus ik zal die verder niet meer langslopen. Wij hebben daarin in ieder geval geen uitzonderingsgronden gevonden en dat betekent dat er op basis van de verordening geen enkele reden is om het verzoek te kunnen of willen afwijzen.

Er blijft slecht één andere redenering over. Dit betekent dat deze raad, als hij het verzoek afwijst, tegen de bevolking zegt: wij zijn niet gediend van uw advies; wij hebben u de mogelijkheid gegeven om ons te adviseren, maar heb het lef dat je dat doet. Daar komt het op neer. Door de heer Smid werd gevraagd of wij angst hebben. Nee, ik heb helemaal geen angst, want ik heb het volste vertrouwen in de uitspraak van de Utrechters. Ik ben zelfs niet bang voor de uitkomst. Men realiseert zich blijkbaar niet dat er twee kanten aan een zaak zitten. Men kan ja en nee zeggen. Ik ben niet bang om uit te leggen waar ik voor sta en ik neem aan dat de heer Smid dat ook niet is, maar misschien is dat de reden om geen referendum te willen, dat zou kunnen, dat weet ik niet.

De heer **SMID** (CDA): Mooi dat er hier weinig bange mensen zijn, maar daar gaat het mij niet om. Het zal de heer Oldenburg bekend zijn dat het CDA sowieso geen voorstander is van het referendum. Dat laat ik even buiten beschouwing. Het gaat mij erom dat wij al jaren praten en de discussie vrezende die wij vanmiddag eindelijk zouden voeren over de inhoud van het Actieplan Luchtkwaliteit. Nu ligt het er en nu zeggen we: laten wij onze verantwoordelijkheid als raad niet nemen, maar laten wij eerst naar de bevolking luisteren. De bevolking kan zich bij normale verkiezingen uitspreken. Het is nu aan de politiek van Utrecht om inhoudelijk over het ALU te spreken. Dat is mijn redenering.

De heer **OLDENBORG** (Leefbaar Utrecht): Die redenering gaat alleen op als wij spreken over het raadplegend referendum. De heer Smid gaat voorbij aan het meest essentiële van deze middag. Volgens de regeling die wij hebben afgesproken en waar de CDA-fractie in 2006 voltallig heeft voorgestemd en geen enkel bezwaar heeft laten horen, ligt hier een verzoek van de bevolking. Misschien is de heer Smid intussen van mening veranderd, maar dat was de situatie. Dat verzoek ontnemt de raad op geen enkele wijze de verantwoordelijkheid. De raad heeft na een uitspraak in een referendum elke beleidsvrijheid en kan elke verantwoordelijkheid nemen die hij wil. De bevolking en zelfs de oppositie kunnen niet verweten worden dat het vier jaar geduurd heeft voordat wij over het ALU praten. Laten wij dat voorop stellen. Nu zegt dat bevolking dat er na vier jaar broeden iets ligt dat zo ingrijpend is, dat zij de raad wil adviseren. Dan maakt de heer Smid mij niet wijs dat er één reden zou kunnen zijn waarom die drie maanden er niet bij kunnen. Hij wordt niet in zijn verantwoordelijkheden beperkt, dus dat kan nooit de reden zijn.

Op 3 maart 2010 zal de Utrechter oordelen of er een referendum komt of niet. De heer Versnel, die ik altijd nog beschouw als een prominent lid van de PvdA, had tijdens de raadsinformatieavond absoluut gelijk toen hij die conclusie trok. Vanmiddag is aan ons de keus of de bevolking zich op 3 maart 2010 uitspreekt over het ALU en over de toekomstplannen voor deze stad van de politieke partijen, die in ieder geval allemaal getoond hebben dat ze de democratie aankunnen en dat zij werkelijk naar het volk willen luisteren en het volk de kans willen geven om zich expliciet over dit grote vraagstuk uit te spreken, of dat er op 3 maart 2010 geoordeeld wordt over een volksvertegenwoordiging die de burger niet serieus neemt en zelfs zijn eigen democratische spelregels niet serieus neemt en in feite de burger aan de kant zet als onmondige kinderen. Aan elk van de raadsleden als volksvertegenwoordiger is de keus om vandaag daarover na te denken.

Mevrouw **BOUDEWIJNS** (PvdA): Voorzitter! Schone lucht, een bereikbare stad en duurzaam groen, dat zijn de uitgangspunten van het ALU en daar staat de PvdA in Utrecht ook voor. De noodzaak is hoog. We moeten echt iets doen aan de luchtkwaliteit in deze stad. Dat vindt niet alleen de PvdA-fractie, dat vinden vele mensen met ons. Dat blijkt uit de vele bewoners die hebben meegedacht en hebben ingesproken bij de eerdere concepten van het ALU die zijn gepresenteerd. Bewoners hebben een reactie gegeven.



De heer **OLDENBORG** (Leefbaar Utrecht): Mevrouw Boudewijns zegt dat de bewoners hebben ingesproken. Ik heb juist van heel veel bewoners begrepen dat een van de grote kritiekpunten de slecht verlopen inspraak is, dat heeft de wethouder ook toegegeven in de commissiebehandeling. Misschien kan zij dat iets nuanceren.

Mevrouw **BOUDEWIJNS** (PvdA): Dat laat ik aan de heer Oldenburg.

De PvdA-fractie vindt dat bewoners betrokken moeten worden. Zij hebben hun reactie kunnen geven op de eerste plannen en ze zullen betrokken blijven worden bij de uitwerking van de plannen die in het ALU worden genoemd. Vanmiddag zullen wij over het ALU spreken zoals het er ligt. De uitvoering zal nog jaren vergen. De bewoners krijgen in die periode volledig de kans om mee te praten. Wij kunnen ons goed voorstellen dat plannen op onderdelen zullen wijzigen. Die ruimte is er. De enige en harde eis die het Rijk en Europa aan Utrecht stellen, is zorgen dat de luchtkwaliteit vooruitgaat en onder een bepaalde norm komt. Hoe wij dat doen, is aan de besluitvorming in de raad.

De PvdA-fractie wil geen referendum over het ALU. De materie is complex en alle maatregelen hangen samen, terwijl het referendum zich dreigt toe te spitsen om slechts één onderdeel, de aangepaste invalsweg over het bedrijventerrein Lagerweide.

Mevrouw **SCHURING** (GroenLinks): Voorzitter! Mevrouw Boudewijns zegt dat het te complex is. Voor wie is het te complex, voor mevrouw Boudewijns, de PvdA-fractie of voor de burgers? Zij hebben toch zelf om het referendum gevraagd? Zij vinden het belangrijk om hierover advies te geven.

Mevrouw **BOUDEWIJNS** (PvdA): Daar kom ik zo op.

De heer **OLDENBORG** (Leefbaar Utrecht): Ik sluit mij aan bij op de vraag van mevrouw Schuring. Ik vind het heel erg dat mevrouw Boudewijns de vraag van het referendum naar een vraag over de Spoorlaan verengd. Daar gaat het niet om. De mensen van de Balijelaan en Vondellaan hebben het niet over de Spoorlaan. Mevrouw Boudewijns probeert het nu te brengen alsof het alleen over de Spoorlaan gaat, maar er zijn heel veel groepen in deze stad aan alle kanten van de stad, in noordoost en in zuidwest, die problemen signaleren op alle terreinen. Als zij zegt dat het complex is, moet ik zeggen dat het voor ons net zo complex is. Ik heb niet het idee dat ik dingen beter weet dan heel veel mensen die ik hier heb gehoord. Als die mensen zeggen dat zij de raad willen adviseren, wil ik dat advies graag hebben.

De heer **RIETKERK** (ChristenUnie): Voorzitter! Ik vind de interruptie van mijn achterbuurman illustreren waar het probleem ligt, namelijk dat het heel ingewikkeld is om te weten waar je het eigenlijk over hebt en waar de burgers aan denken als zij ooit voor een referendum worden gesteld. Gaat het dan over dit of over dat? Dat is hier het complexe probleem.

De heer **EGGERMONT** (SP): In Nederland hebben wij vaker referenda. Een heel mooi voorbeeld daarvan is het referendum over de grondwet. Ik vraag de heer Rietkerk of hij die vraag te complex vond om aan de bevolking voor te leggen en of hij het terecht vond dat er een tweede keer geen referendum over werd gehouden.

De heer **RIETKERK** (ChristenUnie): Daar wil ik graag op ingaan. Het referendum over de Europese grondwet was glashelder, je wist waar je voor- of tegenstemde. Dat was een helder dilemma. Dat is het hier niet. Hier gaat het om een pakket aan maatregelen. De helft daarvan zit al in het NSL en de andere helft niet. Dus je weet niet waarover je eigenlijk stemt.

De heer **EGGERMONT** (SP): Hoe dik was de grondwet, hoeveel artikelen stonden daarin?

De heer **RIETKERK** (ChristenUnie): Daar wist je dat de artikelen niet doorgingen als je tegenstemde. Hier stem je over een pakket aan maatregelen waarvan minstens de helft al door het college is bepaald en in Den Haag is ingelijfd in het NSL. Je biedt de bevolking een fopspeen aan, dat is mijn overtuiging.

Mevrouw **BOUDEWIJNS** (PvdA): Het is niet te complex, maar samenhangend. Ik heb niet "te" gezegd.

Wij sluiten ons aan bij het advies dat het advocatenkantoor Ploum, Lodder en Princen aan de raad heeft gegeven en zijn tegen een referendum. Wij zaten allemaal in onze maag met de status van de besluitvorming over het ALU is en wij hebben daarom een advies gevraagd.



Mevrouw **SCHURING** (GroenLinks): Ik heb dat rapport uitgebreid bestudeerd, maar daar staat niet in dat het niet kan. Het is er op zijn minst onhelder over. De burgemeester heeft gezegd dat het wel om een raadsbesluit gaat en de hij heeft in de brief gezegd dat er op die gronden een referendum mogelijk is. Ik heb rondgekeken of er mensen zijn die het daarmee niet eens zijn. Toen heeft mevrouw Boudewijns niets gezegd. Nu zegt zij dat het volgens het rapport van Ploum, Lodder en Princen niet kan. Ik heb dat niet in het rapport gelezen, dat moet zij mij toch maar uitleggen.

De heer **OLDENBORG** (Leefbaar Utrecht): Wij hebben met een significante groep raadsleden met de juridische adviseurs gesproken en in dat gesprek kwam duidelijk naar voren dat die mevrouw haar mening op papier heeft gezet over de vraagstelling, in feite uitgaand van een raadplegend referendum, dat heeft zij letterlijk toegegeven. Zij heeft in die bijeenkomst tevens gezegd dat als je een referendum houdt – daarmee heeft zij niet uitgesloten dat het kan – dat het juist op dit moment moest gebeuren, omdat dit het meest logische moment is om het te doen. Dat was haar conclusie tijdens die bijeenkomst en daar hebben meerdere mensen bij gezeten.

De heer **VAN DER ROEST** (PvdA): Ik zat toevallig ook bij dat gesprek. Om het verhaal compleet te maken, de heer Oldenburg kan toch niet ontkennen dat dezelfde advocaat die haar mening heeft gegeven dat niet zonder argument deed en het ons sterk heeft afgeraden, zonder te zeggen dat het niet kan. Dat moet hij toegeven, of niet?

De heer **OLDENBORG** (Leefbaar Utrecht): Zoals ik al zei, de argumentatie die zij gebruikte was met name ontleend aan het raadplegend referendum. Dat gaf zij later ook toe. Dat heeft namelijk met die complexe vraag te maken. Uiteindelijk ging het erover of het een helder raadsbesluit is en uiteindelijk kwamen wij tot de conclusie dat het een raadsbesluit is.

Mevrouw **BOUDEWIJNS** (PvdA): Er zijn vragen gesteld die ik wil toelichten. Ik zal eerst citeren uit het advies: "Het ALU in zijn geheel is niet referendabel nu er geen sprake kan zijn van een concreet besluit dat aan de bevolking kan worden voorgelegd als bedoeld in de Utrechtse referendumverordening. De aard van de ALU, namelijk een omvangrijk samenstel van projecten en maatregelen, verzet zich hiertegen." Dit staat in het advies van de advocaat.

De heer **EGGERMONT** (SP): Op de bijeenkomst bleek dat zij onze referendumverordening niet voldoende had gelezen en niet wist dat wij hier een raadgevend en raadplegend referendum hebben. Zij dacht dat haar gevraagd was of wij dit als raad zouden voorleggen en zij heeft daarop geantwoord. Wij hebben echter te maken met een vraag van de burgers die ons hierop willen adviseren. Dat is toch totaal anders?

De **VOORZITTER**: Ik stel voor dat iedere fractie haar eigen beleving van die bijeenkomst meldt in haar eigen bijdrage, anders wordt het te ingewikkeld om te volgen. Mevrouw Boudewijns geeft haar waardering van die bijeenkomst, andere fracties hun eigen beleving. Aan het eind van het debat tellen we de meningen op, anders is het niet goed te volgen.

Mevrouw **SCHURING** (GroenLinks): Ik was niet bij de bijeenkomst, dus daar zal ik niemand mee lastig vallen. Mevrouw Boudewijns citeert een stuk uit het advies, waarin staat dat het niet kan omdat het geen raadsvoorstel is. De burgemeester heeft gezegd dat het wel een raadsvoorstel is, het ligt hier zelfs ter besluitvorming als raadsvoorstel. Hoe kan zij nog steeds iets anders citeren en volhouden? Ik begrijp haar gewoon niet, of zij begrijpt mij en de verordening niet.

Mevrouw **BOUDEWIJNS** (PvdA): De advocaat zegt dat in het ALU projecten zijn opgenomen die nog niet als besluit aan deze raad voorliggen. Het zijn voorgenomen besluiten. Het voorbeeld waarover mevrouw Schuring begon, die weg, is nog geen concreet besluit en wordt ter besluitvorming aan de raad voorgelegd. Dat is de argumentatie van de advocaat in het hele advies.

De **VOORZITTER**: Als iemand dat anders waardeert, kan dat in de eigen bijdrage.

De heer **EGGERMONT** (SP): Ik hoor mevrouw Boudewijns zeggen: een voorgenomen besluit. Wat was destijds de reden dat het referendum over het Lucasbolwerkgebied door kon gaan? Omdat er in een eerder stadium een voorgenomen krediet was vrijgegeven op grond waarvan de burgers op dat moment al een referendum hadden moeten aanvragen. Die redenering is nog tot aan de Raad van State voorgelegd. Op grond van de uitzonderingspositie die in de referendumverordening staat, is toen gezegd dat de burger hierop geen referendum kon aanvragen.

Mevrouw **SCHURING** (GroenLinks): Aanvullend, want in de verordening staat ook dat het niet hoeft te gaan over een besluit in de zin van de Algemene wet bestuursrecht, maar dat het over een veel bredere materie kan gaan. Er was een masterplan en visie A en visie I moesten nog worden vastgelegd, maar er kon toch een referendum worden gehouden. De raad heeft afgesproken dat ook zo'n eerste aanzet, een initiatief, onder een besluit kan vallen volgens de referendumverordening. Wat mevrouw Boudewijns zegt, klopt gewoon niet.

Mevrouw **BOUDEWIJNS** (PvdA): Wat ik zeg klopt wel. Over wat de heer Eggermont zegt, heeft de advocaat een extra advies aan de raad gegeven. Als wij dat willen voorkomen, kunnen we een amendement indienen om te waarborgen dat de referendummogelijkheid hiermee in de toekomst niet ongedaan wordt gemaakt.

Het ALU bevat maatregelen op veel terreinen. Het gaat om het stimuleren van fietsgebruik, openbaar vervoer, parkeren en infrastructurele maatregelen. De PvdA-fractie vindt het de verantwoordelijkheid van de gemeenteraad om een afgewogen besluit te nemen in het algemeen belang van de stad. Stel dat het ALU verworpen zou worden, wat is dan de consequentie? Dan vallen wij terug op het luchtkwaliteitsplan dat eerder naar de minister is gestuurd. Ook in dat plan stond de aangepaste invalsweg, een van de onderdelen waarover nu weer veel discussie is.

Inhoudelijk praten wij vandaag later verder over het ALU. Voor nu houd ik het bij de constatering dat de maatregelen voor een betere luchtkwaliteit noodzakelijk en onvermijdelijk zijn. Daar verandert het referendum helemaal niets aan. Laten wij de inwoners van Utrecht dan ook geen fopspeen voorhouden.

De heer **EGGERMONT** (SP): Mochten wij de burgers niet toestaan om hierover een referendum te organiseren, dan gaan wij straks die discussie voeren en een besluit nemen. Mevrouw Boudewijns stelt dat het ALU niet aangenomen wordt, maar dat is nog niet duidelijk. Of roept zij nu ook op dat wij allemaal voor het ALU moeten stemmen, omdat er anders ook een probleem ligt?

Mevrouw **BOUDEWIJNS** (PvdA): Ik wil oproepen om voor te stemmen.

De heer **OLDENBORG** (Leefbaar Utrecht): Ik moet constateren dat de brief die het college heeft gestuurd over de inhoud die nu in het NSL zit, mevrouw Boudewijns blijkbaar niet heeft bereikt. De nieuwe invalsweg zit helemaal niet in het NSL. Als wij het ALU afwijzen, dan gebeurt er met het NSL niets. Zij probeert de hele tijd de discussie te vernauwen alsof het alleen om de Spoorlaan gaat, maar daar gaat het de stad niet om en daar gaat het hier niet om.

Mevrouw **BOUDEWIJNS** (PvdA): Daar gaat het mij ook niet om. Er moet een plan komen dat de luchtkwaliteit in zijn geheel aanvaardbaar maakt en dat de noodzakelijke verkeersdoorstroming in stand houdt. Daarom moeten we realistisch zijn.

De heer **OLDENBORG** (Leefbaar Utrecht): Ik constateer dat mevrouw Boudewijns de vraag of zij de brief van het college over het NSL heeft ontvangen, niet beantwoordt, want dan weet zij dat de Spoorlaan niet in het NSL zit. Dat was mijn vraag. Ik constateer dat ik daar geen antwoord op krijg. Zij mag ook zeggen dat zij hem niet gelezen heeft. Dat is prima.

Mevrouw **BOUDEWIJNS** (PvdA): Ik heb de brief ontvangen en gelezen.

De heer **OLDENBORG** (Leefbaar Utrecht): Dan heeft u zich blijkbaar vergist in uw bijdrage, dat kan gebeuren.



Mevrouw **BOUDEWIJNS** (PvdA): Zo hebben wij allemaal verschillende interpretaties over wat er in de verordening staat. Ik blijf bij mijn interpretatie.

De PvdA-fractie nodigt alle burgers in de stad uit die zich de laatste maanden over het ALU hebben laten horen, vooral mee te blijven praten over het verbeteren van de luchtkwaliteit. Daarover zullen wij in deze stad nog jaren praten. De besluitvorming over het ALU is na vandaag nog niet afgerond. Dat is helder. De PvdA-fractie vindt dat het pakket dat er nu ligt, het meest realistisch en doeltreffend is.

De heer **BUUNK** (VVD): Voorzitter! U kent de VVD als een partij die tegenstander is van referenda. De bezwaren die wij in het algemeen tegen referenda hebben, wegen niet snel op tegen de voordelen van het organiseren van een referendum. Laten we kijken hoe dat in dit geval ligt. Er ligt een aanvraag voor een referendum met voldoende handtekenen en het is formeel ontvankelijk, heeft de burgemeester ons verteld. Het moet duidelijk zijn, ook voor de fractie van GroenLinks, dat niet het aantal handtekeningen bepaalt of een referendum wordt gehouden, maar dat de raad daarover beslist. Dat is bepaald in de referendumverordening in artikel 5.5. Wij kijken daarbij naar een aantal onderdelen van artikel 3, namelijk L t/m P. Het is aan ons om te bepalen in een politieke afweging of wij vinden dat deze kwestie al dan niet voldoet aan de daar vermelde voorwaarden en overwegingen die wij daarbij zelf van toepassing vinden. Dat is volgens mij de situatie, anders zouden wij dit agendapunt niet hoeven te behandelen in deze gemeenteraadsvergadering.

De heer **OLDENBORG** (Leefbaar Utrecht): Ik wil het zuiver hebben. De heer Buunk heeft gelijk, het is een politieke afweging op die punten L t/m P. Dat hoor ik hem volgens mij zeggen. Wij toetsen en in die punten L t/m P zitten inderdaad politieke punten. Wij bepalen als raad of het ten koste gaat van kwetsbare groepen, bijvoorbeeld. Dat is heel moeilijk te bepalen, dus moeten wij een politieke uitspraak doen. Wij bepalen als raad of er zo veel snelheid nodig is dat wij ons geen drie maanden kunnen permitteren. Ik neem aan dat hij het met mij eens is dat het om de politieke weging van die elementen gaat. Als de raad daarin meer elementen wil brengen, dan ware het naar de burgers wel zo netjes geweest om dat van tevoren aan te geven. Ik neem aan dat hij dat met mij eens is.

De heer **BUUNK** (VVD): Ik ben het helemaal met de heer Oldenburg eens en ik zal dan ook rustig die punten langslopen, en dan zal ik uitleggen hoe wij tot onze afweging komen.

Allereerst gaat het om de status van het Actieplan Luchtkwaliteit. Het is een voornemen tot een groot aantal maatregelen. Elk van deze maatregelen krijgt een nadere uitwerking, inspraak, betrokkenheid van omwonenden, bewoners en andere belanghebbenden. Dat is wat nadrukkelijk in deze versie van het ALU zo fijn staat en waarmee wij ook wel blij zijn. Daar komen wij later over te spreken.

Dit betekent dat elk van de maatregelen afzonderlijk door een besluitvormingsprocedure wordt gevolgd met de maatregelen die daarbij horen. Strikt genomen zal zelfs, als het toepasselijk is, elk van die maatregelen referendabel kunnen zijn, maar dat moeten wij dan bekijken. Dit is een complex samenstel van maatregelen, en het is een voornemen tot verder uitwerken en het in besluitvorming opnemen van die maatregelen.

De **VOORZITTER**: De heer Eggermont steekt een vinger op, maar ik denk dat het goed is dat de heer Buunk uitlegt waarom hij wat vindt, anders is het betoog niet goed te volgen. De raadsleden krijgen straks de gelegenheid om hem op elk punt te bevragen. Ik zie dat iedereen het daarmee eens is.

De heer **BUUNK** (VVD): Dank u wel, voorzitter. Ik kom nog bij de punten die met de verordening te maken hebben. Naar de aard van wat er nu ligt, vinden wij het niet erg verstandig of erg zinvol om een referendum te organiseren.

Het tweede punt is dat het zeer lastig is om in de samengestelde situatie tot een uitspraak te komen die eenduidig te interpreteren is. Daarover is al veel gezegd. Ik hoef daar niet veel aan toe te voegen, maar het was wel de overweging van de door de gemeenteraad ingeschakelde juristen om tot een advies te komen om hierover geen referendum te organiseren. Dat was hun interpretatie, maar het is wel zo. Vanuit hun deskundigheid hebben zij geadviseerd om dat niet te doen. Het lastige bij de verkeersstromen is bijvoorbeeld dat als de verkeersdrukte in de ene wijk afneemt, die in de andere toeneemt. Als dat de keuze is, staan wijken tegenover elkaar. De VVD-fractie vindt het heel goed dat er een gemeente-raad is die daarover kan oordelen.



In artikel 3 O van de Referendumverordening staat dat naar het oordeel van de raad besluiten die hun grondslag vinden in een eerder genomen besluit, uitgesloten worden van een referendum. Er is geen eerder raadsbesluit, dat ben ik met de andere partijen eens. Maar er ligt wel een collegebesluit en er ligt voor een deel van het pakket een afspraak met het Rijk en die ligt vast in het NSL. Ik vind het vanwege de ingewikkeldheid van de procedure en omdat de vorige versie van het ALU in de vorm van een collegebesluit is gewijzigd, dat naar de aard van artikel 3 O een politieke afweging kan worden gemaakt om geen referendum te wensen. Precies de woordenbrij die de fracties van GroenLinks en Leefbaar Utrecht nodig hadden om uit te leggen wat de status is van de procedure, laat zien dat er een aantal besluiten achter elkaar ligt over deze nieuwe versie van het ALU. Andere fracties kunnen er anders over denken, maar dit is onze politieke afweging.

Bij artikel 3 P van de referendumverordening gaat het over de tijdsdruk. Wij vinden dat er al ongeloflijk veel tijd is genomen om het samenstel van maatregelen dat nu er nu ligt bij elkaar te brengen. De tijd voor het zoeken naar alternatieven wordt steeds kleiner, zouden we besluiten het ALU niet vast te stellen, of in een referendum te laten afwijzen. Naar onze politieke afweging wordt die te klein.

Dit zijn de argumenten waarom wij tegen zullen stemmen.

De heer **EGGERMONT** (SP): Ik heb een aantal vragen. De heer Buunk spreekt over een voornemen enzovoorts. Ik hoop dat hij de casus van het Lucasbolwerk erop heeft nagekeken. Daar was een raadsbesluit genomen en vervolgens werd gezegd: we hebben het voorbereidende krediet al geleverd. Dat was het moment waarop de bevolking een referendum had kunnen aanvragen, maar dat is toen niet gedaan, dus jammer, te laat, het is over. De heer Buunk zegt nu dat er nog besluiten volgen en dat die wellicht referendabel zijn. Dat is dus niet zo, zoals het nu ligt.

Destijds was de SP-fractie er voorstander van om de bevolking de mogelijkheid te bieden om een raadgevend referendum te organiseren bij B en W-besluiten. Dat is toen door de meerderheid van de gemeenteraad afgewezen. Nu maakt de heer Buunk een cirkelredenering om dan toch naar die B&W-besluiten te verwijzen om alsnog dit raadgevend referendum onmogelijk te maken. Kan hij dat uitleggen?

De heer **BUUNK** (VVD): Op het eerst punt is het antwoord dat wij deze zaak op de eigen merites hebben bekeken. Op de tweede vraag is het antwoord zoals ik die in de motivatie heb gegeven. Ik heb niet gekeken of een besluit van het college referendabel te maken is, maar ik heb gekeken naar wat hier ligt. Dat is een ongelukkig proces van besluitvorming. Dit heb ik ook in de commissievergadering gezegd. Dit is niet iets wat wij van harte toejuichen en wij waren ook erg ontevreden over het feit dat de vorige versie van het ALU niet naar de raad is gegaan. Wij hebben er toen expliciet om gevraagd bij het toenmalige college. Het is gebeurd en dit is de situatie zoals die nu is. Daarmee hebben wij te werken. Op grond daarvan beoordelen wij bij onze politieke afweging dat het niet zinvol is om hiervoor een referendum te organiseren.

De heer **OLDENBORG** (Leefbaar Utrecht): Ik ga op twee punten in, ten eerste het raadsbesluit waarover ook de heer Buunk zegt dat een aantal zaken vastligt. Hij verwijst naar een gesprek met de juridisch adviseurs. Wij waren er allebei bij. Zij gingen er aanvankelijk van uit dat er eigenlijk niks te beslissen was. Tijdens dat gesprek en ook door de inbreng van het college werd duidelijk dat de formuleringen in het NSL heel vaag waren en dat er nog van alles te beslissen is. Uiteindelijk hebben zij in dat gesprek toegegeven dat een raadsbesluit zin heeft en dat het raadsbesluit dat er lag een helder raadsbesluit is. Dat is later door het college in de commissie bevestigd.

Ten tweede, bij punt O heeft de heer Buunk tien zinnen nodig om uit te leggen wat volgens mij in punt O heel helder is. Is er een eerder beslissing op dit punt van de raad, want daarover gaat het bij een raadgevend referendum, waarover een referendum is geweest of geweest had kunnen zijn? We kunnen hierover nog zes keer heen en weer praten, maar er is geen eerdere beslissing van de raad op dit dossier te vinden waarover een referendum is geweest, of geweest had kunnen zijn. Ik begrijp niet dat de heer Buunk O kan aangrijpen om het referendumverzoek in dit geval af te wijzen. Dat is op basis van deze tekst godsonmogelijk.

De heer **BUUNK** (VVD): Over het eerste punt kan ik herhalen wat ik zojuist zei. Ik heb volgens mij uitstekend verwoord wat daar is gebeurd, zoals de heer Oldenburg ook doet, maar met een iets ander accent.



De deskundigen hebben gezegd dat het naar hun deskundige oordeel en naar hun ervaring onverstandig is om een referendum te organiseren over dit samenstel van maatregelen met deze status, namelijk een voornemen tot verdere maatregelen, met de complexiteit en samenhang van beslissingen en afspraken die reeds in Den Haag vastliggen. Dat is een deskundig advies dat door de door ons ingehuurde deskundigen aan ons is gegeven. Dat herhaal ik hier slechts.

Wij maken een politiek beoordeling naar de aard van dat artikel 3 O. Er ligt inderdaad geen formeel raadsbesluit, er ligt wel een collegebesluit waarover wij graag een raadsbesluit hadden gezien. Dit plan wijzigt dat plan en op grond daarvan oordelen wij dat het volstrekt onduidelijk is welk antwoord je krijgt als je hierover een referendum organiseert en dat het volstrekt onduidelijk is hoe je dat antwoord moet interpreteren. Dat is geen zinvol instrument voor een goede besluitvorming. De VVD-fractie is van oordeel dat een goede politieke besluitvorming gelukkig vandaag kan worden genomen, na de 26 inspraakronden die inmiddels zijn georganiseerd en na al die zienswijzen die zijn verwerkt in de nieuwe versies van het plan. Dat is onze politieke interpretatie.

De heer **KLEUVER** (D66): De heer Buunk sluit af met de opmerking dat veel mensen een reactie hebben gegeven en dat er 26 inspraakronden zijn geweest. Heeft hij de indruk, afgaand op de reacties, dat er nu een ALU ligt waarmee de mensen tevreden zijn?

De heer **BUUNK** (VVD): Daar komen wij straks over te spreken. Ik denk dat het verstandig is om mijn reactie hiertoe te beperken. Voor het overige was ik heel blij met de inbreng van fractie van D66 in de vragen tot nog toe in dit debat. Ik vond die heel verstandig. Volgens mij denken wij in grote lijnen hetzelfde over de moeilijkheid om over dit besluit, dit type plan, een referendum te organiseren.

Mevrouw **SCHURING** (GroenLinks): De heer Buunk zegt dat het referendum onmogelijk te duiden is. Het zou zo kunnen zijn dat mensen ja zeggen tegen het ALU in een referendum. Volgens mij is het heel helder dat het antwoord ja of nee is. Hij zegt dat hij niet van referenda houdt. Maar de gemeente heeft wel een verordening vastgesteld waarin dat mogelijk wordt gemaakt. Er zijn burgers die formeel aan alle voorwaarden hebben voldaan en daar zegt hij gewoon nee tegen.

De heer **BUUNK** (VVD): Dit doet mijn inbreng vanaf deze plek te kort. Ik heb omstandig uitgelegd wat de positie van de raad is om hier vandaag een besluit over te nemen en met welke motivatie wij tot ons standpunt komen.

De heer **EGGERMONT** (SP): Ik vond in het antwoord aan de heer Kleuver aardig dat de heer Buunk aangaf dat wij nog over het ALU te spreken komen. Maar dat is nu nog helemaal de vraag. Dat is afhankelijk van het debat op dit moment.

De **VOORZITTER**: Dat is een beetje een open deur. Formeel hebt u gelijk.

De heer **VERHOEF** (Burger en Gemeenschap): Mijnheer de voorzitter! Ik geef geen exegese, want dat is al voldoende gedaan. Ik hoop dat wij als raad een wijs besluit kunnen nemen. Wij hebben in ieder geval een naar gevoel over het referendum over het Stationsgebied. Wij moeten dat voorkomen. Het uitwerken van het referendum over het Stationsgebied heeft niet opgeleverd wat de mensen, de burgers, toentertijd verwachtten dat er zou gebeuren.

Wij hebben grote vraagtekens bij het referendum gezet, zeker bij het burgemeestersreferendum. Deze referenda zijn vaak een initiatief geweest van de raad en niet van de bevolking. Hier ligt een verzoek uit de bevolking en daarmee bouwen we de democratie uit. Wij moeten juist proberen de burgers steeds meer te betrekken bij de besluitvorming. Ook al zitten hier 45 hele wijze mannen en vrouwen, toch moeten wij er zo veel mogelijk mensen bij betrekken, want dan kan de creativiteit geoptimaliseerd worden. Die hebben wij zeker op dit gebied nodig.

Er ligt een voorstel met een zeer complex pakket. De VVD-fractie heeft daarin gelijk. Wij hebben daar oog voor, maar dit betekent dat als wij met het referendum verder willen gaan, wij ervoor moeten zorgen dat de uitslag van het referendum een duidelijke richting geeft. Wij hebben er niets aan om een referendum te houden om dan opnieuw een plan te maken dat ook weer referendabel is. Dan verliezen we heel veel tijd. Ik stel voor dat de gemeenteraad met de initiatiefnemers bekijkt hoe een goede insteek voor het referendum kan worden gemaakt, hoe dat goed kan worden geformuleerd en een goede richting kan worden gegeven.



Misschien moeten wij het per wijk doen, maar dan heeft de raad wel de verantwoordelijkheid om alles goed af te stemmen. Ik verneem graag van de wethouder of op het moment dat er geen referendum wordt gehouden omdat er geen meerderheid voor is, hij expliciet kan toezeggen dat de bevolking maximaal wordt betrokken en niet alleen wordt gehoord, maar er echt iets met haar creativiteit wordt gedaan, zoals ook met het Utrechts initiatief toentertijd.

De **VOORZITTER**: Ik begrijp dat u geen beletsel ziet voor het houden van een referendum.

De heer **VERHOEF** (Burger en Gemeenschap): Wij willen een referendum, want er is een initiatief van de bevolking en dat moeten wij honoreren.

De heer **SMID** (CDA): Voorzitter! Ik zei het al in een interruptie dat er vanmiddag een belangrijk inhoudelijk besluit ligt bij deze raad. Daarover gaan wij straks, na een zeer lange tijd van voorbereiding, hier in de politiek, ambtelijk, in de stad, met alle mogelijke vormen van betrokkenheid en inspraak, inhoudelijk spreken. Eerst het debatje over het belangrijke referendumverzoek, voorafgaand aan het inhoudelijke debat. Ik zal de luisteraars niet langer in spanning houden. Het CDA is geen voorstander van het middel referendum. Wij zijn er van oudsher geen voorstander van. De kwestie is zeer complex en zeer veel omvattend en leent zich volgens ons niet gemakkelijk voor een ja of nee, of voor een ALU I of een ALU II of een ALU I en een ALU B vraag. Noemt u het maar op. Zo'n vraag of zo'n antwoord ligt er niet, gezien de complexiteit van het onderwerp en de verwevenheid met de landelijke besluitvorming. Er is al over het Nationaal Samenwerkingsprogramma gesproken. Je wilt ook geen teleurstellingen wekken bij de bevolking, omdat na het referendum opnieuw moet worden gekeken naar oplossingen voor de luchtkwaliteit in Utrecht. Met een referendum wek je grote verwachtingen, maar los je inhoudelijk niets op, is onze indruk.

De heer **OLDENBORG** (Leefbaar Utrecht): De heer Smid zegt dat het CDA niet voor referenda is. Landelijk is mij dat bekend, maar ik citeer hier mevrouw Kuijf-Kurver die namens de CDA-fractie sprak bij de behandeling op 9 februari 2006, waarin zij überhaupt niet aangeeft dat zij er eigenlijk niet voor is. Dit klopt ook, want zij ging volledig akkoord. "Wij vinden dat het referendum moet gaan over een zaak die leeft bij de bevolking." Dit betekent voor mij duidelijk dat de CDA-fractie op dat moment zegt dat als een zaak bij de bevolking leeft, een referendum een middel is. Anders had zij die woorden niet gekozen.

De heer **SMID** (CDA): Ik heb die tekst niet voor mij liggen, maar ik ga blindelings uit van de tekst die de heer Oldenburg voorleest en van zijn geheugen. Het gaat mij erom dat je tegen Europa kunt zijn en toch in het Europese Parlement kunt zitten. Ons gaat het er vanmiddag om of de politiek van Utrecht aan de beurt is. De politiek van Utrecht moet vanmiddag een besluit nemen over het Actieplan Luchtkwaliteit. Elk verder uitstel of het toch weer opnieuw hoop en verwachtingen wekken dat het plan weer uitgesteld kan en veranderd kan worden, stelt die principiële beslissing uit. Wij vinden dat geen goed idee. De bevolking heeft op allerlei manieren de mogelijkheid gehad om een inbreng te hebben en zal die ook nog bij de uitwerkingen krijgen. Ik kan voorspellen dat er na vandaag weer een dag zal zijn waarop maatregelen worden voorgesteld aan de raad. Er zullen weer verkiezingen zijn en wij zullen alle democratische middelen gebruiken, maar wij denken dat het middel referendum hiervoor op dit moment geen goed middel is. Dat is onze mening als CDA-fractie.

De heer **OLDENBORG** (Leefbaar Utrecht): Dat begrijp ik niet. De heer Smid zegt dat er nog allerlei andere maatregelen komen. Het mooie is dat dit een samenhangend pakket is. Als de bevolking zich hierover uitspreekt, weet je in het resultaat, ja of nee, dat alle kanten zijn afgewogen. Zodra het in de toekomst over een element gaat dat referendabel zal zijn en de raad neemt op dat moment een beslissing, dan heeft het niet meer dat effect, want dan gaat het over hele specifieke punten. Nu gaat het over het totaal. Dat is punt een.

Het tweede punt is dat als de heer Smid zegt dat wij nu moeten beslissen, hij zegt dat hij geen behoefte heeft aan het advies. Hij noemt het zelf, want het is een plan dat nog helemaal moet worden uitgewerkt. Op 3 maart wordt dus niet alleen besloten over onze politieke plannen voor de toekomst van de stad, maar dan wordt er ook heel sterk gekeken hoe serieus deze partijen de burger hebben genomen. Dat kan ik de heer Smid garanderen en dat zou hij niet moeten willen. Dat is ook een element wat meespeelt. De burger vraagt niet voor niets om de steun van de politiek.



De heer **SMID** (CDA): Ja, het CDA heeft ook behoefte aan advies. Wij winnen onze adviezen in en wij luisteren naar de wijken, de buurten, de verenigingen en de bewoners die ons hebben toegesproken. Wij vinden het nu langzamerhand tijd worden dat de Utrechtse gemeenteraad, de Utrechtse politici, een beslissing nemen. Wij zijn gekozen om beslissingen te nemen, die kunnen we niet nog een keer uitstellen. Ik denk dat de Utrechtse bevolking ook recht heeft op die helderheid van ons als Utrechts gekozen raadsleden.

De heer **SCHIPPER** (SP): De heer Smid roemt de inspraak die er is geweest, daar is veel gebruik van gemaakt, maar nu is de politiek aan zet. Ondanks die veel geroemde inspraak vraagt de bevolking om een referendum. Wat zegt dat hem over de procesgang en over wat de bevolking van deze procesgang vindt?

De heer **SMID** (CDA): Ik ga niet op de inhoudelijke zaak van het ALU in, want dat zal naar ik aanneem in het debat later op deze middag gebeuren. Vorige week dinsdag is een fors aantal handtekeningen bij ons ingediend. Die hebben wij gelezen en wij kennen daar de inhoud van. Maar het is aan ons op dit moment in de gemeenteraad, aan elke fractie, om te bepalen wat daarmee moet worden gedaan. Ik wil niet het verwijt krijgen dat de heer Schipper beter naar de bevolking luistert dan wij. Wij luisteren allemaal en wij hebben allemaal onze oren openstaan, alleen maken wij daarin als politieke fracties verschillende afwegingen.

Mevrouw **SCHURING** (GroenLinks): De heer Smid zegt dat hij bang is dat de mensen uiteindelijk teleurgesteld worden met een referendum. Hij hoeft geen voorstander te zijn van de verordening, maar de verordening is in de raad aangenomen. Dat zijn de regels die in dit huis gelden. De bevolking heeft daarvan gebruik gemaakt door een referendumverzoek in te dienen. Dat blijkt juridisch te kunnen. Als de heer Smid erkent dat het wel kan, dat die regels er zijn en dat de bevolking het democratische recht heeft om een referendum aan te vragen, dan stelt hij de burgers hier en op dit moment enorm teleur als hij zegt dat hij er om politieke redenen geen zin in heeft.

De heer **SMID** (CDA): Dat laat ik mij niet zeggen. Waar de bevolking vooral behoefte aan heeft, is dat deze gemeenteraad een besluit neemt, dat er actie wordt ondernomen, dat de maatregelen, groot en klein en divers van aard, worden ingevoerd, ook de maatregelen waar mevrouw Schuring niet tegen is. Wij voeren straks het inhoudelijke debat, dus daar zal ik verder niet op ingaan, maar het gaat ook om het openbaar vervoer, de fiets en allerlei goede zaken die er ook volgens haar instaan. Zij zet die ook allemaal op afstand. Daarmee moet ook gewacht worden. Dat betekent weer uitstel. Wij moeten nu een besluit nemen en wij zijn nu aan zet en er zal nog voldoende gelegenheid zijn in de uitwerking van maatregelen om of het debat hier te voeren in de raad of in de commissie, of bij de uitwerking en inpassing in wijken en buurten. Nu zijn wij aan zet.

De heer **SCHIPPER** (SP): Welke uitsluitinggronden kiest de CDA-fractie om dit initiatief vanuit de bevolking niet te toe te staan?

De heer **SMID** (CDA): Ik kan die niet exact met de vinger aanwijzen. Ik heb de afwegingen van de CDA-fractie gegeven. Het zal duidelijk zijn dat de CDA-fractie tegen dit referendumverzoek is. Ik wil hierover uiteraard allerlei inhoudelijke zaken zeggen, maar het komt er kort en bondig op neer dat wij tegen dit verzoek nu zijn.

De heer **SCHIPPER** (SP): Dan moet ik constateren dat de CDA-fractie haar eigen verordening niet kent en geen beredeneerd besluit kan nemen over dit referendumverzoek.

De heer **SMID** (CDA): Dat is een flauw, want ik ga de heer Schipper ook niet kwalificeren met een quizvraag of hij het ALU precies uit zijn hoofd ken. Dat is een flauwe manier van discussiëren. Alle fracties en elk lid hebben hun eigen recht op een mening; laten wij er geen quiz van maken.

De heer **KLEUVER** (D66): De heer Schipper heeft wel degelijk een punt. Ik vind de beantwoording van de CDA-fractie op de vraag van de SP-fractie volstrekt onvolledig. Het gaat er niet om de heer Schipper te vangen op een detail of een weetdingetje uit een set van regels. Hoe je ook over een referendum denkt en de fractie van D66 heeft laten merken hoe zij erover denkt, het instrument bestaat.



Middagvergadering van 3 december 2009

18

Mensen kiezen ervoor om van een democratisch gelegitimeerde regel gebruik te maken. Op grond waarvan beslist de CDA-fractie wanneer dat wel en wanneer dat niet mag? Dit is geen vraag die over regeltjes gaat, maar over principes.

De heer **SMID** (CDA): In uw beider termijnen zal ik erop terugkomen en zal ik exact aangeven welke letter u wilt horen, de letters in een toepasselijke tijd.

De **VOORZITTER**: De griffier fluistert P in, waarvan de totstandkoming of uitvoering naar het oordeel van de raad niet kan worden uitgesteld vanwege enig daarmee gemoeid belang. Dat is wat de griffier de heer Smid samengevat hoorde zeggen.

De heer **KLEUVER** (D66): Het ging niet over letertjes. Het ging over een principiële vraag. Het instrument bestaat, je kunt het goed of slecht vinden, maar het instrument dat door de mensen is gebruikt om een referendum aan te vragen, bestaat. De CDA-fractie zegt in dit geval dat zij dit niet honoreert, omdat zij het referendum op dit punt slecht vindt. Misschien zijn wij het op dit punt met elkaar eens, maar als andere mensen er anders over denken en gebruikmaken van een democratisch gelegitimeerde regel, wanneer zegt de CDA-fractie dan of het wel of niet mag? Dat is geen vraag naar een letter, dat is vragen naar principes. Als er een referendumverordening is en de CDA-fractie neemt zich voor om altijd nee te stemmen, dat dient zij de referendumverordening aan te pakken.

De heer **SMID** (CDA): Ik heb op dit moment geen rijtje referendumverzoeken klaarliggen waarvan ik kan zeggen deze wel en deze niet. Ik heb ook gezegd dat het CDA als landelijke partij en ook lokaal geen voorstander is van dit instrument. Verder moeten wij elkaar de politieke afweging gunnen om hier ja of nee op te zeggen en ik heb mijn argumenten daarvoor gegeven.

Mevrouw **BOUDEWIJNS** (PvdA): De discussie lijkt te gaan over artikel 3 in de verordening, maar gaat in feite over artikel 2. Daar staat dat de raad een referendum "kan" organiseren. Dit betekent dat de beslissing uiteindelijk aan de raad is. Die gaat daarover. Er staat niet "zal" of "moet", maar "kan" een referendum organiseren.

De **VOORZITTER**: De verschillen van opvatting zijn voldoende duidelijk, daarover gaan we nu niet verder discussiëren, dat kan in de tweede bijdrage.

De heer **OLDENBORG** (Leefbaar Utrecht): Artikel 2 luidt: "de raad kan voor een vraagstuk een startnotitie voor de inrichting van het besluitvormingsproces vaststellen, waarin aangegeven is over welke beslissing met betrekking tot het vraagstuk een referendum op grond van deze verordening kan worden gehouden." Dat hebben wij het over een raadplegend referendum, want een startnotitie is uitsluitend bij een raadplegend referendum aan de orde. Er staat nergens: "de raad kan een referendum..." Artikel 2 gaat daar überhaupt niet over.

Mevrouw **BOUDEWIJNS** (PvdA): Ik vat het even samen. Het zijn algemene bepalingen die zowel voor het raadgevend als raadplegend referendum gelden.

De **VOORZITTER**: U blijft van mening verschillen. U legt allemaal uw eigen verordening anders uit, dat mag natuurlijk. De heer Kleuver begint nu met zijn eigen bijdrage.

Mevrouw **SCHURING** (GroenLinks): Ik heb een punt van orde, je kunt verschillende interpretaties hebben, maar wat mevrouw Boudewijns zegt, is in strijd met de waarheid. Dat moeten wij hier attaqueren.

De **VOORZITTER**: Ik verzoek mevrouw Boudewijns hierover na te denken en er in de tweede termijn op te reageren. Met welles nietes komen wij er nu niet uit.

De heer **KLEUVER** (D66): Voorzitter! De democratie ligt D66 na aan het hart, met referenda moet je dus ook zeer zorgvuldig omgaan. Dit betekent dat deze kwestie voor ons een hoofdpijnkwesie is, juist omdat het gaat om de zuiverheid van de democratie.



Middagvergadering van 3 december 2009

19

Er ligt een slecht plan en het is begrijpelijk dat daar een reactie op komt omdat men een referendum wil, want het plan roept veel weerstand op. Ik denk dat je de roep om een referendum kunt zien als een soort noodgreep.

De heer **EGGERMONT** (SP): Ik heb een vraag van over de zuiverheid van referenda. Ik kan mij herinneren dat de D66-fractie een groot voorstander was van het burgemeestersreferendum, waarbij gebruik is gemaakt van deze verordening, terwijl in deze verordening heel helder staat aangegeven dat het niet kan gaan over personen. Kan de Kleuver uitleggen hoe het zit met het zorgvuldig ermee omgaan?

De heer **KLEUVER** (D66): Het lijkt mij in een debat over een referendum over het ALU niet nuttig om een debat over het burgemeestersreferendum over te doen. Het gaat erom dat we nu een zuiver besluit nemen of er een referendum over het ALU moet worden gehouden.

Wij denken dat de roep om een referendum een roep is om het ALU in te trekken, omdat er zo veel weerstand tegen is. Daartoe zouden wij willen oproepen: college trek alstublieft dit ALU in, want het is een slecht plan, er is te weinig goede inspraak geweest, mensen zijn om ongelooflijk veel verschillende redenen tegen. Trek het in en laten wij opnieuw gaan nadenken, met een nieuw plan komen, waarbij mensen op een andere manier zijn betrokken. Dat lijkt mij veel beter.

Wij vinden dat het een slecht referendum is, want het komt er straks op neer dat als er een referendum komt –wij hopen dat het een nee wordt– wij de kiezer niet 100% kunnen beloven dat nu er nee is gezegd, daaraan gevolg wordt gegeven. De verantwoordelijkheid ligt namelijk niet volledig bij de gemeenteraad, maar voor een deel bij het NSL. Het is balletje–balletje spelen met de democratie. Dit hebben wij ook in de commissie gezegd. Desondanks is men voor het referendum en je kunt het referendum houden, je mag het houden, het kan volgens de regels. Het is een slecht plan, wij adviseren om het referendum niet te houden, maar als de mensen het per se willen –en de mensen willen het per se– dan moet je gebruik maken van de lokaal opgestelde regels die het mogelijk maken om een referendum te houden. Wij vinden het een slecht plan, maar het kan en het mag.

We hebben een motie achter de hand om de referendumcommissie te vragen om een advies te geven. Het is in elk geval duidelijk dat er mist hangt. Aan de discussie merk je dat er mist hangt of het wel of niet kan en of de raad er wel of niet over kan beslissen.

De heer **BUUNK** (VVD): Volgens mij hangt er vooral mist over het standpunt van de fractie van D66. Wat vindt zij, is zij voor het referendum of niet?

De heer **KLEUVER** (D66): Het standpunt is volstrekt helder. De fractie van D66 steunt de vraag om een referendum, maar zij zegt daarbij dat het een slecht plan is. Dat is het eerlijkste wat wij kunnen doen. We kunnen niet beloven dat wij de uitslag na kunnen komen, omdat er delen in het NSL zitten. We weten niet precies waartegen nee wordt gezegd als er nee wordt gezegd tegen het referendum. Het is een slecht plan, maar de mensen die het hebben aangevraagd, weten heel goed dat het complex ligt. Als zij het desondanks willen, gaan wij dat niet tegenhouden, want wij hebben zelf die referendumverordening vastgesteld.

De heer **BUUNK** (VVD): Ik snap het niet helemaal. Wat ik het goed samen dat de heer Kleuver zegt dat zijn fractie het geen goed idee vindt en vindt dat hierover eigenlijk geen referendum moet worden georganiseerd en dat de raad hierover moet beslissen, maar dat hij dat niet aan zijn kiezers durft te vertellen?

De heer **KLEUVER** (D66): Wij durven heel goed aan de kiezers te vertellen waar wij voor staan. Hoeveel eerlijker kun je zijn dan dit, door te zeggen dat het een slecht referendum wordt, maar als je van de regels gebruik maakt die wij hebben vastgesteld, dan moet dat kunnen.

De heer **SMID** (CDA): De motie ligt er nog niet, maar hij is aangekondigd, daarom neem ik de vrijheid om erop in te gaan. Ambtelijk hebben wij adviezen gekregen. Vervolgens hebben wij samen besloten om het advocatenkantoor aan het werk te zetten. Dat heeft ons een advies gegeven en nu moet volgens de heer Kleuver de referendumcommissie zich er ook nog over buigen. Waarom steeds weer opnieuw die vraag om nog meer informatie, nog weer anderen daarover laten denken? Het is nu toch een keer aan de raad om besluiten te nemen?



De heer **KLEUVER** (D66): Als je de democratie waardevol vindt, betekent dat, dat je de besluiten goed wilt nemen. Er hangt nu zo veel mist. Als wij een referendum organiseren en dan blijkt dat die mist terecht is omdat de raad niet de volledige bevoegdheid heeft, dan heeft de raad de kiezer iets voorgehouden wat niet eerlijk is. Zolang die mist er hangt, kun je er heel lastig over besluiten. De uiterste consequentie als onze motie niet wordt aangenomen, is dat we dan maar de eerdere afspraak volgen dat het referendum kan worden gehouden, hoe slecht het ook is.

De heer **SMID** (CDA): Daarmee geeft de heer Kleuver aan dat als de motie in stemming komt, dit ertoe zal leiden dat we de rest van de middag –we zijn al een eindje op streek– niet over het ALU zullen spreken en dat de behandeling van het ALU zal worden uitgesteld.

De heer **KLEUVER** (D66): Ik dien bij wijze van uitzondering de moties voor de helderheid in eerste termijn in.

De heer **VAN DER ROEST** (PvdA): Ik wil weten wat er sinds de laatste commissievergadering met de heer Kleuver is gebeurd. Toen was hij volgens de notulen nog volstrekt helder door te stellen dat zijn fractie tegen een referendum over het ALU is. Als ik het goed begrijp, maar dat kan aan mij liggen, draait hij nu en dat was juist ons kenmerk. Wat is er sinds die tijd gebeurd?

De heer **KLEUVER** (D66): De heer Van der Roest vraagt naar de bekende weg. De fractie van D66 vindt dit een slecht referendum, dat hebben wij in de commissie gezegd, een referendum waar je tegen moet zijn om principiële redenen. Desondanks zeggen mensen dat zij een referendum willen. Daarvoor bestaan democratische kaders in deze gemeente. Dan kun je dat niet zomaar tegengaan. Dat is nog veel onzuiverder.

De heer **VAN DER ROEST** (PvdA): Ik moet constateren dat er een rolverwarring is, want de heer Kleuver draait op dit ogenblik enorm.

De heer **KLEUVER** (D66): Wij draaien helemaal niet.

Mevrouw **BOUDEWIJNS** (PvdA): Ik wil de heer Kleuver helpen met artikel 2 van de algemene bepalingen van de verordening. Als hij de inleiding leest, kan hij zien dat het zowel voor het raadplegend als raadgevende referendum geldt.

De heer **BUUNK** (VVD): Ik wijs de fractie van D66 erop dat wij vandaag een besluit moeten nemen. Het is de bevoegdheid van de raad hierover te besluiten. Zo zit de verordening in elkaar. De heer Kleuver moet gewoon interpreteren wat hij ervan vindt. Hij zegt hier, achter het kathedraal staand, dat zijn fractie het geen goed plan vindt en het niet goed vindt om hierover een referendum te houden. Dan moet zij gewoon tegenstemmen. Zo zit het in elkaar. De fractie van D66 moet gewoon laten zien waar zij staat en besluiten nemen.

De heer **KLEUVER** (D66): Zo zit het niet in elkaar. Wij raden aan om geen referendum te houden, maar het verzoek voldoet aan de regels om het te houden. Dan mag dat. Zo simpel zit het in elkaar. Kennelijk begrijpt de heer Buunk dat niet, maar het is niet veel complexer dan dat.

Deze hele commotie roept in feite op om het ALU van tafel te vegen. Daarom dien ik twee moties in.

De **VOORZITTER**: Dames en heren! Door de heer Kleuver zijn de volgende moties ingediend:

"Motie 80

Goed bereid kost even tijd

De gemeenteraad van Utrecht bijeen op 3 december 2009 ter bespreking van de mogelijkheid om het ALU referendabel te maken,

Overwegende:

- dat de gemeenteraad niet meer de volledige bevoegdheid heeft om over het ALU te besluiten, omdat het deels onderdeel is van het NSL;



- dat er kritiek van inwoners is op de communicatie over en de inspraak op het ALU;
 - dat er inhoudelijke kritiek van inwoners is op het ALU, waarvan het verzoek tot het houden van een referendum een symptoom is.
- Draagt het college van b. en w. op:
het ALU in te trekken, zodat de kiezer tijdens de gemeenteraadsverkiezing zijn mening kan laten blijken en een nieuw college –als de kiezer dat blijkt te willen– kan werken aan een ALU dat kan rekenen op meer draagvlak, dat de toets der participatie kan doorstaan en dat meer effect heeft op de luchtkwaliteit, en gaat over tot de orde van de dag."

Deze motie is ondertekend door de heer Kleuver.

"Motie 81

Advies referendumcommissie

De gemeenteraad van Utrecht bijeen op 3 december 2009 ter bespreking van de mogelijkheid om het ALU referendabel te maken,

Overwegende:

- dat een deel van het ALU als onderdeel van het NSL geen volledige besluitvorming van de gemeenteraad meer toestaat;
- dat we geen slechte referenda willen houden.

Besluit:

de referendumcommissie te vragen een advies uit te brengen voor de volgende raadsvergadering over de juridische, praktische en ethische aspecten van de voorliggende referendumvraag en de besluitvorming uit te stellen tot de volgende raadsvergadering, en gaat over tot de orde van de dag."

Deze motie is ondertekend door de heer Kleuver.

De heer **SMID** (CDA): Het verbaast mij dat de heer Kleuver geen derde motie heeft dat het college maar gewoon moet stoppen met werken en al zijn werk aan de kant moet leggen. Die was nog zwaarder geweest. Ik vind het een verder vooruitschuiven en de kiezer weer opnieuw iets vragen. Het is nu een keer aan de politiek van Utrecht. Spreek uzelf uit, zeg ik de heer Kleuver.

De heer **KLEUVER** (D66): Het nu doorzetten van het ALU tegen alle geluiden in de stad in, is geen kwestie van daadkracht, maar een kwestie van machtsvertoon, van het doordrammen van een plan omdat je die mogelijkheid hebt, terwijl de hele stad tegen is. Daar zijn wij niet voor.

De heer **EGGERMONT** (SP): Voorzitter! Vanochtend heb ik mijn mooiste kledingstuk aangetrokken. Het is een T-shirt uit Indonesië, dat ik heb gekocht toen ik daar de internationale conferentie bezocht, niet zo lang na de val van dictator Suharto. Echter, een paar uur nadat de conferentie begon, werd het gebouw door het leger afgegrensd, alle buitenlandse bezoekers afgevoerd en opgesloten en vervolgens werden de Indonesië-conferentiegangers uiteengeslagen door door het leger ingehuurde hooligans. Dit T-shirt is mijn mooiste kledingstuk, omdat het mij er telkens weer aan herinnert dat in de strijd voor een rechtvaardige wereld niets vanzelfsprekend is. Papier is geduldig, ook de uitvoering van democratische rechten zal in de praktijk moeten blijken. Naar de mening van de SP-fractie gaat het daarover in dit debat.

Het raadgevend referendum is het democratisch recht van de burgers in de stad. De SP-fractie is er trots op dat wij dit hebben georganiseerd. Wij vinden het hooguit jammer dat de er maar liefst zestien uitzonderingen zijn op grond waarvan burgers geen gebruik kunnen maken van dit recht. In de brief van de burgemeester waarin hij de kennisgeving ontvankelijk heeft verklaard, geeft hij aan dat elf van de zestien uitzonderingsgronden niet van toepassing zijn op dit raadsbesluit. De SP-fractie is het volmondig met de burgemeester eens. Er zijn nog vijf punten over. Ik ga ze niet alle vijf na, maar ik ga wel in op twee redenen die hier zijn genoemd om tegen het verzoek te zijn.

De eerste is door de heer Buunk genoemd. Ik heb hem een ongelooflijke cirkelredenering horen maken waarin hij eromheen draait dat er nooit een besluit van de gemeenteraad is geweest dat überhaupt referendabel was. Hij redeneert dan in de trant van "in de geest van". Als we op die manier onze democratische rechten beoordelen, zijn we ver van huis.



Middagvergadering van 3 december 2009

22

De tweede kwam van de heer Smid. Hij vindt dat wij nu niet meer kunnen wachten. Wij hebben inmiddels ik weet niet hoeveel jaren gewacht tot er een goed voorstel kwam. Dat is nooit gekomen. Nu zeggen de mensen dat zij er iets over willen zeggen. Het lijkt mij overdreven om niet op die drie maanden te kunnen wachten.

De heer **SMID** (CDA): Ik aarzelde om te reageren, maar doe het toch. Vindt de heer Eggermont dat wij hier met 45 democratisch gekozen raadsleden zitten en dus met minstens 45 democraten in de raad zitten? Er zijn hier meer mensen aanwezig. Ik werp van mij dat er democratische en niet-democratische elementen aanwezig zijn. Wil hij dat in zijn verhaal verhelderen?

De heer **EGGERMONT** (SP): Nee, dat komt nog.

De heer **SMID** (CDA): In dat geval wil ik vragen om niet zulke grote woorden over democratisch en niet-democratisch in de mond te nemen. In deze zaal zijn wij allemaal democraten.

De heer **EGGERMONT** (SP): Het land waar ik toen op bezoek was, was op dat moment ook democratisch. Laat dat duidelijk zijn. Die dingen staan niet vast en dat moet iedere dag worden bevochten. Dat is waarover het nu gaat. Als de heer Smid een andere mening heeft, kan ik dat een antidemocratische mening vinden.

Er zijn volgens ons geen uitzonderingsgronden op grond waarvan burgers hun democratisch recht kan worden ontnomen. Als de meerderheid hier toch toe besluit –en hier komt het mijnheer Smid– dan is dat een politiek antidemocratische beslissing. Het gevecht voor de herinvoering van een democratisch recht zal voor de SP-fractie een van de onderwerpen zijn waarmee wij de verkiezingen van 3 maart in zullen gaan. Linksom of rechtsom, de burgers krijgen hun referendum.

De heer **ISABELLA** (PvdA): Ik maak ernstig bezwaar tegen de woorden van de heer Eggermont. Het kan niet zo zijn dat in een raadsvergadering waar democratisch gekozen volksvertegenwoordigers zitten er sprake zou zijn een besluit anti- of ondemocratisch is, als de meerderheid van de raad een besluit neemt. Ik wens dat teruggenomen te hebben.

De heer **EGGERMONT** (SP): Dat ben ik niet van plan.

De heer **ISABELLA** (PvdA): Dan ga ik nadenken over persoon en feiten. Wij zijn hier gekozen volksvertegenwoordigers, dat kan volgens mij niemand ontkennen. Ik vind het gek dat een lid van deze gemeenteraad mij verwijt dat ik een antidemocratisch besluit neem als dat door de meerderheid van de raad wordt genomen. Dat kan niet.

Mevrouw **MOS** (GroenLinks): Ik vind dat zaken hier op de spits worden gedreven. Wat hier aan de hand is, is dat democratie meer is dan alleen besluitvorming door 45 gekozen raadsleden in de raad. Het geeft geen pas om tegen iemand die het antidemocratisch vindt dat initiatieven van bewoners die niet worden gehonoreerd, terwijl daarvoor wel regels zijn, te zeggen dat hij dat niet mag vinden. De kwestie is of wij het democratisch recht van de bewoners die zij volgens juridische regels hebben, honoreren.

De **VOORZITTER**: Met de nuance van de heer Isabella dat besluiten die in de raad worden genomen vanzelfsprekend op een democratische wijze tot stand komen.

De heer **ISABELLA** (PvdA): Het zou de heer Eggermont sieren als hij dat onderschrijft. Als hij dat heeft bedoeld, begrijp ik dat. De toelichting van mevrouw Mos begrijp ik en de woorden die de heer Eggermont gebruikt, verwerp ik.

De heer **EGGERMONT** (SP): Oké, dan zal ik het uitleggen. Deze raad kan op democratische wijze, democratische en antidemocratische besluiten nemen.

De heer **ISABELLA** (PvdA): Wat zijn antidemocratische besluiten?



Middagvergadering van 3 december 2009

23

De heer **EGGERMONT** (SP): Dat zijn besluiten waarbij de democratische rechten van onze burgers niet worden gehonoreerd.

De heer **ISABELLA** (PvdA): Met deze SP-uitleg kan ik uit de voeten.

De heer **OLDENBORG** (Leefbaar Utrecht): Dat is een belangrijke constatering.

De heer **RIETKERK** (ChristenUnie): Voorzitter! Ik kan na het vele dat gezegd is, kort zijn over de punten waartegen wij bezwaar hebben. Ze zijn ieder voor zich al eerder genoemd. Wij hebben drie bezwaren tegen het referendum.

In de eerste plaats is er geen echte keuze, geen dilemma. Het is namelijk een pakket maatregelen, dat is al genoemd. Waar ben je voor en waar ben je tegen als je dat aan Utrechters voorlegt?

Het tweede bezwaar is dat een referendum verkeerde verwachtingen wekt. Mensen denken voor of tegen iets te stemmen, maar minstens de helft van de maatregelen is al lang in het NSL opgenomen. Je weet niet waar de mensen tegen of voor stemmen.

Het derde bezwaar is dat als je op alle onderdelen referenda gaat houden, je in een andere bestuurscultuur terechtkomt, een meer Zwitserse cultuur. Dat is goed voor de Zwitsers, maar ik vind ons systeem beter, namelijk dat het land geregeerd wordt door volksvertegenwoordigers die de zaken goed kunnen beoordelen.

De heer **OLDENBORG** (Leefbaar Utrecht): Ik wijs de heer Rietkerk op het volgende punt. Hij zegt dat men niet weet waar men voor of tegen stemt. Ik weet niet of de heer Rietkerk met de diverse mensen die het referendumverzoek hebben ingediend, heeft gesproken. Het kan namelijk heel goed zijn, dat is de indruk die ik van ze heb, dat een totaal pakket zoals dat hier ligt, voortkomt uit een bepaalde visie over wat er moet gebeuren om bijvoorbeeld de stad te laten groeien. Dat zou een punt kunnen zijn. Als mensen die visie niet delen, kunnen zij heel goed tegen het ALU zijn. Dan gaat het niet om individuele zaken, want uiteindelijk gaat het bij elk voorstel om de basisgedachte waaruit dat voorstel is ontstaan. Ik vind dat de heer Rietkerk de Utrechters ongelooflijk te kort doet, zodra hij zegt dat het te ingewikkeld wordt.

De heer **RIETKERK** (ChristenUnie): Dit is opnieuw een illustratie hoe ingewikkeld het ligt. De heer Oldenburg suggereert dat wanneer je dit voorlegt aan de bevolking, erbij moet worden vermeld dat het gaat om de visie waaruit dit geboren is, wat die visie is en waar men dan voor of tegen stemt. Ik wens hem sterkte als hij dit wil doen.

De heer **OLDENBORG** (Leefbaar Utrecht): Wij leggen niets aan de bevolking voor, de bevolking vraagt dit zelf. De bevolking heeft er ook over nagedacht. Ik ga er niet van uit dat de Utrechter niet heeft nagedacht voordat hij dit verzoek heeft neergelegd. Zo ver durf ik in ieder geval niet te gaan.

De heer **RIETKERK** (ChristenUnie): Ik heb hier een velletje voor mij liggen met 55 maatregelen, van een fietstunnel tot vertramming, die in dit pakket zitten. De heer Oldenburg heeft dat natuurlijk ook. 55 maatregelen tot een bedrag van EUR 1,4 miljard. Ik geef het hem te doen om aan de burgerij duidelijk te maken waar zij voor en waar zij tegen stemt. Ik snap dat absoluut niet.

De heer **OLDENBORG** (Leefbaar Utrecht): Ik heb het niet bij de hand. De heer Rietkerk geeft de kiezers ook het verkiezingsprogramma van de ChristenUnie. Daar staan ongetwijfeld meer dan 55 maatregelen in. Hij heeft er uiteindelijk, terecht, het volste vertrouwen in dat de kiezer een verstandige keuze maakt. Die zal echt niet bij al die 55 punten denken: daar ben ik helemaal voor. Dezelfde democratische keuze legt hij dan ook voor. Dat is niet anders. Het is een ingrijpend besluit voor deze stad om anderhalf miljard te investeren. Daar moeten we allemaal terecht aan meebetalen. Ik denk dat de kiezer daar best iets over mag zeggen, zeker als die dat zelf vraagt.

De heer **RIETKERK** (ChristenUnie): Ik vind het voorbeeld van het verkiezingsprogramma heel mooi. Dat is de legale weg waarlangs de bevolking zich kan uiten op 3 maart. De fractie van de ChristenUnie is voor de ALU. Dan kunnen de kiezers op grond daarvan voor of tegen stemmen. Dat vind ik de normale weg.



De heer **SMID** (CDA): Ik heb een vraag aan de heer Oldenburg, ik heb die al eerder willen stellen. Mijn vraag is toch een soort quizvraag. Stel er zal 3 maart een referendum zijn, stel het hele ALU ligt dan voor –ik ga mee in zijn redenering– stel de ene helft van de stad is een groot voorstander van een Spoorlaan of een nieuwe invalsweg, de andere helft niet, en een andere helft van de stad is sterk tegen openbaar vervoer en maatregelen voor de fiets. Nu is het 4 maart, wat moeten wij dan op 4 maart doen? Welke conclusie kun je beleidsmatig uit zo'n uitslag trekken die toch de luchtkwaliteit van Utrecht ten goede komt?

De heer **OLDENBORG** (Leefbaar Utrecht): Ik denk dat dit helemaal niet zo ingewikkeld is. Wij hebben een ALU voorgelegd en daarover doet de kiezer een uitspraak. Ik doe even met de heer Smid mee. Stel er komt een fiftyfifty uitspraak uit, dan heeft hij dezelfde verantwoordelijkheid die hij vandaag heeft. Dan heeft de kiezer gesproken en die zegt dat er geen duidelijke uitslag is. Stel dat 90% van de kiezers zegt dat het ALU moet doorgaan? Dan heeft de heer Smid voor die anderhalf miljard draagvlak als hij vervolgens de coalitieonderhandelingen in gaat. Als 90% nee tegen het ALU zegt, dan zullen er mensen zijn die voor de tram zijn en tegen de Spoorlaan, maar dan weet hij wel dat hij heel goed moet nadenken over wat hij in de komende vier jaar werkelijk gaat doen. Dat is waar het om gaat. Als het inderdaad fiftyfifty is, dan ligt de verantwoordelijkheid, net als bij die 90/10-verhouding, nog altijd bij de raad. Zo hoort het in een democratie. Als je mensen een middel geeft, dan moet je ze het recht geven om dat te gebruiken, dat is democratische moed.

De heer **SMID** (CDA): Dus ook als er een grote meerderheid voor of tegen is, is het goed dat wij de beslissing nemen. Dat is niet alleen maar de optelsom van mensen die tegen het een of tegen het andere onderdeel zijn. Juist vanwege de redenering die de heer Oldenburg zojuist aangaf, blijf ik van mening dat het in de politiek thuishoort. Ook na 3 maart, als wij weer verder moeten, moeten wij een beslissing kunnen nemen. Die kunnen we niet nemen als we niet weten waarom mensen voor of tegen hebben gestemd.

De heer **OLDENBORG** (Leefbaar Utrecht): Daarom is het zo belangrijk dat de verantwoordelijkheid bij de politiek blijft liggen. Daarom staat het ook zo in de verordening.

Mevrouw **MOS** (GroenLinks): Ik ken de ChristenUnie als een rechtsgetrouwe partij. Het verbaast mij zeer dat de heer Rietkerk de mogelijkheden niet toepast die de referendumverordening biedt om bewoners een democratisch recht te bieden om een referendum aan te vragen. Sterker nog, hij suggereert zelfs dat dit illegaal zou zijn. Hij zegt dat de verkiezingen op 3 maart legaal zijn, met andere woorden, een referendum over het ALU is kennelijk niet legaal.

De heer **RIETKERK** (ChristenUnie): Dat laatste kan ik als een misverstand uit de weg ruimen. Dat heb ik niet gezegd. Ik denk dat het verzoek om een referendum te houden volkomen legaal is, dat staat in de verordening. Wat dat betreft is het een correct verzoek. Maar het is ook aan de raad, dit is al eerder door de fracties van de VVD en het CDA gezegd, om te besluiten of hij dat verzoek wil inwilligen. Dat kan de raad wel en niet doen. Ik vind dat de raad dat wel kan doen, maar dan moet het ten eerste een duidelijk dilemma zijn waardoor de mensen weten waarover zij stemmen –wij hebben daarover eerder ellende gehad– en ten tweede moet het geen verkeerde verwachtingen wekken. Vaak is een referendum een fopspeen. Mensen bijten erin en later zijn ze kwaad omdat het toch niet gebeurt zoals zij hebben gestemd. Ook daarvan hebben wij voorbeelden. Ik zou zeggen, pas vooral op en doe het alleen in uitzonderlijke situaties en niet bij ieder groot punt. Er doen zich voldoende grote punten voor in de stad. Je doet het niet bij ieder groot punt en daarom vind ik dit punt een van de punten waarbij de raad tegen een referendum moet zijn.

Mevrouw **MOS** (GroenLinks): Dit is pas de tweede keer sinds de mogelijkheid voor een bewonersreferendum bestaat dat bewoners daarvan gebruik maken en dit vraagstuk hier voorleggen. Hoe zo gebeurt het vaak? Het is juist de bedoeling dat je de bewoners de mogelijkheid biedt om het advies te geven dat zij willen geven.



Middagvergadering van 3 december 2009

25

De heer **RIETKERK** (ChristenUnie): Ik heb mij nooit tegen die mogelijkheid uitgesproken. Ik heb criteria aangedragen die de raad kan hanteren om ermee in te stemmen of niet. Ik vind de criteria dat er een duidelijk dilemma moet zijn en dat er geen verkeerde verwachtingen moeten worden gewekt heel duidelijk en die mag de raad volgens mij gebruiken.

Mevrouw **MOS** (GroenLinks): Die staan toch niet in de verordening.

De heer **RIETKERK** (ChristenUnie): Die staan niet in de verordening, maar die zitten wel opgesloten in de zin dat de raad het kan doen en het niet kan doen. Misschien moeten we, geleerd van de ervaringen door de jaren heen, daarvoor op een gegeven moment regels maken. Dat zal het zeker verhelderen.

De heer **OLDENBORG** (Leefbaar Utrecht): Zou het niet helpen om dat een keer te doen?

De heer **KLEUVER** (D66): Terecht waarschuwt de fractie van ChristenUnie ertegen dat er geen valse verwachtingen moeten worden gewekt. Is die het dan met de fractie van D66 eens dat die valse verwachtingen veroorzaakt zijn omdat iemand uit het vorige college de boel al in Den Haag heeft gelegd zonder medeweten van de raad? Is dat niet een belangrijke oorzaak van het feit dat er nu valse verwachten worden gewekt als we een referendum houden, omdat het ALU deel uit maakt van het NSL?

De heer **RIETKERK** (ChristenUnie): Dat is even een doordenkertje. Er zijn verkeerde verwachtingen gewekt doordat het ALU in april is ingediend? Het college was daar wettelijk toe verplicht omdat er een uiterste datum was.

De heer **KLEUVER** (D66): Dan leg ik het even uit. De fractie van ChristenUnie kwam zelf met de opmerking dat als je een referendum houdt, je geen verkeerde verwachtingen moet wekken. Die verkeerde verwachtingen bestaan er uit dat met het referendum de indruk wordt gewekt dat de gemeenteraad daar volledig over kan besluiten, maar dat kan de gemeenteraad helemaal niet. Dat is iets waaraan de fractie van ChristenUnie heeft meegewerkt.

De heer **VAN DER ROEST** (PvdA): Wat mee eerder opviel is dat de suggestie wordt gewekt dat wij allemaal niet hebben geweten dat de vorige wethouder de maatregelen uit het ALU in Den Haag heeft gelegd. Dat hebben wij wel geweten en dat is meerdere malen gemeld. Wij hebben alleen gereageerd zoals wij hebben gereageerd en daarmee is het basta. De kant die heer Kleuver opgaat, deel ik niet.

De heer **VERHOEF** (Burger en Gemeenschap): Terecht wordt er door de fractie van ChristenUnie op gewezen dat het een fopspeen is, maar ook de fractie van ChristenUnie heeft de referendumverordening goedgekeurd en dus de burgers een recht gegeven. Stel dat we samen met de initiatiefnemers tot een heldere formulering van het referendum kunnen komen en dat de uitkomst werkzaam is in de zin dat die een duidelijke richting geeft. Stemt de fractie van ChristenUnie dan wel in met een referendum?

De heer **RIETKERK** (ChristenUnie): Ik liggen twee vragen, een van de heer Kleuver. Ik ontken dat de vorige wethouder op deze portefeuille verkeerde verwachtingen heeft gewekt. Hij heeft destijds bij deze discussie heel duidelijk gesteld dat de raad wel degelijk invloed kan uitoefenen en veranderingen kan aanbrengen. Dat is een zeer realistische uitspraak.

Ik stem in met het voorstel van de heer Verhoef. Zodra het dilemma duidelijk is en je kunt waar- maken wat de bevolking vraagt in een referendum, is er alle reden om dat te overwegen. Ik sluit bij onderdelen van dit hele pakket niet uit dat er zo'n punt naar voren komt. De VVD-fractie heeft er al op gewezen. De spoorweg komt er pas na 2015. Ik kan mij voorstellen dat de mensen bij het uitwerken van het concrete plan weten waar zij voor of tegen kunnen stemmen en de raad toezegt te zullen doen wat de mensen vragen. Dan vind ik het weer te overwegen.

De **VOORZITTER**: Wij zijn aan het einde van dit debat. De wethouders hoeven hier niet op te reageren. Dit is een debat tussen de raadsleden onderling en ik heb begrepen dat de wethouder er geen behoefte aan heeft om te adviseren.



Middagvergadering van 3 december 2009

26

Ik kom tot besluitvorming. De vraag is, ik lees dit voor uit de toelichting op de verordening: "*Het doel van de kennisgeving is dat de raad direct beslist of een onderwerp referendabel is.*" Met andere woorden, we beslissen vandaag of er een referendum komt. Elke fractie heeft haar standpunten helder geformuleerd en al zijn nuances. Die ga ik nu niet herhalen, want dat kan iedereen teruglezen in het verslag. We komen uiteindelijk tot de conclusie of er wel of geen referendum wordt gehouden.

Ik stel het volgende voor. Ik breng eerst de moties in stemming en daarna zal ik concluderen wat de fracties hebben gestemd. Ik zal dan de elementen uit de verordening noemen die daarbij gebruikt zijn.

De heer **OLDENBORG** (Leefbaar Utrecht): Volgens mij kan de motie waarin een advies wordt gevraagd aan de referendumcommissie niet in stemming komen voordat we stemmen of er überhaupt een referendum komt.

De **VOORZITTER**: Ik zou niet weten waarom niet. Stel je voor dat die motie wordt aangenomen, dan leggen we de boel stil. Ik neem aan dat dit de bedoeling van fractie van D66 is. Met de adviezen van de referendumcommissie wordt dan het debat weer vervolgd. Daar is goed over nagedacht.

De heer **OLDENBORG** (Leefbaar Utrecht): Ik begrijp het.

De **VOORZITTER**: Dan komen de moties in stemming en vervolgens concludeer ik wat er uitkomt.

Aan de orde is de afhandeling van motie 80.

De heer **VERHOEF** (Burger en Gemeenschap): Mijnheer de voorzitter! In het ALU-plan zitten ook goede zaken en ik denk dat wij de bewoners de kans moeten geven om een referendum te houden. Ik wil er op dit moment niet mee stoppen en zal tegen de motie stemmen.

Motie 80 wordt hierna bij handopsteken verworpen, waarbij de voorzitter constateert dat de aanwezige leden van de fractie van D66 ervoor gestemd hebben.

Aan de orde is de afhandeling van motie 81.

Mevrouw **SCHURING** (GroenLinks): Voorzitter! In het presidium is besproken of de Referendumcommissie een advies zou moeten geven. Toen was daarvoor geen meerderheid, maar wij hebben er wel voor gepleit. Wij grijpen ook nu alles aan om een ander licht over de Referendumverordening te laten schijnen, daarom zullen wij de motie steunen.

De heer **OLDENBORG** (Leefbaar Utrecht): Voorzitter! Het probleem is dat mijn fractie het niet eens is met de eerste overweging, maar ik vind wel dat gezien het feit dat er een Referendumcommissie is, het bijna onbeschoft is om deze geen advies te laten geven over het referendumverzoek. In die zin is het heel goed dat de referendumcommissie een advies geeft, want die hebben we zelf ingesteld. Daarom zullen we de motie steunen, ondanks mijn voorbehoud op de eerste overweging.

De heer **EGGERMONT** (SP): Voorzitter! Wij zijn het eens met het dictum en het oneens met de overwegingen.

De heer **VERHOEF** (Burger en Gemeenschap): Voorzitter! Daar kan ik mij bij aansluiten.

Motie 81 wordt bij handopsteken verworpen, waarbij de voorzitter constateert dat de aanwezige leden van de fracties van SP, Leefbaar Utrecht, Burger en Gemeenschap, GroenLinks en D66 ervoor hebben gestemd.

De heer **VERHOEF** (Burger en Gemeenschap): Mijnheer de voorzitter! Mag ik aan de tegenstemmers vragen waarom ze de Referendumcommissie de vraag niet voor willen leggen.



De **VOORZITTER**: Een stemverklaring achteraf lijkt mij iets voor de wandelgangen. De motie is in stemming gebracht.

De heer **VERHOEF** (Burger en Gemeenschap): Dat begrijp ik en dat neemt geen keer, maar ik vind het wel netjes voor de burgers, zeker vanuit de partijen die tegen gestemd hebben, dat zij even duidelijk maken waarom ze hebben tegengestemd.

De **VOORZITTER**: Dat bepalen ze zelf. Er komen nog debatten en men kan elkaar ook buiten de raad hierop bevragen.

Ik ga over tot de besluitvorming. Het doel van de kennisgeving is dat de raad direct beslist of het onderwerp referendabel is of niet. Ik kom tot de volgende telling en ik vraag u aan het eind daarover een oordeel te geven.

Mevrouw **SCHURING** (GroenLinks): Ik wil graag een hoofdelijke stemming op dit punt.

De **VOORZITTER**: Dat kan. Ik kom tot de volgende conclusie en die zal leiden tot een stemming of er wel of geen referendum komt. De griffier en ik komen tot een kwalificerende samenvatting. De verordening is de basis voor de besluitvorming. Wij hebben van de fracties van GroenLinks, Leefbaar Utrecht, Burger en Gemeenschap, D66 en de SP gehoord dat zij geen beletsel zien tot het houden van een referendum en van de fracties van de PvdA, de VVD, het CDA en de CU dat zij geen referendum willen. De lijn van de redenering is dat de vier fracties die tegen het referendum zijn, in al zijn nuances hebben gezegd dat het besluit niet verder kan worden uitgesteld, dat is de P-variant. Expliciet door de VVD-fractie, maar ook door anderen is de O-variant genoemd, die is eerder in de besluitvorming geweest. Subsidiair is gezegd dat de zaak te complex, te groot, te veel omvattend is en men in algemene zin, los van de bepaling, geen referendum over het ALU wil. Dit is ruw samengevat, de nuances staan in het verslag.

De heer **VERHOEF** (Burger en Gemeenschap): Mijnheer de voorzitter! Voor ons is het heel belangrijk om te weten of het college bereid om voor de afzonderlijke onderwerpen wel een referendum toe te staan, als dit referendum het niet haalt.

De **VOORZITTER**: Dit komt bij het debat over het ALU aan de orde.

De heer **OLDENBORG** (Leefbaar Utrecht): Voorzitter! Ik denk dat dit heel wezenlijk is. Wij kunnen het nu via de notulen regelen, maar wij nemen een officieel raadsbesluit. Dit betekent dat dit raadsbesluit openstaat voor beroep en bezwaar en dat de overwegingen waarop wij het afwijzen, de grond van de afwijzing, heel duidelijk moet zijn geformuleerd, zodat degene die in beroep en bezwaar gaat een handvat heeft om dit te doen. We zullen op zijn minst de artikelen moeten vermelden op grond waarvan wij besluiten het verzoek niet toe te staan. Dat betekent dat wij daarover overeenstemming moeten hebben, omdat wij burgers anders een dubbel onrecht aandoen, want dan kunnen zij wel bezwaar maken, maar weten zij niet waartegen. Dat zullen zij altijd verliezen, omdat zij dat artikel niet kunnen noemen. Ik denk dat het niet zo simpel kan als nu wordt voorgesteld.

De **VOORZITTER**: Daarom heb ik bewust die artikelen P en O genoemd. Iedereen kleurt zijn eigen inbreng en dat moet gekwalificeerd worden. De redeneringen en de argumenten staan allemaal in de notulen en ik zou daaraan onrecht doen als ik die hier ga samenvatten. Ik noem de fracties die tegen het referendum zijn, want dat lijkt een meerderheid te worden. Daarover zal geprocedeerd worden, als dat al gebeurt. Dat zijn de fracties van de PvdA, de VVD, het CDA en de ChristenUnie. Dat is een meerderheid van de raad. Die hebben in allerlei kleuringen gezegd, en dat kan worden nagelezen, dat zij willen doorgaan met de besluitvorming, dat is de P-variant in de verordening. De O-variant is expliciet door de VVD genoemd en in algemene zin door de PvdA en het CDA. Het referendum kan worden gehouden en kan ook niet worden gehouden. Het is te complex, dus het derde argument is dat men in algemene zin geen referendum wil. De eindconclusie breng ik hoofdelijk in stemming. Daarbij kunnen stemverklaringen worden gegeven.

Ik concludeer dat de raad besloten heeft dat geen referendum kan worden gehouden over het besluit dat nu voorligt. Dat is de taal van de verordening. Die conclusie komt in stemming.



Middagvergadering van 3 december 2009

28

De heer **VERHOEF** (Burger en Gemeenschap): Dit betekent dat als dit referendum niet kan worden gehouden, de bezwaren gelden die zijn genoemd.

De **VOORZITTER**: Dat klopt. Die staan goed in de notulen beschreven. Iedereen heeft dat goed toegelicht en daar kan men het eens of oneens mee zijn.

De heer **GELDOF** (VVD): Om alle misverstanden te voorkomen: als straks iemand voor is, waar stemt hij dan voor? Dan is het voor iedereen helder waarvoor of waartegen men gestemd heeft.

De **VOORZITTER**: Mijn constatering komt in stemming, en dan vraag ik per persoon of die het daarmee eens is. De mensen die het daarmee eens zijn, zijn dus tegen het referendum. Ik constateer dat de raad daarmee heeft besloten dat geen referendum kan worden gehouden.

De heer **GELDOF** (VVD): Als ik bij de hoofdelijke stemming "voor" zeg, dan ben ik dus tegen het referendum.

De **VOORZITTER**: Dan bent u voor die conclusie en dus tegen het referendum.

De heer **VERHOEF** (Burger en Gemeenschap): Ik stel voor om het op papier te zetten, dan weten we precies wat besluiten.

De **VOORZITTER**: Feitelijk heeft de raad al besloten. Ik constateer, zoals ik bij een huwelijk constateer dat iemand getrouwd is, dat de raad hiermee heeft besloten dat er geen referendum kan worden gehouden.

De constatering van de voorzitter dat de raad heeft besloten dat er geen referendum kan worden gehouden, wordt in stemming gebracht en met 24 tegen 19 stemmen aangenomen.

Voor de constatering van de voorzitter stemmen de leden: Geldof, Aydemir, Jansen op de Haar, Beerlage, Essousi, Van der Roest, Van Ditmarsch, Rietkerk, mevrouw Monnink, mevrouw Dibi, Wijmenga, mevrouw Schell, Hoek, mevrouw Bouazani, mevrouw Boudewijns, Isabella, Van der Marel, Buunk, Gravesteijn, Dijk, mevrouw Van Iperen, Taskan, Engbers en Smit.

Tegen de constatering van de voorzitter stemmen de leden: mevrouw Willemsen, mevrouw Van Rooij, Ravesteijn, mevrouw Schipper, Kleuver, mevrouw Schuring, Zwanenberg, Çavuşoğlu, mevrouw Mos, mevrouw Bottse, mevrouw Van Gemert, mevrouw Peetoom, Baerveldt, Oldenburg, Verhoef, mevrouw Oskam, Schipper, Van Corler en Eggermont.

De **VOORZITTER**: Ik stel hierbij vast dat de raad heeft besloten dat er geen referendum kan worden gehouden over het besluit over het ALU dat nu voorligt.

De **VOORZITTER** schorst daarop de vergadering.

Nadat de **VOORZITTER** de vergadering heeft heropend geeft hij het woord aan wethouder mevrouw De Bondt, die een mededeling wil doen

Mevrouw **DE BONDT** (wethouder): Voorzitter! Mijn excuses dat ik later ben gekomen, maar dit is omdat er vanochtend een prijsuitreiking was. Utrecht was genomineerd voor de Award Stedelijke Distributie. Dit is een prijs van EUR 250.000,00 die het ministerie van Verkeer en Waterstaat beschikbaar stelt voor het meest innovatieve en beste distributiesysteem op het gebied van het goederenvervoer. Ik wist niet of wij zouden winnen. Ik ben naar Den Haag gegaan met het idee dat als wij zouden verliezen, ik heel snel de zaal uit zou vliegen om nog op tijd bij de raad te zijn, maar dat is mij gelukkig niet gelukt. Utrecht heeft samen met CarGo Hopper gewonnen met het initiatief om de bierboot en de CarGo Hopper beter op elkaar af te stemmen. Het zijn beide innovatieve ideeën om de distributie in onze binnenstad goed mogelijk te houden. Wij gaan de ritten en de vaarten op elkaar afstemmen en als de een te weinig capaciteit heeft om bepaalde ritten te doen, neemt de ander die over met de boot, of visa versa. Het afval van de verpakkingen wordt niet meer normaal ingezameld, maar met de CarGo Hopper.



Het gaat om een samenwerking van verschillende bedrijven samen met de gemeente om ervoor te zorgen dat er zo min mogelijk ritten met groot vrachtmaterieel in de binnenstad nodig zijn. Wij hebben met dit idee gewonnen en ik ben daarop enorm trots. Ik vind het een goede stimulans omdat wij de goede weg zijn ingeslagen; wij gaan hier absoluut mee verder.
(Applaus.)

Vragenuurtje.

1. Vragen van de fractie van Leefbaar Utrecht inzake de inrichting en bebording van het Verkeersplein Hooggelegen

De heer **OLDENBORG** (Leefbaar Utrecht): Voorzitter! Afgelopen weekend vond er helaas een dodelijk ongeval plaats op het Verkeersplein Hooggelegen. Er is heel veel over gepubliceerd. Met name Veilig Verkeer Nederland heeft aangegeven dat de inrichting, de bebording en alles wat erbij hoort daaraan debet zouden kunnen zijn. Op dit moment wordt er natuurlijk gigantisch gebouwd, dat is duidelijk, en dat veroorzaakt altijd een onoverzichtelijke situatie. Voor ons gaat het om de vraag of de gemeente op dit moment weer verantwoordelijk is voor de inrichting van het verkeersplein en dus ook voor het plaatsen van borden rond dat verkeersplein:

1. als de gemeente niet verantwoordelijk is, wie dan wel en wat doet de gemeente om ervoor te zorgen dat de verantwoordelijke partij het gaat doen?
2. als de gemeente verantwoordelijk is, wat gaat zij dan zelf doen om ervoor te zorgen dat de bebording duidelijk en veilig wordt? Ik neem aan dat wij allemaal willen voorkomen dat zo iets nog een keer plaatsvindt.

De heer **BOSCH** (wethouder): Voorzitter! Het is voor sommigen misschien verrassend dat mevrouw De Bondt deze vraag niet beantwoordt, maar Verkeersplein Hooggelegen in aanleg is onderdeel van het project Leidsche Rijn en daarmee bestuurlijk bij mij ondergebracht.

Elk dodelijk ongeval in de stad is natuurlijk te betreuren. Ik zou wensen dat ik op de vragen heel eenduidig met een ja of nee kan antwoorden, maar zo complex als de verkeerssituatie is, zo is het ook met dit ongeval en het verdere verloop. Daarom zal ik misschien iets meer woorden gebruiken dan gebruikelijk is bij mondelinge vragen.

Zoals men weet, is een politiebusje betrokken bij dit ongeval. Dit betekent dat de politie van een andere regio, in dit geval uit de Gooi en Vechtstreek, het onderzoek doet naar de toedracht van het ongeval. Dit betekent dat er feitelijk geen enkele mededeling over wordt gedaan. Dat maakt het voor ons moeilijk om de precieze toedracht, zelfs de precieze plek, van het ongeluk te bepalen. Wij moeten afwachten tot met ons contact wordt opgenomen en dat kan dus zijn met ons als gedeeltelijk wegbeheerder – ik zal er zo iets preciezer op ingaan – of met Rijkswaterstaat, die ook voor een gedeelte wegbeheerder is. Op Hooggelegen is de gemeente verantwoordelijk tot aan de opritten van de A2. Die verantwoordelijkheid strekt zich natuurlijk ook uit tot de bewegwijzering op die plek. De precieze toedracht van het ongeval wordt onderzocht en dat kan het verschil uitmaken bij de directe verantwoordelijkheid. Het antwoord op vraag 1 of de gemeente inderdaad verantwoordelijk is voor de inrichting en bebording van Verkeersplein Hooggelegen heb ik indirect gegeven. Die verantwoordelijkheid ligt gedeeltelijk bij de gemeente en gedeeltelijk bij Rijkswaterstaat: tot aan de afritten van de A2 ligt die bij de gemeente en voor het andere deel bij Rijkswaterstaat.

De materiële kant is het belangrijkste. Wat gaat de gemeente doen om de inrichting en de bebording duidelijker en veiliger te maken en op welke termijn zal dat plaatsvinden? Het is goed om toe te lichten wat op dit moment de stand van zaken is van de aanpassing van Verkeersplein Hooggelegen. De definitieve inrichting is bijna bereikt. Men kan zien dat het heel snel gaat. Het kost mij bij wijze van spreke al moeite om nog te weten hoe het was. Wij zijn tevreden over het tempo waarin het werk wordt gedaan. Het eindontwerp, dat bijna zijn voltooiing nadert, voldoet aan alle verkeerskundige eisen die daaraan kunnen worden gesteld en is goedgekeurd door alle betrokken partijen, gemeente en Rijkswaterstaat. De definitieve bewegwijzering moet nog worden aangebracht, ook door de gemeente Utrecht en er moet nog één strook worden opengesteld voor het verkeer vanuit De Meern richting Amsterdam. Daarom is er gedeeltelijk sprake van een tijdelijke inrichting met gele borden, schildjes en bakens.

De verkeersmaatregelen, ook de tijdelijke, zijn allemaal besproken in de organen die daarover gaan, ook bij de ingebruikname van dat deel waarvoor de gemeente als werkbeheerder fungeert. Door alle betrokkenen is geconstateerd dat die situatie in verkeerskundige termen veilig is en in gebruik genomen kon worden.



Als uit het politieonderzoek mocht blijken dat er een relatie is tussen het ongeval en de tijdelijke bewegwijzering, zullen wij direct bezien of daaruit verbeteringen kunnen voortvloeien. Maar bij het opnieuw kijken naar de situatie naar aanleiding van het ongeval was er voor de experts geen aanleiding om het ontwerp of de inrichting aan te passen.

De heer Oldenburg zei het al, de aanpassing die rond 12 oktober jl. is gedaan, is fors en weggebruikers hebben tijd nodig om te wennen aan die situatie. Zeker bij iemand die de weg incidenteel gebruikt, duurt die gewenning langer en is het onverwachte groter. Er is natuurlijk geprobeerd om met vooraankondigingen, tekstkarren en dergelijke de wijzigingen kenbaar te maken. Na 12 oktober zijn op een aantal punten wijzigingen aangebracht. De gewenning kan altijd aanleiding geven tot verwarrende situaties, verwarrend verkeersgebruik en herstelacties, met soms zeer vervelende gevolgen. Elke dag wordt gevolgd wat er gebeurt en als er zich toch weer nieuwe situaties voordoen en men denkt dat die met een aanpassing kunnen worden verbeterd, zal men dat ook zeker doen. Daarover spreken de gemeente, Rijkswaterstaat en de alliantie die Verkeersplein Hooggelegen aanlegt.

De heer **OLDENBORG** (Leefbaar Utrecht): Ik begrijp uit het antwoord van het college dat er continu contact met elkaar is en men er feitelijk samen mee bezig is.

De heer **BOSCH** (wethouder): Het is niet het goede moment om in positieve zin op te geven over de samenwerking aan de westrand van de stad, maar dat is bij Verkeersplein Hooggelegen absoluut het geval.

De heer **SCHIPPER** (SP): Is bij de aanpassingen in de komende tijd ook minimaal overwogen om grotere letters op de borden te gebruiken? Dat zou volgens mij helpen.

De heer **BOSCH** (wethouder): Ik zal de suggestie meenemen, maar ik heb er niet direct antwoord op. Het lijkt mij een nuttige suggestie en wij zullen kijken of die uitvoerbaar is.

2. Vragen van de SP-fractie inzake de OV-chipkaart

De heer **EGGERMONT** (SP): Voorzitter! Sinds dit jaar kan men met de OV-chipkaart ook binnen Utrecht reizen. Uit onderzoek over heel Utrecht is gebleken dat reizen binnen de gemeente met de OV-chipkaart gemiddeld 19% duurder is dan met de strippenkaart.

Naar aanleiding van dit onderzoek heeft de SP-fractie de volgende vragen:

1. Wat is de mening van de gemeente over deze prijsstijging in het openbaar vervoer?
2. Is de gemeente van mening dat reizigers door het Bestuur Regio Utrecht eerlijk geïnformeerd dienen te worden over de prijs van de ingebruikneming van de OV-chipkaart?
3. Is de gemeente van plan actie te ondernemen richting het Bestuur Regio Utrecht om deze prijsstijging ongedaan te maken en zo ja, welke?
4. Is de gemeente bereid om zich binnen het Bestuur Regio Utrecht te verzetten tegen de afschaffing van de strippenkaart zo lang deze prijsstijging niet ongedaan is gemaakt?

Mevrouw **DE BONDT** (wethouder): Voorzitter! Ik maak een opmerking vooraf. Dit onderwerp is twee weken geleden ook in de raad aan de orde geweest. Wat is de verantwoordelijkheid van de gemeente en wat van het BRU voor het openbaar vervoer? De prijs en de concessieverlening van het openbaar vervoer is primair de verantwoordelijkheid van het BRU. Daarmee kom ik op de beantwoording van de vragen.

Wat is de mening van de gemeente over deze prijsstijging in het openbaar vervoer zoals die in het rapport van de SP-fractie naar voren komt? De laatste woorden voeg ik niet helemaal voor niets aan de vraag toe. Het college vindt dat dit heel serieus en goed moet worden bekeken. In het verleden is door het BRU onderzoek gedaan naar de invloed van de chipkaart voor de tarieven in het openbaar vervoer. Daaruit kwam een ander beeld naar voren dan uit het rapport van de SP-fractie. Dat kan verschillende oorzaken hebben. Het kan betekenen dat de SP-fractie alleen naar de rit binnen de stad heeft gekeken, terwijl het BRU-gebied veel groter is. 37% van het vervoer is inderdaad korter dan 5 km, wat ongeveer de grens is die de SP-fractie heeft genomen. 63% rijdt dus over langere ritten.



Het is nodig om een goede analyse te maken van wat dit betekent, waar de verschillen in zitten, hoe je die verklaart en waarom de prijs anders is dan het BRU oorspronkelijk heeft berekend en bepaald. Het rapport van de SP-fractie is daarvoor een goede aanzet. Daarna moet worden bekeken of het een generieke prijsverhoging is of niet. Dit heb ik gisteren ook een aantal keren in een interview gezegd, alleen de nuance dat ik eerst wil kijken waarin de verschillen zitten, is blijkbaar niet helemaal doorgekomen.

Het allereerste wat moet worden gedaan, is het rapport van de SP, dat helder is en scherpe conclusies trekt, analyseren en kijken waar het verschil in zit. Er is een aantal zaken dat ik daarin mee wil nemen. De eerste heb ik al genoemd. De SP-fractie focust op het reizen binnen de stad, maar er wordt natuurlijk ook binnen de regio gereisd en over langere afstanden. Het rapport is alleen gericht op de ritten met de strippenkaart en niet op bijvoorbeeld abonneementhouders en de compensatiemogelijkheden die zij hebben. Ik wil even de tijd krijgen om met het BRU te overleggen om te bekijken waarin het verschil zit tussen het SP-rapport en wat wij in het verleden hebben gedacht. Dit is de allereerste stap om te verklaren waar dit verschil in zit en daarna zal ik kijken welke conclusies ik moet trekken: in die volgorde.

De tweede vraag of de gemeente van mening is dat er eerlijk moet worden geïnformeerd over de prijzen geldt voor ieder product dat op de markt verschijnt, dus ook voor de prijs van een buskaartje. Voordat je een kaartje koopt, moet het heel helder zijn wat het kost, zodat je een afweging kunt maken. Het simpele antwoord op die vraag is dus ja. In het verleden is er met ROVER en de Ouderenbonden over de tariefstelling van de basistarieven en de tarieven per afstand contact geweest en die hebben ermee ingestemd. Het moet absoluut helder zijn dat als je een product koopt, je moet weten wat het kost. In het verleden is daarover contact geweest met de consumentenorganisaties. Op websites en op ov9292 staat overigens wat de prijzen zijn.

Is de gemeente van plan actie te ondernemen richting het BRU? Ik heb al gezegd dat de gemeente samen met het BRU moet analyseren waarin de verschillen zitten en moet bekijken wat de gezamenlijke conclusie is. De SP-fractie heeft een deel van het openbaar vervoer er uitgelicht. Er is in de regio meer openbaar vervoer en daarvan moet een goede analyse worden gemaakt. Dat is de allereerste stap en daarna moet bekeken worden of er een aanpassing nodig is of niet.

De vierde vraag is of de gemeente bereid is zich binnen het BRU te verzetten tegen de afschaffing van de strippenkaart. Het antwoord is nee. De OV-chipkaart komt er en het is in principe een eerlijk systeem in die zin dat men eerlijk per afstand betaalt en weet wat het basistarief is. Bij de strippenkaart en de wijze waarop de zones zijn ingedeeld, is men afhankelijk van hoe dicht men op de grens van een zone instapt en of de bestemming binnen een zone ligt. Dit heeft deels met de afstand te maken, maar ook voor een groot deel niet. In beginsel is de strippenkaart een minder eerlijk systeem dan de OV-chipkaart. Daarnaast heeft de OV-chipkaart het voordeel dat herkomst- en bestemmingenonderzoek veel makkelijker geworden zijn. Daarmee kan het openbaarvervoersnet worden geoptimaliseerd en kunnen de bussen, en in de toekomst hopelijk ook de trams, beter op de behoefte van de reizigers worden afgestemd. Dat is absolute winst. Het antwoord op de vraag of de gemeente de OV-chipkaart zal terugschroeven is dus nee. Laten wij eerst bekijken waar het inzicht van het SP-rapport ons toe leidt en dan of wij iets aan de tariefstelling moeten wijzigen. Ik wil daar helemaal niet op vooruitlopen. Dat de OV-chipkaart er komt, lijkt mij heel logisch.

De heer **EGGERMONT** (SP): Is wethouder De Bondt bereid om in het onderzoek dat gezamenlijk met het Bestuur Regio Utrecht wordt uitgevoerd, te betrekken waarom in andere steden een andere tariefstelling wordt gekozen, zoals in Amsterdam EUR 0,10 per kilometer en in Nijmegen EUR 0,11?

Mevrouw **DE BONDT** (wethouder): Het antwoord is ja.

6. Voorstel inzake het Actieplan Luchtkwaliteit Utrecht (jaargang 2009, nr. 141)

De heer **VAN DER ROEST** (PvdA): Voorzitter! Als je de mededeling van de wethouder hoort over de prijs die wij in ontvangst hebben genomen, dan zou je bijna denken dat het Actieplan Luchtkwaliteit is aangenomen. Maar dat is nog niet zo. Ik zie hierin een verband. Wat de PvdA-fractie betreft, gaan wij het ALU vandaag vaststellen.



De afgelopen tijd en de afgelopen middag hebben duidelijk gemaakt hoe complex het ALU is. Een compliment is des te meer op zijn plaats voor het college dat het aandurft om dit besluit te nemen. De PvdA-fractie weet dat het op diverse plekken vele emoties heeft opgeroepen en nog oproept. Wij hebben de meningen en vragen van de bewoners goed gehoord. De bewoners klagen onder andere over een gebrek aan goede communicatie. Het college zegt in zijn antwoord daaraan veel te hebben gedaan. Voor de PvdA-fractie is het zonneklaar dat hierop goed moet worden gelet in het vervolg van het proces. Niettemin vindt de PvdA-fractie dat het juiste democratische proces is gevolgd.

Het doel van dit actieplan is schonere lucht. Dat moet ons een betere gezondheid opleveren. Natuurlijk staat dit streven onder druk, aangezien het aantal auto's dat wordt aangeschaft de komende jaren zal blijven groeien. Wij weten dat de Europese normen de ondergrens vormen om de luchtkwaliteit op orde te brengen. De PvdA-fractie vindt dat wij onze eisen betreffende de invloed van de luchtkwaliteit op de volksgezondheid hoger moeten stellen, maar dat moet wel mogelijk zijn.

De heer **OLDENBORG** (Leefbaar Utrecht): Ik hoor de heer Van der Roest iets zeggen over het aantal auto's dat in de toekomst zal worden aangeschaft. Het probleem is echter niet de auto's die in de toekomst worden aangeschaft, want daarmee verdwijnen oude auto's waarschijnlijk naar de schroot, maar het gaat om de auto's die erbij komen omdat de stad groeit. De bedoeling is dat de lucht schoner wordt. De heer Van der Roest weet net zo goed als ik dat de vuiligheid met het ALU alleen maar wordt verspreid. Ik wil hierop graag een reactie horen.

De heer **VAN DER ROEST** (PvdA): Voor mij is het en/en. Het gaat inderdaad om auto's die erbij komen omdat onze stad groeit, maar de heer Oldenburg zal ook weten dat op steeds meer adressen naast de eerste auto nog een tweede wordt aangeschaft. Daardoor zien wij het aantal auto's niet alleen door toename van het aantal bewoners in onze stad groeien en zien wij dat proces ook in de rest van het land.

De heer **KLEUVER** (D66): De heer Van der Roest heeft op zijn website een berekening gemaakt waarop hij blijkbaar zijn bijdrage baseert. Daar zegt hij dat de autonome autoverkoop met 2% per jaar toeneemt. Ik vraag mij af of dit inclusief de groei van het aantal bewoners is. Hij zegt dat die auto's 40% schoner worden en dat dit betekent dat als 120.000 auto's nu 100% vervuiling veroorzaken, 134.400 auto's in de toekomst 60% vervuiling zullen veroorzaken. Als deze berekening klopt, wordt de stad een stuk schoner en is er helemaal geen ALU nodig als wij aan de normen willen voldoen. Klopt mijn analyse?

De heer **VAN DER ROEST** (PvdA): Ik ben blij dat de heer Kleuver kennis neemt van mijn website. Ik wil hierover natuurlijk graag met hem verder praten. Ik vind het jammer dat hij niet het webadres aan ons allen heeft doorgegeven. Dat zou wat mij betreft goede pr zijn. Natuurlijk wil ik naast dit debat verder met de heer Kleuver praten, want ik ben met hem van mening dat auto's veel en veel schoner kunnen en hoe dat proces precies loopt, lijkt mij voor een volgend debat heel interessant.

De heer **KLEUVER** (D66): Dit antwoord klopt niet helemaal. De heer Van der Roest stelt op zijn website dat de stad autonoom veel schoner wordt, want de auto's worden volgens hem 40% schoner en de autonome groei is maar 2%. Dit betekent volgens zijn berekening dat de stad zo schoon wordt, dat het ALU niet meer nodig is. Dat is mijn vraag, klopt dat?

De heer **VAN DER ROEST** (PvdA): Nee, dat klopt niet. Wij menen dat het ALU nodig is, niet alleen om de lucht schoner te krijgen, maar ook om iets met de capaciteit te doen. Volgens mij weet de heer Kleuver dat beter dan ik.

De heer **KLEUVER** (D66): Met welke capaciteit wil de heer Van der Roest iets doen? Ik begrijp het niet, want de stad wordt volgens hem autonoom zonder ALU veel schoner.

De heer **VAN DER ROEST** (PvdA): De stad wordt inderdaad heel veel schoner. Wij gaan ons daarvoor inspannen. Ik voorspel echter niet dat een auto voortaan een luchtballon is die je leeg kunt laten lopen. Auto's zijn er nu eenmaal en ik heb zojuist in mijn betoog aangegeven dat er nog meer bij komen. Die moeten zich op de een of andere manier kunnen verplaatsen, anders komt iedereen stil te staan. Daar kom ik later nog op terug.



De bereikbaarheid die hierbij ook een rol speelt, is essentieel voor onze economie. Die levert, kort gezegd, werk op voor onze inwoners. Wij moeten aan de eerder genoemde normen voldoen omdat wij anders niet kunnen bouwen, niet het Stationsplan, maar ook geen huizen in Leidsche Rijn. De PvdA-fractie kiest ervoor om voor haar inwoners en kinderen te bouwen. Wij sturen geen mensen naar andere gedeelten van het land, zeker niet als hun wieg hier heeft gestaan. Als wij niet tot een besluit komen, zal de lijst van woningzoekenden alleen maar toenemen. Wij kunnen onze bouwprogramma's dan immers niet uitvoeren. Daar kiest de PvdA-fractie niet voor. Er moet een balans zijn tussen gezondheid en bereikbaarheid.

Natuurlijk hopen wij op de ontwikkeling van een schoner wordende brandstof. Dat alleen is echter niet voldoende. Natuurlijk zijn wij het eens met de essentiële punten in De Kracht van Utrecht om meer te kiezen voor fietsers en het openbaar vervoer. Wij kunnen echter geen beleid maken op de verwachting dat mogelijk een op de zeven rijders in de spits zijn auto wil inruilen voor een andere mobiele variant.

De heer **OLDENBORG** (Leefbaar Utrecht): Kan de heer Van der Roest uitleggen wat hij bedoelt met het schoner worden van de brandstof? Komt er soms een ander soort benzine?

De heer **VAN DER ROEST** (PvdA): Ik vind het jammer dat de heer Oldenburg deze vraag aan mij stelt. In de commissievergadering liep hij tegen mijn prachtig nieuwe aardgastaxi aan. Dat is bijvoorbeeld een brandstof die veel schoner is dan de huidige benzine.

De heer **OLDENBORG** (Leefbaar Utrecht): De heer Van der Roest bedoelt het gebruik van andere brandstof. Aardgas blijft aardgas en benzine blijft benzine, dus de brandstof wordt niet schoner. De heer Van der Roest wil alleen andere brandstoffen gebruiken, dan moet hij dat ook zeggen.

De heer **VAN DER ROEST** (PvdA): Neem mij niet kwalijk. Ik vind dit een wezenlijke aanvulling; dank daarvoor.

Dit college wil fors investeren in het openbaar vervoer en de fiets, met EUR 60 miljoen voor fietspaden en dergelijke. De tramverbinding naar De Uithof is volgens de PvdA nodig. Daarom zijn wij blij met de steun van de fractie van GroenLinks, die er met ons voor wil zorgen dat er een tramnetwerk wordt aangelegd.

Er zijn toezeggingen gedaan. De nieuwe invalsweg aan de noordkant zal zo worden aangelegd dat de bewoners daarvan minimaal last zullen ondervinden. De PvdA-fractie wil er zicht op houden dat het geluidsniveau in wijken als Elinkwijk binnen de normen past.

De heer **VAN CORLER** (GroenLinks): Ik hoor met vreugde dat de PvdA-fractie vooral op de tram wil inzetten. De heer Van der Roest heeft vast iets in de krant kunnen lezen, maar ik kom er in mijn eigen bijdrage op terug. Wij willen het gat van EUR 70 miljoen voor de tram dichten met het bedrag dat nu voor de Spoorlaan is gereserveerd. Hoe staat hij daar tegenover?

De heer **VAN DER ROEST** (PvdA): Hoewel partijen anders denken over de kosten van een nieuwe invalsweg, denk ik dat wij dat bedrag nodig hebben om daar een gedeelte van de puzzel te leggen. Niettemin ben ik blij dat wij met betrekking tot de trams op één lijn zitten. Zoals de heer Van Corler weet, pleit de PvdA-fractie daar al een aantal jaren voor.

De heer **VAN CORLER** (GroenLinks): Ik kan mij voorstellen dat de heer Van der Roest niet meteen de Spoorlaan onmogelijk wil maken vanuit zijn standpunt, maar het gaat er wel om waar het geld als eerste aan wordt uitgegeven, waar de prioriteit wordt gelegd. Wordt die bij de tram of bij de invalsweg gelegd? Dat is de vraag.

De heer **VAN DER ROEST** (PvdA): Daar ben ik altijd heel slecht in; ik kan niet kiezen. Voor mij is dat onmogelijk. Het plan bestaat uit een aantal elementen. Wij bespreken het plan in zijn totaliteit, maar het heeft weinig zin om onze voorkeurslijstjes te noemen, want wij maken geen keuze. Wij vinden ze in het huidige plan in samenhang alle twee essentieel.

De heer **VAN CORLER** (GroenLinks): Ik wil de heer Van der Roest meegeven dat wij hier zitten om te kiezen. Ik kan mij voorstellen dat hij het een lastige keuze vindt, maar het gaat erom waar de prioriteit wordt gelegd. Hij zegt dat het een samenhangend pakket is.



Middagvergadering van 3 december 2009

34

Ik denk dat juist het investeren in het openbaar vervoer in het Actieplan Luchtkwaliteit prioriteit zal moeten hebben. Ik hoop dat de PvdA-fractie ook die keuze maakt.

De heer **VAN DER ROEST** (PvdA): De heer Van Corler kent de Ladder van Verdaas; die volgen wij. Het antwoord ligt wat dat betreft voor de hand.

De heer **EGGERMONT** (SP): Er wordt wel veel over de tram gepraat, maar kan de heer Van der Roest uitleggen hoe de PvdA-fractie in deze discussie staat? Zijn de tram en de Spoorlaan financieel geregeld en wat zegt dat over wat de PvdA-fractie ermee wil?

De heer **VAN DER ROEST** (PvdA): Ik begrijp dat de heer Eggermont staat te popelen om uitvoering te geven aan dat wat in het plan staat. Ik kan hem vandaag nog niet helemaal bevredigen op dat punt. Wij zijn druk bezig om ervoor te zorgen dat de plannen die wij hebben ook uitgevoerd kunnen worden, dat weet de heer Eggermont. Logischerwijze hoort daarbij ook de dekking.

Ik vervolg mijn betoog. Wij vinden dat het Julianapark niet moet worden aangetast door toenemende geluidsoverlast. Wij vragen de wethouder daaraan wat te doen als dit een probleem gaat opleveren. Het is voor bewoners en belangengroepen belangrijk dat met meten wordt aangetoond hoe de situatie ter plekke is. De afspraak om jaarlijks te monitoren, te meten en te rekenen, is een duidelijke handreiking. Het Actieplan Geluid staat ook op de agenda van de commissie. Het lijkt mij goed om dat rapport kritisch te bekijken.

Belangrijk is dat er EUR 40 miljoen wordt geïnvesteerd in gedragsverandering. Wij zullen de uitvoering daarvan kritisch volgen, omdat wij weten hoe belangrijk dat is en tegelijk hoe moeilijk. Hoe krijgen wij een automobilist uit de auto op de fiets of in de tram? Wij zullen de wethouder houden aan de toezegging om de knip te bezien op zijn effecten. Belangrijk daarbij is dat cijfers betrouwbaar aan kunnen geven wat het nut en de noodzaak is van het plaatsen van knips. Lastig is dat de maatregelen die worden genomen met het vaststellen van dit actieplan altijd in samenhang staan met de andere maatregelen.

Volgende week behandelen wij in de commissie het aanvullende pakket aan maatregelen bij de verbreding van de A27 en de A12. Wij willen weten of die verbreding ook invloed heeft op de luchtkwaliteit van Utrecht Zuid en of die cijfers meegenomen zijn bij de effecten van het Actieplan Luchtkwaliteit van 2009. Wij hebben de wethouder horen zeggen dat er nog problemen zijn, zoals de uitstoot bij de tunnels. Wij wensen dat die worden opgelost. De ondernemers van de Amsterdamse Straatweg maken zich zorgen over de effecten voor de toekomst van hun winkelgebied. De wethouder heeft toegezegd nader onderzoek te doen wanneer er specifiek voor dit gebied maatregelen worden besproken. Wij hebben begrepen dat afspraken over zo'n onderzoek al zijn gemaakt. Wij zullen dit nauw volgen. De uitkomsten van zo'n onderzoek zijn medebepalend voor hoe wij willen omgaan met de knips.

Maatregelen uit het ALU maken deel uit van het Nationaal Samenwerkingsplan Luchtkwaliteit (NSL). Daarom kunnen wij niet zomaar voor andere maatregelen kiezen. Natuurlijk zijn maatregelen die in samenhang passen en een daadwerkelijke verbetering zijn voor de PvdA-fractie altijd inpasbaar. Het is belangrijk dat wij op tijd beginnen, maar ook zorgvuldig zijn. Tijdens de bouw gaat het leven door, dus ook de actuele problemen met de doorstroming moeten worden aangepakt. Volgens mijn informatie komt de VVD-fractie hierop terug.

Voor de PvdA-fractie is het belangrijk dat het ALU bijdraagt aan de verbetering van de leefbaarheid en de gezondheid.

De heer **KLEUVER** (D66): De heer Van der Roest zei open te staan voor betere maatregelen. Op www.lunetten.nl heeft hij bewoners opgeroepen om te komen met ideeën voor maatregelen die meer effect sorteren dan het huidige ALU. Betekent dit dat de PvdA-fractie vindt dat met een plan van EUR 1,5 miljard effectievere maatregelen genomen kunnen worden dan de voorgestelde maatregelen? Erkent de heer Van der Roest dat niet met zoveel woorden?

De heer **VAN DER ROEST** (PvdA): Nee, integendeel zou ik bijna zeggen. Ik erken dat helemaal niet. Ik heb inderdaad een oproep gedaan, maar als de heer Kleuver die goed had gelezen –dat doet hij meestal– leest hij dat het gaat om maatregelen ter vervanging van andere maatregelen. Het gaat dus niet om een totaal ander plan, zoals hij suggereert. Behalve een enkel idee heb ik geen uitgesproken ideeën gezien, maar, zoals ik al zei, wij staan er zeker open voor.



Ik heb al gezegd dat het belangrijk is om te investeren in nieuwe tramlijnen. Wij investeren met EUR 60 miljoen in de fietsinfrastructuur. Er komen duizenden extra fietsenstallingen bij, OV-fiets wordt uitgebreid en het leenfietsensysteem komt eraan. Het is de bedoeling om EUR 765 miljoen in het openbaar vervoer te steken. Mobiliteitsmanagement en gedragsbeïnvloeding zijn ook belangrijke punten, daar gaat EUR 40 miljoen naartoe. Daarvan, wij moeten duidelijk zijn, is nu 30% gedekt, dus er moet nog veel werk worden verzet. Wij zijn ervan overtuigd dat wij met dit plan vooruitkomen en dat wij de dekking uiteindelijk rond zullen krijgen. Dit college en het volgende college zullen er alles aan moeten doen om het Actieplan Luchtkwaliteit 2009 ten uitvoer te brengen. Aan de PvdA-fractie zal het niet liggen.

De heer **OLDENBORG** (Leefbaar Utrecht): Voorzitter! Het Actieplan Luchtkwaliteit is niet het juiste antwoord op de problemen die Utrecht heeft. Vanmiddag heb ik al gezegd dat dit komt omdat het uitgangspunt verkeerd is. Volgens ons is dit plan enkel geschreven met één doel, het verwezenlijken van de groeiambitie van deze stad. Dat is wat de lokale politieke zetbaasjes van de Haagse plannenmakers voor ogen staat. Die hebben een probleem.

De heer **ISABELLA** (PvdA): De heer Oldenburg spreekt over de groeiambities alsof die van ons zijn, maar heeft hij er zelf ook niet aan meegewerkt in de voorgaande collegeperiode, of vergis ik mij daarin?

De heer **OLDENBORG** (Leefbaar Utrecht): Het is aardig dat de heer Isabella dat zegt, want daar kom later op terug.

Wat jammer nu toch, want voor die ambitie vormt de luchtkwaliteit op een aantal plekken in deze stad een belemmering. Europese normen voor de luchtkwaliteit blokkeren binnenkort de bouwplannen. Dus de norm wordt de heilige maatstaf aller dingen en dit college, onder aanvoering van de fracties van de PvdA en het CDA, vindt dat geen probleem. Laten wij eerlijk zijn, als wij naar de bijlage van het ALU kijken, dan zal bijna overal in de stad, behalve op die zeven plekken die gesaneerd moeten worden, de luchtkwaliteit achteruitgaan, want het aantal auto's neemt toe. Dit blijkt uit alle tellingen en niemand ontkent dat.

De autonome groei van het autoverkeer is –inderdaad mijnheer Isabella– voor een deel te wijten aan keuzes die wij eerder hebben gemaakt. Die moeten wij uitvoeren. Voor een grote deel gaat het echter om keuzes die dit college wil gaan maken. Daar kunnen wij nog wel wat aan doen. Rijnenburg en de Veemarkt...

De heer **ISABELLA** (PvdA): Ik hoor de heer Oldenburg voorbeelden noemen, maar wij hebben in zijn bijzijn besluiten genomen over het Stationsgebied, Leidsche Rijn, de Cartesiusdriehoek en noem maar op. Er zijn misschien enkele nieuwe ambities bij gekomen, maar er zijn ook andere mogelijkheden geformuleerd. Ik ben blij dat de heer Oldenburg die opsomming erkent.

De heer **OLDENBORG** (Leefbaar Utrecht): Toen de beslissing over Leidsche Rijn werd genomen, zat Leefbaar Utrecht nog niet in de politiek, wel bij de uitvoering. Maar goed, dat maakt niet uit. Over het Stationsgebied heeft de heer Isabella gelijk. Over de Cartesiusdriehoek hebben wij inderdaad acht jaar geleden gesproken, maar dat hebben wij toen op de lange baan geschoven. Op basis van de luchtkwaliteit kunnen wij ons nu afvragen of het wel moet doorgaan. Dit geldt ook voor de Veemarkt en Rijnenburg. De politiek maakt altijd een keuze. Althans, zo denken wij erover. Vandaar dat wij niet aan de groeiambitie mee willen doen en eerst de problemen van de huidige bewoners willen oplossen. Dat is onze ambitie: een betere luchtkwaliteit en een betere leefbaarheid voor de Utrechters. Volgens ons zit dat onvoldoende in dit plan.

Als de gezondheid van de Utrechters ons werkelijk aan het hart gaat, dan ontkomen wij niet aan drastische maatregelen om het autogebruik terug te dringen. Dan heb ik het niet alleen over die 100.000 auto's die dagelijks de stad in komen, maar ook over die 130.000 van de Utrechters. Die zijn er namelijk ook. Wij zijn ervan overtuigd dat verleiden niet genoeg zal zijn.

Natuurlijk moet het openbaar vervoer veel beter dan het nu is. Verbindingen tussen de wijken moeten veel beter zijn dan in dit plan wordt beoogd. Het was vanmorgen trouwens aardig dat dit ook door de oud-directeur van het GVVU in het AD UN werd genoemd. Er moeten goede OV-knooppunten aan de rand van de stad en in de wijken komen, zodat het openbaar vervoer echt goed gespreid wordt.



Dit geldt ook voor het aanpakken van fietsroutes. Natuurlijk zijn die vreselijk belangrijk, maar wij vrezen dat dit niet voldoende zal zijn om alle mensen uit de auto te krijgen, of althans voldoende mensen, zeker niet als het verkeer in een aantal straten in de stad zo druk wordt, dat het heel lastig wordt om veilig met je kinderen naar school te fietsen.

Stadspartij Leefbaar Utrecht sluit niet uit dat een ander parkeerbeleid uiteindelijk nodig zal zijn om echt iets aan de luchtkwaliteit te doen, een harde financiële prikkel om de keuze voor het OV of de fiets te maken.

De heer **VAN DER ROEST** (PvdA): Ik hoor de heer Oldenburg spreken van een ander parkeerbeleid. Ik heb hem in de commissievergadering zich nog iets duidelijker horen uitspreken. Begrijp ik hieruit dat hij ervoor is om overal betaald parkeren in te voeren?

De heer **OLDENBORG** (Leefbaar Utrecht): Stadspartij Leefbaar Utrecht sluit niet uit dat die beslissing op een gegeven moment moet worden genomen als alle andere maatregelen genomen zijn, zoals voor het OV en de fiets. Als blijkt dat je er dan nog niet bent, moet je daarover goed nadenken. Ik herinner de heer Van der Roest eraan dat daarover ook in 2002 –hij zat toen nog niet in de raad– in het kader van de parkeernota is gesproken.

Rekeningrijden kan ook zo'n prikkel zijn, mits het tarief in verhouding tot de OV-tarieven voldoende hoog is om de automobilist echt te dwingen om na te denken over alternatieven. Er is een mogelijkheid voor experimenten met spitstarieven. Laat Utrecht daar vooral aan meedoen en niet achterblijven. Als ik minister Bos zijn angst hoor uitspreken dat hoge tarieven ervoor zorgen dat zo veel mensen de auto laten staan dat het de schatkist geld kost, dan vraag ik mij af hoe dubbel je in de politiek kunt zijn.

De heer **RIETKERK** (ChristenUnie): Bij het eerste deel van de toespraak sprak de heer Oldenburg van het verkeerde uitgangspunt. Ik heb daar goed naar geluisterd. Het goede uitgangspunt zou zijn het tegengaan van de groei van de stad. Dat zou de aandacht moeten krijgen. Daarbij zijn Rijnenburg en de Veemarkt genoemd, waar 7.000 en 7.500 huizen zullen komen, maar er wordt aan voorbijgegaan dat Leidsche Rijn met tienduizenden huizen een vaststaand feit is en dat daarvoor een beleid moet worden ontwikkeld. Ik begrijp niet waarom de heer Oldenburg een ander nieuw uitgangspunt zou hebben voor het ALU.

De heer **OLDENBORG** (Leefbaar Utrecht): Bij de Noordvleugel praten wij over 20.000 tot 30.000 woningen. Ik praat over verdichting, het plaatsen van nieuwe woningen binnen de stedelijke gebieden. Daarmee komt er nog een Leidsche Rijn bij, dat is de groeiambitie waarover ik het heb. Ik stel voor om eerst deze problemen op te lossen, inclusief de groei van Leidsche Rijn, voordat wij beslissingen nemen over de volgende 30.000 woningen. Dat is het verschil in groeiambitie.

De heer **BEERLAGE** (PvdA): Dit raakt ook aan de woonvisie die wij nog zullen bespreken. De heer Oldenburg zegt dat hij eerst de problemen wil oplossen voor de bewoners die nu in de stad wonen. Is het niet zo dat deze mensen juist nu behoefte hebben aan een woning en niet meer zo lang op die wachtlijsten willen staan en dat wij daarom juist moeten bouwen en rekening moeten houden met de auto's die erbij komen? Wij moeten natuurlijk inzetten op openbaar vervoer, maar als de heer Oldenburg nu zijn ogen sluit voor de problemen met de luchtkwaliteit, kan hij niet zeggen dat hij opkomt voor de Utrechtse bevolking.

De heer **OLDENBORG** (Leefbaar Utrecht): Ik zie niet in dat mensen die zeven jaar op een andere woning wachten op dit moment nog geen auto zouden hebben. Dus daarvoor komen er niet per se auto's bij. Het gaat om de instroom van mensen van buiten die graag in de stad komen wonen, omdat Utrecht ongelooflijk centraal ligt. Wij zijn nog steeds een bereikbare stad.

De heer **BEERLAGE** (PvdA): Wil de heer Oldenburg zeggen dat iedereen die op een wachtlijst staat voor een woning moet blijven wachten en maar elders moet gaan wonen?

De heer **OLDENBORG** (Leefbaar Utrecht): Ik wil niet voorsorteren op het bespreken van de woonvisie, maar er is nog een aantal mogelijkheden, zoals het aanpakken van het scheefwonen in het kader van de woonvisie en het beter verdelen van de sociale woningbouw. Daarmee komen wij een heel eind, mijnheer Beerlage, maar dat is een andere discussie. Ik wil mij nu tot het ALU beperken.



De heer **BEERLAGE** (PvdA): Ik constateer dat de heer Oldenburg geen antwoord wil geven en mijn vraag ontwijkt.

De heer **OLDENBORG** (Leefbaar Utrecht): Ik dacht dat het antwoord helder was, maar daarover denken wij dan verschillend.

Ik wil geen stortvloed aan amendementen, wat wij moeten veranderen is de basisgedachte die de grondvorm van het stuk vormt. Volgens mij kan dat alleen door dit ALU te verwerpen.

De heer **VAN DER MAREL** (VVD): Wij doen net of alleen mensen die op de wachtlijst staan in Utrecht verhuizen, maar gelukkig staan de meeste mensen die naar Utrecht verhuizen helemaal niet op de wachtlijst. Daarmee moet de heer Oldenburg ook rekening houden, dat zijn er veel meer.

De heer **OLDENBORG** (Leefbaar Utrecht): Dat is precies wat ik bedoelde, daarin heeft de heer Van der Marel helemaal gelijk. Wij moeten ons afvragen of wij dat aankunnen. Het zou schattig zijn als wij hen allemaal konden plaatsen, maar dat is precies het probleem dat wij hier neerleggen. Wat dat betreft, maakt de heer Van der Marel alleen een andere keuze.

De basis van het ALU is volgens ons verkeerd en dit betekent dat er een ALU op een andere basis zal moeten komen. Toch dien ik twee amendementen in. Het eerste is een direct gevolg van het besluit dat wij een half uurtje geleden hebben genomen en betreft het referendum. De tegenstanders van een referendum nu hebben gezegd dat er nog heel veel gebeurt en er nog besluitvorming volgt. Wij hebben hierover met de externe juridische adviseurs gesproken. Zij menen dat het goed is om een referendum in de toekomst over besluiten niet onmogelijk te maken, als die in de verordening passen. Niet dat ik weet of er nog een referendumverzoek zal worden ingediend, maar de mogelijkheid moet in ieder geval niet worden uitgesloten. Daarom dien ik een amendement in om als punt 3 aan het besluit toe te voegen dat instemming op de besluitpunten 2009-141 onder 1 en 2 naar het uitdrukkelijke oordeel van de raad niet wordt gekwalificeerd als een beslissing waarover een referendum is gehouden of kon worden gehouden als bedoeld in artikel 3 onder O van het Gemeenteblad van Utrecht 2006, nr. 11, zijnde de Referendumverordening. Hiermee wordt de weg opgehouden om een referendum te houden als in de toekomst daartoe een verzoek bij een van de onderdelen wordt ingediend en kan de raad op dat moment niet zeggen dat die kans voorbij is, omdat men dit bij de behandeling van het ALU had moeten doen.

De aanleg van de Spoorlaan is een maatregel die ongelooflijk tegengesteld is aan wat het ALU zou moeten zijn en die onmiskenbaar leidt tot de verslechtering van de luchtkwaliteit in grote delen van de stad. Stadspartij Leefbaar Utrecht wil daarom van deze raad de expliciete uitspraak dat die zich voorneemt om het aanleggen van een nieuwe verbindingsweg en de daarvoor benodigde ondersteunende infrastructuur te schrappen uit het maatregelenpakket ALU, zoals dat wordt voorgesteld.

De **VOORZITTER**: Dames en heren! Door de heer Oldenburg zijn de volgende amendementen ingediend:

**"Amendement 61
Tweede kans blijft open**

De gemeenteraad van de gemeente Utrecht, in vergadering bijeen op donderdag 3 december 2009 ter behandeling van Actieplan Luchtkwaliteit Utrecht (ALU) overwegende dat

- het Actieplan Luchtkwaliteit Utrecht bestaat uit een uitgebreide verzameling afzonderlijke maatregelen waarvan er ten minste een aantal over een periode van meerdere jaren ieder nog separaat aan de raad ter besluitvorming zal worden aangeboden;
- de Utrechtse gemeenteraad op 3 december 2009 heeft besloten dat er over het raadsbesluit betreffende instemming met het Actieplan Luchtkwaliteit Utrecht thans geen referendum kan plaatsvinden;
- voor verschillende maatregelen die zijn opgenomen in het ALU geldt, dat toekomstige besluitvorming daarover door de raad in principe referendabele besluiten kunnen zijn;
- volgens artikel 3 lid O van de Utrechtse referendumverordening er geen referendum kan plaatsvinden over een besluit wat voortvloeit uit een eerder besluit waarover een referendum had kunnen worden gehouden;

- eventueel door de inwoners van Utrecht gewenste referenda over toekomstige besluiten in het kader van de maatregelen die thans zijn opgenomen in het ALU daarmee op basis van voornoemd artikel in de toekomst zouden kunnen worden uitgesloten, spreekt als haar mening uit dat de beslissing van de gemeenteraad om thans geen referendum over het raadsbesluit ALU toe te staan, er niet toe mag leiden dat daarmee referenda over onderdelen van het ALU-pakket in de toekomst onmogelijk worden gemaakt, besluit toe te voegen aan raadsbesluit 2009-141 Actieplan Luchtkwaliteit Utrecht:
- 3. Instemming op besluitpunten 2009-141 onder I en 2 kwalificeert naar het uitdrukkelijke oordeel van de raad niet als een beslissing waarover een referendum is gehouden of kon worden gehouden als bedoeld in artikel 3 onder O van het Gemeenteblad van Utrecht 2006, nr. 11, Referendumverordening gemeente Utrecht, en gaat over tot de orde van dag."

Dit amendement is ondertekend door de heren Oldenburg, Eggermont en Van Corler.

**"Amendement 62
Als gezonde lucht je lief is**

De gemeenteraad van de gemeente Utrecht, in vergadering bijeen op donderdag 3 december 2009 constaterende dat in het Actieplan Luchtkwaliteit Utrecht het voornemen is opgenomen om parallel aan de spoorweg Amsterdam-Utrecht een nieuwe verbindingsweg (de Spoorlaan) aan te leggen tussen het industrieterrein Lage Weide en de Cartesiusweg, overwegende dat

- deze nieuwe verbindingsweg de autobereikbaarheid van een belangrijke deel van de stad zal verbeteren;
- verbetering van de autobereikbaarheid de automobiliteit stimuleert;
- stimulering van de automobiliteit een negatieve invloed heeft op de luchtkwaliteit;
- het Actieplan Luchtkwaliteit Utrecht de ambitie zou moeten hebben om de luchtkwaliteit in heel Utrecht te verbeteren;
- het aanleggen van voornoemde nieuwe verbindingsweg de luchtkwaliteit aantoonbaar zal verslechteren in belangrijke delen van het Noordwesten van de stad Utrecht, spreekt als haar mening uit dat het aanleggen van de nieuwe verbindingsweg (de Spoorlaan) geen enkele positieve bijdrage levert aan de verbetering van de luchtkwaliteit in de stad Utrecht, doch in belangrijke delen van de stad juist een verslechtering van de luchtkwaliteit te weeg zal brengen, besluit het voornemen tot het aanleggen van een nieuwe verbindingsweg (de Spoorlaan) en de daarvoor benodigde aanleg van ondersteunende infrastructuur te schrappen uit het maatregelenpakket zoals dat wordt voorgesteld in het Actieplan Luchtkwaliteit Utrecht, en gaat over tot de orde van de dag."

Dit amendement is ondertekend door de heren Oldenburg, Eggermont en Van Corler.

De heer **VAN CORLER** (GroenLinks): Voorzitter! Wij staan vandaag voor een belangrijke keuze. Kiezen wij voor de gezondheid van de bewoners en de leefbaarheid van Utrecht of laten wij onze stad volstromen met autoverkeer en blijven wij de automobilist faciliteren? Voor de fractie van GroenLinks staan de gezondheid en leefbaarheid centraal. Om die zaken te verbeteren, moet de groei van het autoverkeer worden gestopt en moeten wij flink investeren in een noodzakelijk omslag naar meer gebruik van trein, bus, tram en fiets.

De heer **ISABELLA** (PvdA): Kan de heer Van Corler uitleggen hoe de groei van het autoverkeer door de fractie van GroenLinks zal worden gestopt? Welk sprookje gaat hij ons daarover vertellen?

De heer **VAN CORLER** (GroenLinks): Ik kom daar zeker op, maar ik heb in het conceptverkiezingsprogramma van de PvdA gelezen dat ook de PvdA voor het beperken van die groei is. Ik denk dat wij elkaar daarop zouden moeten kunnen vinden.



De heer **BUUNK** (VVD): Ik vind dat hier een hele dure belofte wordt gedaan aan de kiezer. Kan de heer Van Corler echt waarmaken dat hij de groei van de automobiliteit zal stoppen en fixeren op het van niveau 2009 en komt hij met voorstellen om dat te regelen? Dan wordt het een zeer interessant debat, dat wil ik wel horen.

De heer **VAN CORLER** (GroenLinks): Ik zal niet –zoals de heer Oldenburg ook al zei– proberen het ALU met amendementen om te buigen. In ons verkiezingsprogramma zetten wij duidelijk neer hoe wij tegen de mobiliteit in de stad aankijken. Wij hebben altijd duidelijk aangegeven dat bij het ALU moet worden uitgegaan van de leefbaarheid en de gezondheid van de mensen in de stad. Daar past het faciliteren van de autogroei in de stad niet in. Dan ga je voorbij aan de realiteit dat er mensen zijn die gezondheidsproblemen hebben en eerder overlijden door de slechte luchtkwaliteit. Dan ga je voorbij aan het feit dat mensen gezondheidsproblemen hebben door de geluidsoverlast van het autoverkeer. Met deze realiteit hebben wij te maken. Het groeiende autoverkeer is geen natuurramp die ons overkomt. De raad heeft de verantwoordelijkheid om maatregelen te nemen om die groei te beperken. Juist die ambitie missen wij in het ALU, de ambitie om ervoor te zorgen dat de lucht in Utrecht snel en effectief verbetert.

De heer **ISABELLA** (PvdA): Ik neem aan dat de heer Van Corler zal terugkomen op het feit dat dit ALU door de fractie van GroenLinks nog geen jaar geleden redelijk werd omarmd en dat hij zal zeggen wat er dramatisch anders aan is, zodat hij het niet meer kan steunen. Ik ken één van de bezwaren, maar daarover mag de heer Van Corler zelf iets zeggen. Kan hij uitleggen waarin dat grote verschil zit? Tot voor kort kon de fractie van GroenLinks zich in driekwart van het voorliggende plan vinden.

De heer **VAN CORLER** (GroenLinks): Een belangrijk verschil is dat in het vorige ALU nog enigszins de ambitie zat om het doorgaande autoverkeer uit de stad te weren. Die ambitie is volledig losgelaten. In plaats van de problemen die door het sectorenmodel uit het vorige ALU ontstonden op een andere manier op te lossen, worden op knelpunten knips toegepast. Wanneer het mogelijk is, kan het autoverkeer daar weer doorrijden. Er is dus voor gekozen om het autoverkeer weer door de stad te laten rijden en het alleen op kleine punten te belemmeren, omdat daaraan niet te ontkomen valt. Dat is het grote verschil tussen het ALU toen en de ambitie die wij in dit ALU zien. Er zitten ook positieve zaken in het ALU; daarop zal ik in mijn verhaal nog terugkomen.

De heer **SMID** (CDA): De heer Van Corler geeft de verschillen aan tussen het oude en nieuwe ALU; daarop zal hij in zijn betoog zeker ingaan. De fractie van GroenLinks was in het vorige college toch heel ver gekomen. Dat college had de afspraak gemaakt dat voor zaken als OV, fiets en gedragsmaatregelen, maar ook voor de auto–infrastructuur één totaalpakket zou worden gemaakt. Het zat zo dicht bij de oplossing. De heer Van Corler herinnert zich dit vast wel. Waarom is het verschil daarom nu ineens zo groot geworden, behalve het feit dat GroenLinks nu in de oppositie zit en niet in de coalitie? Waarin zit dat verschil en heeft hij niet ontzettend spijt dat GroenLinks er bijna was en zo'n enorm plan had kunnen realiseren?

De heer **VAN CORLER** (GroenLinks): Volgens mij heb ik heel duidelijk aangegeven waarin het verschil zit. De heer Smid zegt dat wij er bijna waren, maar volgens mij hebben wij met name een conflict gehad over de Spoorlaan. Over de andere zaken is zeker hier in deze zaal niet zo uitgebreid gesproken. Ik zal er in mijn betoog op terugkomen hoe wij daartegen aankijken.

De heer **HOEK** (CDA): Zou de heer Van Corler het ALU, een totaalpakket aan maatregelen, willen kenschetsen als een asfalt– en automobilistenplan of meer een openbaarvervoer– en fietsenplan?

De heer **VAN CORLER** (GroenLinks): Zoals ik al eerder zei, zal ik later in mijn verhaal ook op de goede kanten terugkomen die op het gebied van OV en fiets in het plan zitten. Het gaat om de luchtkwaliteit. Als ik dan kijk wat er aan bereikbaarheidsmaatregelen in zitten met uiteindelijk de Spoorlaan als het belangrijkste voorbeeld daarvan en het ontbreken van de ambitie om het doorgaande autoverkeer door te stad te weren, dan vind ik het een zeer autovriendelijk verhaal.



De heer **HOEK** (CDA): Met een investering van EUR 1,5 miljard waarvan EUR 750 miljoen in het OV – de heer Van Corler kent de getallen, ik zal ze niet allemaal noemen – is de hoeveelheid geld die gereserveerd is voor asfalt en automobilititeit toch uitermate gering. Het ALU begint met de kenschets: wij moeten toe naar een ander beleid, OV en fiets als volwaardige nieuwe te investeren accenten. Hoe kan de heer Van Corler zeggen dat het alleen om de auto gaat?

De heer **VAN CORLER** (GroenLinks): Ik zeg niet dat het daar alleen om gaat. De heer Hoek draagt investeringen in het OV aan, maar ik zie een enorme ambitie staan – natuurlijk juichen wij die toe – met een gat van EUR 400 miljoen. Er zit dus geen enkele dekking bij. Er staat wel een dekking voor de nieuwe invalsweg. Daaruit blijkt zeer duidelijk waar de prioriteiten liggen. Ligt de prioriteit bij de daadwerkelijke investering in een betere luchtkwaliteit in de stad en in het openbaar vervoer, of ligt die bij het beter bereikbaar maken van de stad en wordt daarom geïnvesteerd in een Spoorlaan? Het is voor ons zeer duidelijk waar de ambitie in het ALU ligt. Het gaat om de bereikbaarheid, met name de autobereikbaarheid.

De heer **ISABELLA** (PvdA): Kan het zo zijn dat een aantal bedragen dat de heer Van Corler noemt geen dekking heeft omdat er mogelijkheden zijn bij andere overheden voor die dekking, bijvoorbeeld voor het HOV? De ambitie staat hier heel scherp verwoord. Daar gaan wij ook voor, maar het kan heel slim zijn om het nog even op deze manier aan te pakken. Het HOV staat niet voor niets bovenaan de lijstjes met grote bedragen, namelijk omdat wij daarop flink investeren, geen enkel misverstand daarover.

De heer **VAN CORLER** (GroenLinks): Vervolgens moet het geld bij de MIRT-onderhandelingen worden binnengehaald, maar zal er niet voor 2020 helderheid zijn of het HOV kan worden aangelegd. Misschien is er eerder helderheid, maar voor 2020 wordt niet met de aanleg begonnen.

Ik probeer de draad van mijn betoog op te pakken. In het ALU ontbreekt het aan de ambitie om de lucht in Utrecht snel en effectief te verbeteren, terwijl het wel die kans biedt, maar die kans wordt niet gegrepen. De stad slijpt dicht met autoverkeer en daarom is het nodig om de automobilist te dirigeren naar alternatieven.

In het ALU zitten enkele goede OV- en fietsvoorstellen die bijdragen aan de noodzakelijke omslag, maar met alleen die voorstellen komen wij er niet. Tramlijnen in verschillende windrichtingen zijn zeker een goed streven, maar zonder enige financiële dekking blijft het bij een streven. De fractie van GroenLinks ziet liever dat concreet werk wordt gemaakt van de Utrechtse tramambities. Daarom stellen wij voor om de financiering van het meest concrete tramplan, de tram naar De Uithof, rond te maken. Ik begrijp dat de PvdA-fractie daarin ook iets ziet. Met een amendement stellen wij voor om het gat van EUR 70 miljoen te dekken uit de financiering van de Spoorlaan. Met dit amendement maken wij duidelijk waar de prioriteit moet liggen, niet bij de autobereikbaarheid, maar bij een robuust openbaarvervoersysteem.

Het realiseren van een fietsnetwerk kan veel sneller. In de commissie heb ik ook de ChristenUnie hiervoor horen pleiten. Niet alleen inzetten op de top-10-fietsroutes voor 2015, maar op het volledige fietsnetwerk uit het gemeentelijk verkeers- en vervoersplan, zodat wij ervoor kunnen zorgen dat het fietsklimaat in Utrecht de broodnodige impuls krijgt. Ook op dit punt dien ik een amendement in.

In het ALU staat het behouden van de autobereikbaarheid centraal, met de nieuwe invalsweg vanaf de A2, de Spoorlaan, als meest duidelijke voorbeeld. Die maakt het automobilisten makkelijker om de stad in te komen, met alle negatieve gevolgen voor de bewoners van dien. De fractie van GroenLinks steunt daarom het amendement van Leefbaar Utrecht om de Spoorlaan te schrappen uit het ALU. Met dat amendement wordt duidelijk waar de verschillende partijen staan. Zo gaf de D66-fractie in de commissiebehandeling aan de bewonersprotesten te onderschrijven, maar pleitte zij wel voor een goedkopere en sobere Spoorlaan. Ik ben benieuwd welke keuze de fractie van D66 vandaag zal maken. Kiest ze voor de schone lucht en de leefbaarheid voor de bewoners, of voor het verder faciliteren van de auto?

De heer **RIETKERK** (ChristenUnie): De Spoorlaan wordt als een gevaarlijke invalsroute beschreven. In Utrecht weet men waarom die in het actieplan is opgenomen, namelijk vanwege het absoluut zekere beeld dat de verkeersintensiteit en de vervuiling op de westelijke verdeelring anders verder boven de norm komen te liggen. Hoe denkt de heer Van Corler dat op te lossen?



De heer **VAN CORLER** (GroenLinks): Met het makkelijker maken van het door laten rijden van het autoverkeer los je het probleem niet op, zeker met te veel auto's in west worden de problemen alleen maar verergerd. Daarom wil de fractie van GroenLinks het autoverkeer zo veel mogelijk buiten de stad houden. Met een knip op de Thomas à Kempisweg en het gebruik van de NRU gecombineerd met meer P&R-terreinen kom je een eind en natuurlijk door de noodzakelijke investeringen in het openbaar vervoer en de fietsvoorzieningen. Ik denk dat het het belangrijkste is om aan te durven geven dat de grens van het aantal auto's is bereikt dat een stad kan verwerken. Dat doe je niet met de aanleg van een nieuwe invalsweg.

De heer **ISABELLA** (PvdA): Volgens mij hebben wij zeer intensief met de fractie van GroenLinks besproken welke gevolgen er voor de westrand van de stad zijn en heeft ze heel duidelijk aangegeven bereid te zijn om na te denken en mee te praten over datgene wat verschillende onderzoeken hebben aangetoond. Wij hebben zelfs extra onderzoek laten uitvoeren aan de westkant van de stad en nu duikt die fractie weg voor de verantwoordelijkheid. Dat vind ik gek. De fractie van GroenLinks doet alsof ze ergens midden op de A2 een hek kan zetten om auto's vanaf die kant van de stad te verhinderen de stad in te gaan. Het verbaast mij dat ze wegloopt voor haar verantwoordelijkheid en ik ben benieuwd welke oplossingen zij heeft voor dit probleem, dat door verschillende externe bureaus is onderschreven.

De heer **VAN CORLER** (GroenLinks): Als de heer Isabella spreekt over het weglopen voor de verantwoordelijkheid, kan ik er nog wel een verzinnen. Ik vind dat de PvdA-fractie wegloopt voor haar verantwoordelijkheid voor de gezondheid van de Utrechters. Ik vind dat dit een belangrijker punt moet zijn om mee te wegen als gesproken wordt over een Actieplan Luchtkwaliteit. Met het aanleggen van een nieuwe weg die tot extra autoverkeer de stad in leidt, worden de luchtkwaliteit en de gezondheid van de bewoners in de stad niet beter. Het is echt de verantwoordelijkheid van de gemeenteraad om te durven zeggen dat het nu genoeg is met het autoverkeer in de stad. Dat moet veel radicaler worden opgevangen aan de rand van de stad en er moeten zeker geen verdere faciliteiten komen om het de stad in te leiden.

De heer **ISABELLA** (PvdA): Als er een ding is wat wij niet doen, is het weglopen voor onze verantwoordelijkheid, zeker niet als het de gezondheid van onze inwoners betreft. Wij zijn ons wel zeer bewust dat bepaalde ontwikkelingen niet kunnen worden tegengehouden. Je moet bekijken op welke manier het verkeer over de stad moet worden verspreid en hoe het verkeer dat om of door de stad rijdt netjes kan worden geregeld. Volgens mij wilde de fractie van GroenLinks dat ook. Wij lopen daar niet voor weg, maar proberen dat verkeer juist op een goede manier te verdelen, zodat de gezondheid van de inwoners inderdaad de aandacht krijgt die deze nodig heeft.

De heer **VAN CORLER** (GroenLinks): Ik heb zojuist de heer Van der Roest horen zeggen dat de EU-norm een absolute ondergrens is en dat hij meer wil doen. Juist met het verdelen van het autoverkeer over de stad, zodat er overall net aan de norm wordt voldaan of misschien iets meer aan de norm wordt voldaan, wordt die ambitie absoluut niet neergelegd. Het verdelen van het probleem over de stad lost het probleem niet op.

De heer **KLEUVER** (D66): Ik antwoord op de vraag van de GroenLinks-fractie over het standpunt van de D66-fractie over de Spoorlaan. De fractie van D66 heeft in de commissie gezegd dat als je gaat bouwen in de Cartesiusdriehoek, die moet worden ontsloten, tenzij je zou denken aan een autovrije wijk. Wij hebben daarover een aantal ideeën en zullen in onze bijdrage met een amendement komen om in ieder geval die besluitvorming uit het ALU te halen en op te schuiven, zodat wij kunnen bekijken welke alternatieven er voor de Spoorlaan zijn. Als wij nu zouden zeggen dat de fractie van D66 tegen elke ontsluiting van de Cartesiusdriehoek is, draait zij als die ontsluiting via de Spoorlaan er toch moet komen. Zij doet dat niet, daarom moet er goed naar worden gekeken. Voor alle duidelijkheid, wij zijn tegen de Spoorlaan zoals die in dit plan staat.

Ik hoor de fracties van het CDA en de PvdA zeggen dat zij in het verleden met de fractie van GroenLinks hebben gesproken. Voor de fractie van D66 is het de eerste keer dat wij over het ALU spreken. Wij weten helemaal niet wat er besproken is. Ik ben zeer benieuwd wat er allemaal in het vorige college tussen deze fracties is besproken. Kan daarover wat helderheid komen?



De heer **VAN CORLER** (GroenLinks): Ik ga eerst in op het ontsluiten van de Cartesiusdriehoek. Volgens mij is het niet noodzakelijk dat iedere nieuwe wijk een directe ontsluiting op een snelweg heeft, wat met de Spoorlaan wel het geval zou zijn. Ik ben erg benieuwd welke andere Spoorlaan de fractie van D66 voor zich ziet. Een klein rommelpad naar de A2 kan ik mij niet goed voorstellen.

Het zal geen geheim zijn dat de coalitiepartijen van de vorige coalitie ook over dit punt hebben gesproken. Wij zijn er op het punt van de Spoorlaan niet uitgekomen. Ik zal geen verdere evaluatie geven over de gang van zaken daaromtrent.

De heer **HOEK** (CDA): Als er geen nieuwe invalsweg mag worden aangelegd als alternatief voor NOUW 2, die niet meer bestaat, dan zal de PHL tweebaans moeten worden, want daar rijdt zeer veel verkeer. Om twee keer een baan te houden in Oog en Al –een prachtige wijk– moet er een nieuwe invalsweg komen.

De heer **VAN CORLER** (GroenLinks): Als inwoner van Oog en Al kan ik beamen dat dit een mooie wijk is, maar de conclusie die de heer Hoek trekt, is een verkeerde conclusie, omdat die ervan uitgaat dat de gemeente het autoverkeer moet blijven faciliteren, dat die ruimte aan het autoverkeer moet worden gegeven en dat er daarom een tweebaansweg moet komen. Dat is precies het verschil in ambitie en visie waarom wij het daarover niet met elkaar eens worden. De heer Hoek zegt dat de gemeente moet blijven faciliteren en wij zeggen dat je op een gegeven moment ook moet zeggen dat het genoeg is. Het verbaast mij dat het CDA ruim baan wil geven aan de auto. Ik heb toevallig het concept met de mondelinge vragen van die partij gezien waarin wordt gesteld dat de huidige klimaatproblemen alleen opgelost kunnen worden op basis van een gedeelde diepgevoelde ethiek op het punt waarop de mensheid op het cruciale moment voor het behoud en de toekomst van de aarde is aangekomen. Dat zijn grote woorden. De uitstoot van CO₂ in de stad wordt voor een belangrijk deel door het autoverkeer veroorzaakt en toch kiest de CDA-fractie ervoor om het autoverkeer te faciliteren.

De heer **HOEK** (CDA): Bij een groei van 30% van het autoverkeer in de komende jaren, wij hebben daarover zojuist gesproken, zul je er niet aan ontkomen om ook daarnaar te kijken. Het ALU legt een accent op het openbaar vervoer en de fiets. De heer Van Corler denkt de problemen met P+R en dergelijke zaken op te heffen, maar dat kan niet. Dit betekent dat het verkeer in Utrecht nog meer vast zal komen te staan, binnen en buiten de ring.

De heer **VAN CORLER** (GroenLinks): Auto's gaan vaststaan, dus wij moeten ervoor zorgen dat ze meer ruimte krijgen, dan kunnen ze doorrijden. Vervolgens staan ze een paar jaar later weer vast, maar dan iets breder naast elkaar met iets meer auto's. Dit is altijd het argument om meer extra asfalt aan te leggen.

De heer **HOEK** (CDA): Wat dan? Je kunt mensen niet zo maar uit de auto krijgen en in het openbaar vervoer, dat gaat gewoon niet. De wethouder heeft het over een gedragscampagne. De heer Van Corler kan dit wel willen, maar het is allemaal theorie.

De heer **VAN CORLER** (GroenLinks): Volgens mij blijven wij in deze discussie onszelf herhalen. Ik kan alleen maar herhalen dat op het moment dat je de auto blijft faciliteren, er nooit een noodzakelijke omslag komt, de omslag die het CDA zelf ook onderschrijft.

De heer **OLDENBORG** (Leefbaar Utrecht): De heer Hoek zegt dat het niet kan, je kunt de mensen niet zomaar veranderen. Waarom kan het dan in Amsterdam en Rotterdam wel, waar het gemiddelde autobezit op 0,67 tot 0,7 ligt, terwijl dat in Utrecht op 0,97 ligt? Dat scheelt bijna 20%, terwijl het om drie grotere steden gaat. Dat het gemiddelde autobezit daar lager ligt, moet iets te maken hebben met de structuur in die steden. Dat kan toch bijna niet anders. De heer Hoek roept wel heel makkelijk dat je mensen niet zo maar uit de auto krijgt.

De heer **HOEK** (CDA): Ik ben altijd verrast door de cijfermatige juistheid van de heer Oldenburg; dat is altijd fascinerend. Ik kan die cijfers niet controleren of op de vragen een antwoord geven, want ik heb die cijfers niet.

De heer **OLDENBORG** (Leefbaar Utrecht): Die staan in het ALU.



De heer **HOEK** (CDA): Ik heb ze niet paraat. Het ALU geeft een omslag in het denken naar meer openbaar vervoer en de fiets. Dat is ongeveer het maximum wat gehaald kan worden naar mijn mening.

De heer **OLDENBORG** (Leefbaar Utrecht): Dat is dus die 5%.

De heer **VAN CORLER** (GroenLinks): Voorzitter! Ik ben aan het eind van mijn betoog gekomen. De fractie van GroenLinks kiest voor de gezondheid van de Utrechters. Met dit ALU wordt gekozen voor het blijven faciliteren van het autoverkeer. Daarom kan de fractie van GroenLinks niet instemmen met dit plan.

De **VOORZITTER**: Dames en Heren! Door de heer Van Corler zijn de volgende amendementen ingediend.

"Amendement 63

Sneller naar volledig fietsnetwerk

De gemeenteraad van de gemeente Utrecht, in vergadering bijeen op donderdag 3 december 2009 ter behandeling van Actieplan Luchtkwaliteit Utrecht (ALU), constaterende dat:

- in de huidige planning van het ALU voor de maatregelen voor de top-10-fietsroutes de realisatie in 2014 gepland staat;
- in de programmabegroting 2009 de ambitie nog lag op het in 2015 gerealiseerd hebben van het volledige hoofdfietsnetwerk uit het GVVP,

overwegende dat:

- het verbeteren van de fietsvoorzieningen in de stad ervoor zorgt dat fietsen een aantrekkelijker alternatief wordt voor autogebruik;
- fietsmaatregelen snel uitgevoerd kunnen worden en relatief weinig kosten, zeker in verhouding tot andere bereikbaarheidsmaatregelen;
- versnelde investeringen in het fietsnetwerk op korte termijn voor extra werkgelegenheid zorgen,

besluit:

- in de planning van het ALU de realisatie van het hoofdfietsnetwerk uit het GVVP in 2015 op te nemen;
 - eventuele meerkosten van vervroegde investeringen in het hoofdfietsnetwerk ten laste te brengen van de Reserve meerjarige investeringen Bereikbaarheid,
- en gaat over tot de orde van de dag."

Dit amendement is ondertekend door de heren Van Corler, Kleuver, Eggermont en Oldenburg.

"Amendement 64

Van de Spoorlaan naar de trambaan

De gemeenteraad van de gemeente Utrecht, in vergadering bijeen op donderdag 3 december 2009 ter behandeling van Actieplan Luchtkwaliteit Utrecht (ALU), constaterende dat:

- uit het financieel overzicht bij het ALU blijkt dat voor de tram CS-De Uithof nog EUR 70 miljoen nodig is;
- voor de realisatie van de nieuwe invalsweg vanaf de A2 naar de Cartesiusweg, de Spoorlaan en de tunnel onder St. Josephlaan uitgegaan wordt van EUR 125 miljoen die volledig gedekt wordt uit de Reserve meerjarige investeringen Bereikbaarheid,

overwegende dat:

- ter verbetering van de luchtkwaliteit het gebruik van het openbaar vervoer moet worden gestimuleerd en het autogebruik moet worden afgeremd;
- de realisatie van de tram naar De Uithof in het kader van het verbeteren van de luchtkwaliteit meer prioriteit heeft dan de aanleg van een nieuwe invalsweg;
- met de toevoeging van EUR 70 miljoen aan het budget voor de tram naar De Uithof het enige concrete tramproject in Utrecht financieel gedekt is,



besluit:

- de nog benodigde EUR 70 miljoen voor de tram CS-De Uithof te dekken uit de Reserve meerjarige investeringen Bereikbaarheid;
- deze EUR 70 miljoen in mindering te brengen op de investeringen voor de nieuwe invalsweg vanaf de A2 en de tunnel onder de St. Josephlaan, en gaat over tot de orde van de dag."

Dit amendement is ondertekend door de heren Van Corler, Kleuver, Eggermont en Oldenburg.

De heer **KLEUVER** (D66): Voorzitter! De ambitie van dit college is dat Utrecht een gezonde lucht krijgt, zo staat in de brief bij het raadsvoorstel. Dat gaat niet lukken. Het college kan deze ambitie wel hebben, maar als je met meer dan 300.000 mensen op elkaar woont, krijg je nooit gezonde lucht en moet je dat de mensen dus niet voorhouden.

Wij hebben van niemand bezwaren gehoord tegen beteren fietsverbindingen, investeren in het OV of transferia. Als er al bezwaren zijn, dan is dat omdat die plannen niet ver genoeg gaan. De fractie van D66 steunt ze ook. Het doordrukken van een plan waar het de verkeerskundige maatregelen betreft die niet op steun uit de stad kunnen rekenen, vinden wij een heel slecht idee. Wij vragen ons zelfs af waarom wij nog raadsinformatieavonden organiseren als de meerderheid van de raad de bezwaren kennelijk toch niet serieus neemt. Het doordrukken van een plan dat geen draagvlak heeft, toont geen leiderschap, maar machtsvertoon om het machtsvertoon.

Wij denken dat niemand in deze stad blij is met de historie van het ALU. Het plan is met onvoldoende participatie tot stand gekomen, heeft geleid tot de val van een college, tot veel protesten, tot een krampachtig onderdeel van een coalitieakkoord en heeft de lokale politiek verder beschadigd.

De heer **VAN DER ROEST** (PvdA): Ik maak bezwaar tegen de ferme conclusie die de heer Kleuver trekt dat wij de bezwaren in de RIA niet serieus zouden hebben genomen. Het luisteren, horen en praten met mensen wil niet zeggen dat je meteen je overtuiging bijstelt. Het is gewoon goed om te weten dat je voortdurend contact hebt. Ik vind dat de heer Kleuver het met deze betiteling bijna onmogelijk maakt om een goede dialoog in de RIA te voeren.

De heer **KLEUVER** (D66): Dialogen voeren in de RIA is niet in de eerste plaats het doel van de raadsinformatieavond, maar dat wij ons informeren. De mensen hebben ons uitdrukkelijk geïnformeerd over de bereikbaarheid, de leefbaarheid in de wijken en het effect van het ALU op de luchtkwaliteit en ik heb van de PvdA-fractie geen enkel voorstel tot wijziging gezien. Dat staft mijn conclusie dat er volstrekt onvoldoende wordt geluisterd naar wat mensen op de RIA te vertellen hebben.

De heer **BUUNK** (VVD): Dit roept bij mij vragen op, eerst in het debat over het referendum en nu over het plan. De fractie van D66 is volgens mij bezig met een tactiek om de besluitvorming uit te stellen tot na de verkiezingen. Volgens mij duikt de heer Kleuver juist weg voor de inspraakreactie. Hij wil zich op de vlakte houden tot na de verkiezingen en zal dan met groter machtsvertoon dan hij nu kan laten zien hetzelfde plan doordrukken, want hij heeft zelf in de commissievergadering gezegd dat hij de maatregelen die in het plan zitten grotendeels kan onderschrijven, inclusief de Spoorlaan. Hij heeft ook eerder moties van de VVD, in 2006 en 2007, gesteund voor de aanleg van een nieuwe verbindingsweg aan de westkant. Hij mag wel laten zien waar hij staat.

De heer **KLEUVER** (D66): Dat wil ik wel. De fractie van D66 duikt zeker niet weg voor de verantwoordelijkheid. Wij hebben in de commissievergadering duidelijk gezegd dat wij tegen het ALU zijn. Dat er elementen in zitten waar wij voor zijn, herhalen wij hier. Dat je moet nadenken over de infrastructuur van de stad, hebben wij ook gezegd. Het is wel zo dat er voortschrijdend inzicht is, ook bij ons, en dat lijkt mij alleen maar verstandig, want wij luisteren namelijk wel naar wat de mensen in de stad zeggen. Als de heer Buunk zegt dat D66 er een strategie of een tactiek van maakt om het ALU uit te stellen, dan is dat eigenlijk een beschamende uitspraak. Wat de fractie van D66 doet, is niet anders dan verantwoordelijkheid nemen. Wij zien een plan dat op heel belangrijke punten niet deugt. Wij willen graag met alternatieven komen. Die kunnen wij nooit, met geen mogelijkheid, cijfermatig onderbouwen om te laten zien dat onze plannen beter zijn. Wij hebben namelijk geen honderden ambtenaren die ons daarin steunen. Daarom hebben wij tijd nodig om met betere alternatieven te komen. Dat is geen tactiek, de fractie van D66 neemt haar verantwoordelijkheid. Ik vind het eigenlijk beschamend dat de heer Buunk het op deze manier neerzet.



De heer **BUUNK** (VVD): Daar is geen sprake van. De heer Kleuver weet als hij de bijlagen allemaal heeft bestudeerd, dat het effect van veel alternatieve maatregelen echt beperkt zal zijn. Hij ontkomt ook na drie maanden niet aan een aantal ingrepen in het autosysteem, hij ontkomt er evenmin als de fractie van GroenLinks aan om aan de westkant van de stad oplossingen te zoeken. Het alternatief van de fractie van GroenLinks om een tram aan de oostkant van de stad aan te leggen is leuk, maar lost de problemen aan de westkant niet op. Ik hoop dat de heer Kleuver aan de redelijke kant van die lijn blijft. D66 was vroeger toch het redelijke alternatief?

De heer **KLEUVER** (D66): Ik begrijp dat de harde bezwaren van de VVD-fractie daarmee zijn ingetrokken. Dat het een lastig probleem is en dat het echt moeilijk is, erken ik, maar om dan voor EUR 1,5 miljard een slecht plan aan te nemen, vinden wij niet zo verstandig.

De heer **VAN DER ROEST** (PvdA): Ik kom er toch nog even op terug. Het is al weer even geleden dat de heer Kleuver heeft gezegd dat hij het beschamend vindt dat hij erop wordt aangesproken dat hij geen verantwoording neemt. Ik herinner hem eraan dat hij in de commissie tegen het ALU wilde stemmen en een uur geleden er opeens heel anders over dacht, weliswaar met de nuancering die hij heeft aangebracht. Dat vind ik niet zo sterk als hij spreekt over verantwoording nemen.

De heer **KLEUVER** (D66): Wij willen tegen het ALU stemmen, niet omdat wij niets meer aan de luchtkwaliteit willen doen, integendeel. Dit ALU is een slecht plan en wij zijn er nog steeds voor dat het wordt ingetrokken. Deze oproep doe ik nu weer aan het college: trek het alstublieft in, zodat wij met een beter plan kunnen komen. Met de historie die het ALU heeft, moet je het niet door willen drukken maar moet je met een goed plan komen, met een beter plan, met alternatieven. Dat daar ook elementen in zitten die ergens pijn gaan doen, kan. Het zou oneerlijk zijn om nu te zeggen dat wij een ALU kunnen maken waarvan niemand last heeft en waarvan de luchtkwaliteit veel beter wordt. Deze belofte durf ik geen enkele kiezer te doen. Dat is alleen maar zuiver en het zou ook de PvdA-fractie sieren als die dat zou erkennen, maar ik heb die hoop een beetje opgegeven.

De heer **VAN CORLER** (GroenLinks): Ik vraag de fractie van D66 niet om een volledig nieuw plan te maken, maar ik ben wel nieuwsgierig naar haar visie. Hoe kijkt zij aan tegen het autoverkeer in de stad? Moet dat verder de ruimte krijgen, moet het gewoon doorstromen of moet de gemeente zeggen dat het genoeg is, omdat de stad niet meer kan verwerken en het autoverkeer juist aan de rand van de stad moet blijven?

De heer **KLEUVER** (D66): Dat is een fijne vraag, want mijn volgende zin is: wat is de visie van D66 op de aanpak voor verbetering van de luchtkwaliteit van de stad? Het uitgangspunt is voor D66 duidelijk: stelselmatig toewerken naar verbetering van de luchtkwaliteit. D66 kiest daarbij echter niet voor een blauwdrukaanpak zoals het ALU. Dat is een ingrijpend totaalpakket van maatregelen voor een langere periode waarmee de raad op dit moment moet instemmen. D66 kiest voor een procesaanpak waarin harde maatregelen pas worden genomen als volstrekt duidelijk is dat daaraan in het belang van de volksgezondheid op dat moment niet kan worden ontkomen, en voor flexibele maatregelen als de onderbouwing nog niet onomstotelijk vaststaat of het perspectief nog niet duidelijk is. Veel is nog onzeker. Op dit moment baseert het college zich nog uitsluitend op berekeningen, inschattingen en inzichten van experts, zoals prognoses over ontwikkelingen en effecten. Het bestuur van deze stad moet echter leren handelen in onzekerheid, in plaats van ingrijpende en onomkeerbare maatregelen te nemen waarvoor bij de bevolking nauwelijks draagvlak is en die op termijn sterk zouden kunnen worden betreurd.

- Langs de volgende lijnen stelt D66 voor om de problematiek van de luchtkwaliteit aan te pakken:
- de hoogste prioriteit geven aan het meten van de luchtkwaliteit, met name daar waar wij nu al knelpunten zien;
 - voortvarend doorgaan met het realiseren van multifunctionele P&R-voorzieningen langs de verkeersruit is heel belangrijk;
 - flexibele knips om te bezien hoe de huidige knelpunten daarmee werkelijk kunnen worden opgelost, dan wel of daardoor elders nieuwe knelpunten ontstaan;
 - een gedegen plan ontwikkelen voor het afwikkelen van de bouwlogistiek in de binnenstad om het ontstaan van nieuwe tijdelijke luchtkwaliteits- of verkeersknelpunten te voorkomen;



- flexibele, dus omkeerbare maatregelen op de binnenstadsring doorvoeren om de doorstroming te bevorderen, misschien kan dit zelfs worden gedaan met een groene golf in combinatie met een permanente snelheidscontrole, maar daarover twijfelen wij nog;
- een masterplan ontwikkelen voor de stad waarin nadrukkelijk rekening wordt gehouden met een impuls die uitgaat van de uitbreiding van de verkeersruut voor de stedelijke ontwikkeling aan de noord-, oost- en zuidzijde van de stad, pas in het verlengde daarvan kan duidelijk worden wat de effecten van deze ontwikkelingen op termijn zullen zijn voor de verkeersstromen en de luchtkwaliteit in de stad.

Dit is de basisvisie waarvan wij uitgaan. Dit kan betekenen, dit zeg ik in alle eerlijkheid, dat ook de fractie van D66 niet ontkomt aan maatregelen die ergens pijn zullen doen. Alleen, je moet van start gaan met een heel duidelijke visie die ervan uitgaat dat die ruit er komt, dat die nog niet goed genoeg is en dat daar het verkeer moet worden opgevangen, zodat er geen nieuw asfalt in de stad aangelegd hoeft te worden. Dat is de basisvisie van waaruit wij willen vertrekken. Daarop willen wij graag verder studeren. Wij kunnen nu niet in detail een invulling geven, maar dat kan ook niet van een raadsfractie zonder ambtelijke ondersteuning worden verwacht. Wij zijn ervan overtuigd dat studeren vanuit dit uitgangspunt tot een veel beter ALU zal leiden dat veel minder pijn doet in de wijken en dat vooral leidt tot een veel betere luchtkwaliteit.

Ik dien een amendement in waarin wij voorstellen om besluitvorming uit te stellen, om te kunnen bekijken hoe de Cartesiusdriehoek kan worden ontsloten.

De heer **VAN CORLER** (GroenLinks): Ik luister heel goed naar wat de heer Kleuver zegt en wat de visie is van de fractie van D66. Ik hoorde in het begin vooral een procesaanpak en daarna een verzameling aan maatregelen. Heb ik goed gehoord dat hij aan het eind van zijn betoog zei dat wij er vooral voor moeten zorgen dat het autoverkeer uit de stad wordt geweerd en dat dat het uitgangspunt is en van daaruit wordt vertrokken?

De heer **KLEUVER** (D66): Dat heeft de heer Van Corler goed gehoord. Dit betekent niet dat wij kunnen toveren. Wij kunnen de auto's niet wegtoveren uit de stad en er zal vieze lucht blijven, wat wij ook doen, maar het kan wel beter dan in dit ALU staat verwoord. Ik denk dat dit de eerlijkste conclusie is die wij kunnen trekken.

In het amendement pleiten wij er dus voor om de besluitvorming uit te stellen tot na de gemeenteraadsverkiezingen van 2010, zodat er onderzoek kan worden gedaan naar alternatieven voor de Spoorlaan. De fractie van D66 vindt ook dat het "shared space"-voorstel eruit moet. Dat is een heel slecht voorstel en het veroorzaakt een enorme chaos.

De **VOORZITTER**: Dames en heren! Door de heer Kleuver is het volgende amendement ingediend:

"Amendement 65

Geen besluit over de Spoorlaan

De gemeenteraad van Utrecht op 3 december 2010 bijeen ter behandeling van het Actieplan Luchtkwaliteit, overwegende:

- dat de aanleg van een Spoorlaan, zeker de versie in dit ALU, zeer omstreden is;
- dat onvoldoende is onderzocht welke alternatieven er zijn om de toekomstige woonwijk in de Cartesiusdriehoek te ontsluiten,

besluit:

de besluitvorming over de Spoorlaan uit het ALU uit te stellen tot zeker na de gemeenteraadsverkiezingen van 2010, zodat er onderzoek gedaan kan worden naar alternatieven voor de Spoorlaan, en gaat over tot de orde van de dag."

Het amendement is ondertekend door de heer Kleuver

De heer **BUUNK** (VVD): Voorzitter! Het Actieplan Luchtkwaliteit dat hier ter besluitvorming ligt, is heel veel niet. Het is geen plan voor schone lucht, geen integrale visie op de bereikbaarheid van Utrecht, het is ook geen innovatief mobiliteitsconcept en het is geen plan voor de economische impuls van de binnenstad of andere winkelgebieden in moeilijke tijden.



De VVD-fractie denkt dat het vorige college een grote vergissing heeft begaan door te doen alsof het dat allemaal wel was. Er werd schone lucht voor iedereen beloofd en dat werd uitgedragen door met zuurstofzuiltjes door de stad te sjouwen. Het vorige college deed dat ook nog met een plan dat helemaal niet af was, omdat de problemen aan de westkant van de stad dankzij de inbreng van GroenLinks nog niet waren opgelost. Dat heeft in de stad ongelooflijk veel verwarring opgeleverd. Dat hebben wij de afgelopen tijd kunnen merken in diverse bijeenkomsten, raadsinformatieavonden en gesprekken die wij allen met vele bewonersgroepen en bewonerscomités in huiskamers en aan keukentafels ongetwijfeld hebben gevoerd. Ik wel in ieder geval. Wie onrust zaait, zal storm oogsten, dat blijkt maar weer.

Wat er nu ter besluitvorming ligt, is in de kern een Actieplan Luchtkwaliteit dat moet bereiken dat de overschrijding van de Europese norm voor de luchtkwaliteit op een beperkt aantal punten in de stad wordt aangepakt. Het is niet veel meer dan dat en het is ook niet minder dan dat. Volgens de VVD-fractie is dat prima. Er is veel ruis uit de lucht, nog niet alles, er staan hier en daar tekstblokken en termen die er van mij uit hadden gemogen, maar à la. In de kern ligt er nu een helder pakket voor het beperkte probleem waarvoor wij nu staan.

Over die kern zal ik een aantal opmerkingen maken. De VVD-fractie is tevreden dat er nu een meer realistische aanpak ligt.

De heer **OLDENBORG** (Leefbaar Utrecht): Concludeer ik juist uit wat de heer Buunk zojuist zei dat voor hem dit ALU niet meer is dan voldoen aan de Europese norm en dat dit het enige is wat hij op dit moment interessant vindt?

De heer **BUUNK** (VVD): Dat is precies wat ik zeg. Ik denk dat dit belangrijk is. Je kunt heel veel meer willen, je kunt bredere ambities uitspreken –dat doet de VVD-fractie ook– maar wij vinden het heel erg goed om dat in een andere context te doen. Het is mooi dat er een brede OV-ambitie wordt genoemd in het ALU, maar in alle eerlijkheid heeft dat niets te maken met het oplossen van de problemen tussen nu en 2015 op een aantal knelpunten in de stad. Een beperkt aantal OV-maatregelen heeft er mee te maken, maar de grote blokken hebben daar gewoon niet veel mee te maken. Laten wij vaststellen dat wij die ambitie in een andere context in het plan voor het OV-netwerk, onder andere van het BRU, zullen regelen, dat wij daar hard aan zullen werken en dat wij daarvoor het geld bij elkaar zullen lobbyen voor Utrecht. Die opgave ligt er, maar die ligt er volgens mij niet voor vanavond.

De heer **VAN CORLER** (GroenLinks): Als ik het goed begrijp, komt de VVD-fractie met een amendement om alleen te stemmen over de NSL-maatregelen, want dat zijn tenslotte de maatregelen waarmee wij aan de normen zullen voldoen, en de rest kan er wat haar betreft uit.

De heer **BUUNK** (VVD): Ik denk dat de tekst van het document daarin niet altijd helemaal helder is, maar als je het goed leest, is dit volgens mij duidelijk. Er wordt vooral gestemd over een aantal ambities voor de langere termijn. Wij kunnen ons in die koers vinden, volgens mij veel mensen in deze zaal, maar het gaat vooral om de korte termijn en welke maatregelen daarvoor moeten worden genomen en welke stappen er gezet zullen worden om die maatregelen al dan niet te treffen. Het gaat om een voornemen voor een set van maatregelen, zoals wij in het debat over het referendum hebben kunnen constateren. Daarop volgt nog besluitvorming en een verdere uitwerking. In dat opzicht is een aantal amendementen van de fractie van D66 overbodig. Dan hebben wij dat meteen vastgesteld.

De VVD-fractie is erg blij dat in het actieplan staat dat de knips pas worden uitgevoerd als blijkt dat ze echt nodig zijn en dan in een vorm die eventueel nog nader te bepalen is of flexibel kan zijn. Wij zijn het met de fractie van D66 eens dat dit een heel goede aanpak is. Het is prachtig dat die erin zit.

De heer **OLDENBORG** (Leefbaar Utrecht): De heer Buunk zegt dat het gaat om de maatregelen die wij nu nemen om aan de norm te voldoen. Maar tegelijkertijd zegt hij: dan gaan wij kijken of het nodig is. De maatregelen die hij nu noemt en die wij gaan nemen, zijn allemaal maatregelen waarvan in 2010 wordt bekeken of ze echt nodig zijn. Wat zijn dan de maatregelen die overblijven en echt genomen moeten worden? Dan blijft er namelijk helemaal niets over.

De heer **BUUNK** (VVD): In het ALU is de koers uitgezet om verder te gaan met het uitwerken van een aantal maatregelen. De VVD-fractie zegt daarover dat het goed is dat daar zorgvuldig naar wordt gekeken en dat ook zorgvuldig wordt bekeken of ze nodig zijn en in welke vorm ze kunnen werken. Met omwonenden en anderen wordt bekeken of dat de goede aanpak is.



Dat vindt de VVD-fractie een zeer goede zaak. Cruciaal daarvoor is dat wij dan nog beter weten wat het probleem is en dat wij vooral beter gaan tellen hoeveel verkeer waar rijdt. Dat hebben wij ook in het voorstel over het meten van de luchtkwaliteit gezegd. Laat verkeerstellingen doen, want dan weten wij beter wat de problemen zijn. De aanpak daarvan moet voor een deel komen uit het iets anders sturen van een aantal verkeerstromen. Het is goed dat wij daarnaar kunnen kijken.

De heer **KLEUVER** (D66): De VVD-fractie zegt een aantal D66-amendementen overbodig te vinden. Wij hebben één amendement ingediend. Dat gaat over de Spoorlaan. Er is een college over gestruikeld, er zijn twee wethouder weggegaan. Om nu te zeggen dat het een overbodig amendement is terwijl het in de plannen staat, lijkt mij het bagatelliseren van de Spoorlaan. Ik denk dat het heel goed is om het besluit uit te stellen om met de bewoners die zich daarover ernstige zorgen maken, te bekijken of wij tot alternatieven kunnen komen. Daarvoor dient ons amendement en ik zou het leuk vinden als de VVD-fractie ophoudt met het bagatelliseren van dit soort zaken.

De heer **BUUNK** (VVD): D66 heeft gelijk, ik moet zorgvuldig zijn. De fractie van D66 heeft maar één amendement ingediend. Dat amendement vraagt om een goede besluitvorming met de bewoners over de Spoorlaan, hoe die er uit zal zien en hoe het met die tunnel gaat. Het is goed dat daarom wordt gevraagd en ik wil dat ook niet bagatelliseren, want ik ben het helemaal met de die fractie eens. Daar moet uitermate zorgvuldig naar worden gekeken en er moet uitermate zorgvuldig overlegd worden met de omwonenden hoe de Spoorlaan er uit komt te zien en welke consequenties die heeft. Die besluitvorming zal nog volgen. Dit staat in het actieplan bij het voornemen tot het nemen van een aantal maatregelen. In dat opzicht denk ik dat dit een overbodig amendement is. Daarmee zou het voornemen er helemaal uit worden gehaald, terwijl ik de heer Kleuver heb horen zeggen dat de fractie van D66 denkt niet aan dit voornemen te ontkomen. Ik denk dat wij er dan maar beter aan kunnen werken en het besluit daarover niet verder moeten uitstellen.

De heer **VAN CORLER** (GroenLinks): Nu zegt de heer Buunk dat wij hier alleen een koers uitzetten en dat wat wij hier neerzetten, niet zo veel voorstelt, met uitzondering van de NSL-maatregelen. In het ALU staat echter wel dat wij een X-aantal miljoenen reserveren voor de aanleg van de Spoorlaan. Ik hoor hem zeggen dat wij nog over de inpassing en de vormgeving kunnen praten. Kan er dan ook nog gesproken worden over een andere manier om iets in West te gaan doen, in plaats van het aanleggen van een nieuwe invalsweg? Hoe koersvast is de VVD-fractie daarin?

De heer **BUUNK** (VVD): Volgens mij is de VVD-fractie zeer koersvast op dit punt, want wij pleiten al jaren voor de aanleg van een nieuwe verbinding tussen de A2 en de westkant van de stad. In dat opzicht hoeft men aan onze koersvastheid niet te twijfelen. Als de heer Van Corler spreekt over alternatieven, dan moet het wel over echte alternatieven gaan, want een tramlijn naar De Uithof is geen oplossing van de problemen aan de westkant van de stad. Het is goed dat bij dit voornemen ook financiële middelen genoemd staan, een aantal harde en een aantal wat minder harde. Van die wat minder harde middelen weten wij dat wij zeer ons best moeten doen om die daadwerkelijk binnen te halen, met name het geld voor de OV-plannen op de wat langere termijn. Dat is ook heel erg goed. Voor de kortetermijnplannen, de fietspaden, een heleboel andere maatregelen en die prachtige gedragsveranderingscampagne staan wat hardere middelen op het lijstje en het is goed dat daaraan zal worden gewerkt. Die koers wordt nu daadwerkelijk bepaald en verder bewandeld in de uitwerking van de maatregelen, maar de belangrijkste maatregelen vergen nog nadere besluitvorming, dat is wat ik hier zeg.

De heer **OLDENBORG** (Leefbaar Utrecht): De essentiële vraag gaat over de Spoorlaan. Daar moeten wij nog naar kijken en het is duidelijk dat de VVD-fractie ervoor is. Als wij het ALU aannemen, vindt de heer Buunk dan dat de Spoorlaan in het NSL moet komen? Dat zou financieringsmogelijkheden bieden en mogelijk zal de minister dan daaraan meebetalen. De Spoorlaan zit er nu niet in. Is de Spoorlaan een maatregel die het college moet aanbieden om in het NSL op te nemen? Dat levert een stuk vrijheid op.

De heer **BUUNK** (VVD): Voor zover ik heb begrepen heeft het NSL een beperkte looptijd. Daarbinnen kan de Spoorlaan niet worden gerealiseerd. Als de Spoorlaan op die manier verankerd moet worden, is het misschien wel interessant, maar ik weet niet of de heer Oldenburg daar blij mee is.



De belangrijkste les die de VVD-fractie trekt uit het ALU en de discussies die wij hebben gevoerd over de restopgave voor de knelpunten van het autoverkeer, met name in informatiebijeenkomsten, maar ook in de commissievergadering, is dat rijdend verkeer minder vervuult dan stilstaand. Wij maken ons zorgen over de mate waarin, binnen het geheel van de maatregelen, de mogelijkheid bestaat om de afstemming van de stoplichten te optimaliseren. Als er iets wordt veranderd in het wegensysteem, kan dat namelijk elders consequenties hebben. Er kunnen onnodige opstoppingen ontstaan. Dit is een van de belangrijkste punten waarover wij op dit moment met het college van gedachten willen wisselen. Dit hebben wij in de commissievergadering gedaan en wij hebben geconstateerd dat er extra middelen nodig zijn om tot een goede afstemming te komen. De wethouder heeft aangegeven dat er in de kostenramingen voor de verschillende maatregelen ruime marges zitten, dus dat er in de loop van de uitvoering ruimte zou kunnen ontstaan. Wij zijn daar niet helemaal tevreden over en vragen het college om die ruimte beter te verankeren door een amendement in te dienen om EUR 750.000,00 beschikbaar te stellen voor het optimaliseren van de verkeersstroom. Wij doen dit nadrukkelijk niet met het oogmerk om de wegcapaciteit te vergroten, maar om problemen met opstoppingen in een aantal wegsegmenten te kunnen voorkomen. Het gaat met name om die wegsegmenten waarvan uit het ALU blijkt dat daar de verkeersdruk wat zal toenemen door de concentratie van het verkeer, zoals de Vondellaan, de Balijelaan en een aantal andere trajecten zoals de Albatrosstraat, Venuslaan en Rubenslaan. Zeker tot aan de eventuele uitvoering van de Spoorlaan, de tunnel en de knips op de Thomas à Kempisweg op de langere termijn, zal ook de Marnixlaan tot en met de Pijperlaan een drukker traject kunnen worden waar door middel van afstemming het verkeer kan blijven doorstromen. Wij denken dat dit tegemoetkomt aan veel bezwaren van bewoners die nog de laatste week door ons per mail zijn ontvangen. Wij hopen dat wij met dit amendement de gelegenheid bieden om snel te kunnen schakelen naar de uitvoering en dat wij de doorstroom kunnen optimaliseren.

Wij zien de beste mogelijkheden om de kosten te dekken uit het totale bedrag dat is opgenomen voor de aanpassing van de tunnelmonden. Voor de Stadsbaantunnel en de Westpleintunnel is EUR 12,3 miljoen respectievelijk EUR 13,2 miljoen opgenomen. Wij hebben aan de uitkomsten van windtunnelonderzoek gezien dat de opgave naar verwachting wat minder is. Meedenkend met de wethouder schatten wij in dat de marge voor de projecten te ruim zal zijn. Wij denken dat het bedrag voor de doorstroming met een kleine verschuiving daaruit kan worden gedekt. EUR 750.000,00 is niet zo veel op een totale investering van EUR 1,5 miljard. Wij realiseren ons dat in de loop van de uitvoering in de komende jaren zou kunnen blijken dat er meer aanpassingen nodig zijn en dat er misschien wat invoerstroken moeten worden veranderd. Dat zijn duurdere maatregelen, waardoor dit traject duurder kan uitvallen. Wij vragen het college om op tijd met nieuwe voorstellen te komen om middelen beschikbaar te stellen voor ingrepen om de doorstroom te bevorderen, als dit het geval blijkt te zijn. Dat voorkomt veel onnodige overlast.

Er staan veel voorgenomen projecten al dan niet met een budget in het actieplan die wij hartstikke goed vinden. Niet alle fietspaden uit het GVVP moeten worden aangelegd, maar alleen die fietspaden die iets met de knelpunten te maken hebben. Zet daar vooral op in. Wij denken dat die keuze goed is gemaakt. Wij roepen het college wel op om bij in de uitvoering van die plannen, zeker voor de fiets, te kijken naar innovatieve toepassingen. Ik noem er een. Er is een aantal organisaties dat werkt aan een initiatief voor halfoverdekte fietspaden met transparante overkappingen. Dit klinkt futuristisch, maar dit is bij uitstek een voorziening voor de route van de P+R bij Hooggelegen naar het kantorengedebied in de binnenstad. Voor het natransport van hun reis moeten veel automobilisten namelijk worden overgehaald om hun fiets te pakken. Dit voorstel zal niet snel uit de hoek van de Fietsersbond komen, want dat zijn doorgewinterde fietsers die door weer en wind de regenjas aantrekken om te fietsen. Automobilisten die gewend zijn met de auto te reizen, zullen dat niet snel doen. Dit traject kan daarom interessant zijn voor een transparante halfoverdekte overkapping. Volgens de stellige overtuiging van deskundigen kan dit binnen de kosten die nu zijn opgenomen. Met reclame kan, net als bij bushokjes, de exploitatie rendabel worden gemaakt. Het voordeel is dat als een combinatie wordt gemaakt met zonnecellen, oplaadpunten kunnen worden gecreëerd voor elektrische fietsen. Dit is precies de combinatie waardoor bijvoorbeeld de Rabobank bereid is om het stukje op de Croeselaan voor zijn rekening te nemen voor zijn medewerkers, omdat men dan deels vanaf de P+R met de elektrische fiets verder kan rijden. Dit type innovaties dient op korte termijn uitvoerbaar en toepasbaar te zijn en wij hopen dat het college in de uitwerking van deze plannen daarmee goed aan de slag gaat.

Ik kan het hierbij laten, want hiermee is duidelijk hoe wij met het ALU willen omgaan.



De **VOORZITTER**: Dames en heren! Door de heer Buunk is het volgende amendement ingediend.

**"Amendement 66
Doorstroming vervuult minder**

De gemeenteraad van Utrecht, op 3 december 2009 bijeen ter behandeling van het voorstel Actieplan Luchtkwaliteit, constaterende dat

- een betere doorstroming van autoverkeer een aanzienlijk minder zware milieubelasting met zich meebrengt;
- het ALU diverse maatregelen voorziet die de verkeersstromen op de doorgaande wegen binnen de stad zullen veranderen;
- er een beperkt budget beschikbaar is van € 300.000 voor afzonderlijke maatregelen die de doorstroming van het autoverkeer bevorderen;
- van de budgetten die worden voorzien voor het uitwerken en uitvoeren van maatregelen om de verkeersstromen te wijzigen (de "knips") onvoldoende op voorhand duidelijk is dat ook voorzien wordt in de kosten van aanpassingen aan kruispunten of afstelling van VRI's elders in het verkeerswegensysteem,

overwegende dat

- een andere verdeling van het verkeer kan leiden tot zwaardere belasting van kruisingen en daardoor tot minder goede doorstroming;
- verbetering van de doorstroming op kruispuntniveau mogelijk is door een andere afstelling van de verkeersregeling of door een andere inrichting van het kruispunt;
- de kosten voor een betere afstelling van de verkeersregelininstallatie, inclusief benodigd verkeersonderzoek, overleg en herprogrammering, circa €12.000,- per kruispunt bedragen;
- indien voor een betere doorstroming een kruispunt opnieuw wordt ingericht, de kosten snel een of enkele tonnen (gemiddeld € 200.000 per kruising) bedragen;
- er nog geen analyse heeft plaatsgevonden van de effecten van het ALU op kruispuntniveau;
- op een aantal trajecten toename van verkeer wordt verwacht (zoals aangegeven op blz. 66 en 67 van het ALU),

besluit dat

- op bladzijde 64 onder het kopje "groene golf en doorstroming" worden toegevoegd de trajecten:
 - Vondellaan-Balijelaan-Koningin Wilhelminalaan Utrecht;
 - Rijnlaan;
 - 't Goyplein-Albatrosstraat-Venuslaan-Rubenslaan;
 - Marnixlaan-Josephlaan-Carthesiusweg-Lessinglaan-Haydlaan-Pijperlaan;
- hiervoor € 750.000 aan kosten op te nemen voor optimaliseren van verkeersregelininstallaties en/of aanpassing van kruispunten;
- dit bedrag in mindering te brengen op de kosten voor aanpassen tunnelmonden, en gaat over tot de orde van de dag."

Het amendement is ondertekend door de heren Buunk, Hoek, Van der Roest en Rietkerk.

De heer **HOEK** (CDA): Voorzitter! Een schone lucht voor elke Utrechter, minder files en meer openbaar vervoer om zodoende een leefbare stad te behouden en verdere economische groei mogelijk te maken, dat is wat het college nastreeft in het programma dat hier ligt. Het is een enorme opgave die de komende 25 jaar moet worden uitgevoerd. De CDA-fractie steunt het college van harte met deze ambitieuze doelstelling. Niets doen, afwachten, nieuwe onderzoeken uitvoeren of uitstel tot na de verkiezingen zijn geen opties. Het verkeer in en om Utrecht staat bij een enkel buitje al volledig vast, en dan te bedenken dat het autoverkeer in de komende vijftien jaar met 30% zal toenemen. Geen maatregelen nemen betekent dat de gezondheidsklachten nog verder zullen toenemen en de economische aantrekkelijkheid van de stad alleen maar zal verslechteren.

De heer **KLEUVER** (D66): De CDA-fractie begint wel erg enthousiast. Tijdens de commissievergadering was ik in eerste instantie ook zo enthousiast over de CDA-fractie, omdat zij zich, weliswaar wat laat, in een ongelukkige positie gemanoeuvreerd voelde omdat er al zo veel in het NSL was opgenomen. De heer Hoek vond het lastig om er onder die omstandigheden over te praten.



Nu hoor ik hem zeer enthousiast over het ALU praten. Is het niet veel beter om het ALU uit te stellen tot na de verkiezingen, tot er in ieder geval nog enig herstel van het democratische proces plaatsvindt?

De heer **HOEK** (CDA): Nee, want ik heb de wethouder duidelijk op onze vraag horen antwoorden dat hij een aangeboden alternatief dat ten minste gelijk of beter is voor de luchtkwaliteit zal meenemen en bij de minister zal verdedigen. In die zin is mijn vraag beantwoord, omdat anders alleen aan het NSL wordt voldaan en men zich kan afvragen wat het ALU meer doet. Hij heeft mij vooral overtuigd van wat hierna komt.

Het gaat om EUR 1,5 miljard die hier besteed kan worden en nog eens EUR 1 miljard buiten de stad voor de snelwegen. Dit zijn bedragen die voor de stad Utrecht enorm zijn en wij zouden blij moeten zijn dat wij dit nu kunnen doen.

In mijn tweede punt zal ik voornamelijk spreken over het vertrouwen. Wij kunnen hier wel zeggen dat er een college over is gevallen en dat de telling niet goed was, maar voor de burger moet het hetzelfde effect hebben. Als het ALU de komende jaren doorgaat, zal het veel ongemakken teweeg-brengen voor de reiziger, de automobilist en niet te vergeten de burger die het treft dat in zijn directe omgeving werkzaamheden plaatsvinden van grote omvang. Iedere Utrechter is natuurlijk voor schone lucht en tegen files, maar op het moment dat de noodzakelijke maatregel de voor- of achtertuin raakt, is het begrip voor de noodzaak logischerwijs verminderd. Het is goed dat de wethouder in de commissie heeft toegezegd dat hij extra zal inzetten op het verbeteren van het vertrouwen van de bevolking in de aanpak, evenals op het geloof in de noodzakelijke maatregelen. In de laatste commissievergadering bleken partijen bijna unaniem te zijn over de wijze van tellen, meten en berekenen van de luchtkwaliteit. Dat is wel eens anders geweest.

Wat zijn de gevolgen van knips of knippen en andere maatregelen voor het aantal auto's en de luchtkwaliteit? En vooral, verbetert die nu werkelijk? Komen de prognoses uit? De suggestie van de SP-fractie om deze cijfers niet alleen in een jaarlijkse rapportage aan de raad te verstrekken, maar ook te ontsluiten via een website, zodat iedere bezorgde burger kan zien hoe de veranderingen plaatsvinden, krijgt de steun van de CDA-fractie. Het vertrouwen herstelt volgens ons en de SP-fractie alleen maar wanneer blijkt dat maatregelen bij voor- of achtertuin ook daadwerkelijk helpen. Dat kan men dan via de website zelf vaststellen, evenals of het resultaat zal leiden tot een andere maatregel.

Voor het verbeteren en verkrijgen van het vertrouwen van de Utrechtse bevolking is in de komende jaren extra aandacht vereist voor een goede afstemming en coördinatie van de werkzaamheden aan de snelwegen om Utrecht en de maatregelen in het kader van het ALU, want die zijn enorm. Het begrip van de Utrechtse bevolking en het draagvlak in de samenleving zijn alleen te verkrijgen als deze twee omvangrijke werken buiten en binnen Utrecht goed op elkaar zijn afgestemd. Dynamisch verkeersmanagement noemde de wethouder dit in de commissievergadering. Dat kan succesvol zijn, zo blijkt bij de werkzaamheden op de A2 in het afgelopen jaar. Ik vraag de wethouder welke acties hij concreet onderneemt om het vertrouwen van de Utrechtse bevolking in deze grote maatregelen te verbeteren of te versterken.

De heer **OLDENBORG** (Leefbaar Utrecht): Ik ben benieuwd over welke infrastructurele maatregelen de heer Hoek spreekt. In 2014 wordt bekeken wanneer er wat met de knips gebeurt, maar aan de Spoorlaan zijn wij voorlopig nog niet toe. Verder heb ik niet veel fysieke maatregelen gezien die wij binnenkort kunnen verwachten. Kan hij mij een idee geven waarover hij het heeft?

De heer **HOEK** (CDA): In de stukken staat de uitvoering voor de A27, waarvan de bak wordt verdubbeld. Het ALU gaat daar niet over, maar dit heeft een directe verbetering van 4% van de verkeersontlasting van de binnenstad tot gevolg. Wij vinden dat er wel een nieuwe invalsweg moet komen en op veel plekken zullen de automobilisten, maar ook de fietsers en het openbaar vervoer zich moeten aanpassen aan de geweldige veranderingen die zullen komen. De heer Oldenburg kan moeilijk beweren dat er in de komende tien jaar in Utrecht niets gaat gebeuren. De veranderingen zijn gigantisch. Die bedoelde ik.

In de commissie S en R is uitvoerig gesproken over de wijze waarop de verkeersafwikkeling zal plaatsvinden. Ik heb daar toen bij stilgestaan en gezegd dat het eigenlijk geen sectormodel is en ook geen stedelijke verdeelring, die werd zelfs robuust genoemd. Maar de wethouder heeft over dit belangrijke onderwerp gezegd dat de maatregelen van het ALU ingepast moeten worden – ik herhaal zijn woorden – in de ingewikkeldheid van de bestaande werkelijkheid van de stad. Ik heb dat betreurd, maar ik begrijp het wel.



Een ALU is geen verkeersplan. Dat hadden wij wel anders gewenst, maar het antwoord van de wethouder is afdoende. De conclusie is dat de verdeelring voor driekwart met twee keer twee banen en groene golven nog meer als spreidings- en verdeelring zal functioneren, maar dat dit niet geldt voor het westelijke deel. Dat blijf ik even vasthouden. De weg door Oog en Al heeft twee keer één baan, in mijn interruptie heb ik dit al gezegd en de CDA-fractie is daar een groot voorstander van. Dit betekent dat er een geweldige lus komt in de verdeelring.

De CDA-fractie heeft in een motie verzocht om het vrachtverkeer bij Oog en Al te verminderen en het college heeft dat overgenomen. Gisteren hebben wij kunnen vaststellen dat uit nieuwe cijfers blijkt dat het vrachtverkeer door Oog en Al met 37% is toegenomen. De wethouder heeft gezegd dat het juridisch onmogelijk is om het vrachtverkeer te weren. Ik vraag om opnieuw te bekijken op welke wijze de verkeersstromen in Oog en Al op hetzelfde niveau kunnen worden gehouden en niet worden verzaamd door het vrachtverkeer of door ander verkeer. Er is nu eenmaal gekozen voor een nieuwe invalsweg en een lus, laten wij dan ook Oog en Al van meer verkeer vrijwaren.

De CDA-fractie is voorstander van het tot stand brengen van de omslag naar reizen met het openbaar vervoer en de fiets. Ik hecht eraan te zeggen dat de CDA-fractie vindt dat het ALU geen autoplan is, maar een plan voor OV, fiets en P+R. De grenzen van de ongeremde groei van de automobilititeit zijn bereikt. OV en fiets zijn volwaardige alternatieven en worden zo behandeld. De investering die het college voorstelt, is groot op EUR 1 miljard voor het aantrekkelijk maken van het OV en de fiets.

De heer **EGGERMONT** (SP): Zou de heer Hoek het nuttig hebben gevonden om bij de berekening van de knelpunten en de luchtkwaliteit op de PHL-laan van een ander percentage vrachtverkeer dan 2,5 uit te gaan?

De heer **HOEK** (CDA): Nee. Ik vind het allemaal een kwestie van techniek die mij wordt aangereikt met procenten en tellingen.

De heer **EGGERMONT** (SP): Die tellingen en die procenten moeten toch op elkaar aansluiten? Daar is de heer Hoek het toch ook mee eens?

De heer **HOEK** (CDA): Zeker, maar het college moet besturen, dus ik ga ervan uit dat wanneer het college 2,5% vaststelt, dat percentage klopt.

De heer **VAN CORLER** (GroenLinks): Ik kom terug op het punt van de omslag naar OV en fiets die noodzakelijk zou zijn om de groei tegen te gaan. Vindt de heer Hoek dat automobilisten verleid moeten worden om daarvan gebruik te maken, of kunnen wij daarin verder gaan? Ik heb het woord "dirigeren" gebruikt, maar ook het woord "dwingen" kan worden gebruikt. Hoe staat hij daarin? In hoeverre denkt hij dat het alleen met verleiden gaat lukken?

De heer **HOEK** (CDA): Ik ben het daarmee eens en ik ga ermee verder. Ik heb inderdaad gezegd dat de automobilititeit niet maar moet kunnen groeien en dat daarvoor iedere keer maatregelen moeten worden genomen. Nee, het is nu het moment van de omslag.

De CDA-fractie is het eens met de prioriteit voor het OV en de fiets, waarbij in alle eerlijkheid moet worden opgemerkt dat de kosten voor vertramming, wat een belangrijk onderdeel is voor een succesvol openbaar vervoer, voor een zeer groot deel, ik denk zelfs voor EUR 500 miljoen, nog niet is gedekt. Bovendien betreft de vertramming een besluit van het BRU. Wat schetst onze verbazing toen we gisteren konden lezen dat het BRU tot 2040 dit voornemen over wil nemen? Dat is een goed bericht. Het college heeft geen gemakkelijke opgave en het is daarom realistisch in zijn verwachtingen. Een jaarlijkse groei van 5% van het openbaar vervoer voor de komende vijftien jaar lijkt mij een moeilijke, maar haalbare doelstelling. Alles zal in het werk moeten worden gesteld voor het mobiliteitsmanagement en met name voor een gedragscampagne, waarvoor ook een flink bedrag is uitgetrokken.

Werkenden in Utrecht en bezoekers aan Utrecht zorgen voor 200.000 ritten per dag, en dat aantal groeit nog. Volgens de huidige prognoses zullen er in 2020 9000 P+R-plekken moeten zijn gerealiseerd. Volgens de CDA-fractie is dit zeer wenselijk, want auto's moeten waar het kan uit de stad worden geweerd. Elke kilometer die in de stad minder wordt gereden, levert een directe bijdrage aan de verbetering van de luchtkwaliteit. De eerlijkheid gebiedt mij om vast te stellen dat de huidige P+R-plekken niet optimaal worden benut. Bij de automobilist moet dus een mentale omslag plaatsvinden.



Deze gedragsverandering moet onder andere tot stand worden gebracht met mobiliteitsmanagement en gedragscampagnes. Wij moeten de automobilist verleiden om niet de stad in te rijden, door de P+R-plekken zo aantrekkelijk mogelijk te maken. De wethouder heeft al eens gesproken over het plaatsen van winkels en het aantrekken van andere activiteiten bij de P+R. Willen wij de geplande 9000 P+R-plekken optimaal benutten, wat een groot voordeel zou opleveren voor de luchtkwaliteit, dan zullen wij niet alleen goed en snel openbaar vervoer moeten realiseren, maar nog meer dan nu de calculerende burger tegemoet moeten treden. Ik heb hierover een concrete vraag.

Zou het geen grote stimulans zijn om niet alleen het OV-kaartje gratis te verstrekken, maar ook het parkeren voor enkele jaren gratis te maken om zodoende de gewenste gedragsverandering te bewerkstelligen? Dit is de manier om de calculerende burger te verleiden.

De heer **OLDENBORG** (Leefbaar Utrecht): De heer Hoek zei dat elke kilometer die minder in de stad wordt gereden effect heeft op de luchtvervuiling. Ik neem aan dat hij het met mij eens is dat het andersom ook zo is. Elke kilometer die meer wordt gereden is daar slecht voor. Het is helder, niemand ontkent dat dit ALU er per definitie toe leidt dat er meer kilometers zullen worden gereden door alle auto's in deze stad, zeker als de Spoorlaan erbij komt. Hoe kan de heer Hoek volhouden dat dit ALU een bijdrage levert aan de luchtkwaliteit? Dat kan dus niet kloppen. Ik ben het met hem eens dat het wel iets oplevert op een paar knelpunten, maar voor de stad als geheel klopt het niet. Dit betekent dat het ALU tegen zijn doelstellingen ingaat.

De heer **HOEK** (CDA): Nee, want de heer Oldenburg gaat iedere keer uit van de huidige situatie.

De heer **OLDENBORG** (Leefbaar Utrecht): Van 2015 uit het rapport.

De heer **HOEK** (CDA): De groei van 30% van de automobiliteit in onze stad zal op enigerlei wijze plaatsvinden. Het zal dus alleen maar meer worden. De huidige maatregelen zijn alleen maar gebaseerd op het absolute minimum om aan de eisen voor de luchtkwaliteit te kunnen voldoen, om met de heer Van der Roest te spreken.

De heer **OLDENBORG** (Leefbaar Utrecht): Dat betekent niet dat de lucht schoner wordt, want wij gaan overal naar het niveau van waar wij er nu onder zitten. Daar komt het dan op neer.

De heer **HOEK** (CDA): Ik kan het niet anders zeggen, want ik heb het in de commissievergadering ook zo gezegd. Wij zijn hier bezig met het spreiden en naar buiten brengen van de luchtverontreiniging. Het antwoord is dus ja.

De heer **KLEUVER** (D66): Het is interessant dat ook de CDA-fractie vindt dat wij EUR 1,5 miljard zullen uitgeven aan het verspreiden van de luchtvervuiling. Dit is een beetje kort door de bocht gezegd, maar het is ook niet helemaal gelogen. Ik hoorde de mooie lofzang van de heer Hoek op transferia: P+R-terreinen. Ik ben het ermee eens dat wij daarnaar moeten streven. Deelt hij de mening van de fractie van D66 dat het verkeer moet worden opgevangen aan de buitenring van de stad en dat er een echte visie moet komen op de ontwikkeling van de stad rond de snelwegen en de NRU, zodat er in de binnenstad geen nieuw asfalt nodig is?

De heer **HOEK** (CDA): Met het eerste deel ben ik het wel eens, maar met het tweede niet. Het is geen of/of. Het enige asfalt in het hele ALU is bestemd voor een nieuwe invalsweg. Dat is alles. Die is noodzakelijk om Oog en Al te vrijwaren van autoverkeer, dat heb ik zojuist aangetoond. Bovendien is NOUW 2 opgeheven. Ik vind dat de gemeente een enorme hoeveelheid geld moet uitgeven. Ik wil in ieder geval geen uitstel, zoals de fractie van D66: niet doen, aanpakken nu.

Ik rond af. Dit plan moet volgens de CDA-fractie zeker worden uitgevoerd. Nu de kilometerbeprijzing in 2012 en niet in 2019 in zicht komt, zou dat wel eens het krachtigste wapen kunnen zijn om de luchtkwaliteit in en de bereikbaarheid van Utrecht te verbeteren. Met name de spitsheffing zal helpen om de bereikbaarheid in en om Utrecht te vergroten. Amsterdam gaat ons met de ringweg voor. Als de beprijzing en daarmee de spitsheffing tot een definitieve positieve besluitvorming zal leiden in de Eerste en Tweede Kamer, zal die hopelijk een belangrijke stimulans vormen om de auto's te kunnen weren uit de stad. Dat biedt nog meer perspectieven om Utrecht schoon en bereikbaar te krijgen.



Middagvergadering van 3 december 2009

54

De heer **OLDENBORG** (Leefbaar Utrecht): Ondersteunt de CDA-fractie hiermee mijn pleidooi om Utrecht aan te melden voor een experiment bij de spitsheffing, zoals in Gelderland door Provinciale Staten is gedaan?

De heer **HOEK** (CDA): Het antwoord is ja, maar de heer Koopmans heeft in de Tweede Kamer gezegd dat het experiment beperkt moet worden tot één pilot, vandaar dat ik het niet heb genoemd.

De heer **OLDENBORG** (Leefbaar Utrecht): Wij kunnen toch blijven zeuren.

De heer **VERHOEF** (Burger en Gemeenschap): Mijnheer de voorzitter! Wij moeten ook denken aan de mensen die energie hebben gestoken in het reageren op de plannen die de gemeente heeft. Het is goed om de burgers er nog meer bij te betrekken. Wij moeten hen serieus nemen, want hun inbreng zal zeer belangrijk zijn voor het vervolg. Hun creativiteit moeten wij gebruiken.

Vandaag spreken wij over het ALU. Het is een plan om de luchtverontreiniging in de stad tegen te gaan, maar wij weten dat het grotendeels gaat om het verplaatsen van de luchtvervuiling van de ene kant naar de andere kant van de stad. Daarvoor trekken wij EUR 1,4 miljard uit.

In de stukken zitten allerlei oplossingen ad hoc. De fractie van Burger en Gemeenschap heeft er voortdurend op gehamerd om de toekomst als uitgangspunt te pakken en niet het heden. Wij moeten constateren dat toch vanuit het heden is geprojecteerd. Wij hebben het college een document gestuurd met onze visie vanuit de toekomst naar vandaag. Wij hebben gezegd dat je ervoor moet zorgen dat de stad gesloten wordt voor het inkomend verkeer van mensen die niet in de gemeente Utrecht wonen. Dit kun je in fases invoeren, dat hoeft niet abrupt te gebeuren. Aan de rand van de stad moet het verkeer worden opgevangen in grote parkeergarages. Er moet dan wel voor worden gezorgd dat dit op een goede manier wordt gedaan en dat die garages aantrekkelijk worden gemaakt met allerlei voorzieningen. De CDA-fractie zegt dat zij de mensen wil verleiden, maar het moet dwingend worden opgelegd. Het kan namelijk niet zo doorgaan. Wij gaan EUR 1,4 miljard uitgeven om alleen maar een stukje vervuilde lucht te verplaatsen. Het is nodig om het geld te investeren in parkeergarages aan de rand van de stad, waar ook goede voorzieningen moeten komen, zoals elektrische fietsen, brommers en scooters en kleine elektrische autootjes. Waar veel mensen bij het OV tegenaan lopen, is dat ze geen eigen baas zijn. In deze tijd van individualiteit wil iedereen zijn eigen agenda en eigen klok hanteren. Daar moeten wij op inspringen. Als wij dat niet doen, zal het nooit een succes worden.

In de plannen staat een aantal maatregelen, onder andere de ondertunneling van de Sint Josephlaan. Die is heel duur. Wij kiezen voor een overkapping als daar iets moet gebeuren. Op 17 december is daarover een raadsinformatieavond en ik hoop dat de raadsleden daarvan kennis nemen. Een overkapping biedt kansen om er ook op andere plaatsen een te plaatsen met het geld dat wij anders alleen maar kwijt zijn aan een tunnel.

Wij hebben het voor een deel over het verplaatsen van vervuilde lucht. Ik ben geen deskundige, maar ik wil het volgende opwerpen. Kunnen er op de een of andere manier geen luchtreinigers in de stad worden geïnstalleerd, zodat de lucht schoon wordt op de vuilste plaatsen? In de overkapping wordt de uitstoot van de auto's gereinigd.

Als wij spreken over het nemen van maatregelen, gaat het over goede maatregelen. Het verbaast mij nog steeds dat wij geen gebruik maken van het station op Lunetten. Daar komen twee hoofdspoorlijnen langs, een uit het zuiden en de andere uit het oosten. Er is alleen maar een stationnetje dat de treinen uit het zuiden opvangt. Waarom is daar geen goed station om de reizigers van beide lijnen te faciliteren? Het ligt vlak bij De Uithof en er zou veel geld mee kunnen worden bespaard.

De heer **VAN DER ROEST** (PvdA): Ik onderbreek het enthousiasme van de heer Verhoef. Hij weet toch dat er op korte termijn een nieuw station wordt gebouwd vanwege de verdubbeling van het spoor? Er komen daar dus sporen bij elkaar. Ik weet niet of het zijn wens is, maar er wordt aan gewerkt. Dat moet toch voldoende zijn?

De heer **VERHOEF** (Burger en Gemeenschap): Ik weet niet waar de heer Van der Roest heeft vernomen dat de trein uit het oosten daar ook zal stoppen, maar dat zal dan nieuw zijn. Ik ben blij dat de PvdA-fractie daarvoor heeft gezorgd, maar ik betwijfel het. Of wil de heer Van der Roest met zijn interruptie aangeven dat hij mij gelijk geeft dat het zonde is dat wij die kans laten lopen?



De heer **VAN DER ROEST** (PvdA): Nee, ik wil wijzen op de feiten. Als de heer Verhoef daar laatstleden is geweest, dan heeft hij kunnen zien dat de eerste voorbereidingen worden getroffen om de verdubbeling van het spoor te realiseren. Ik dacht dat hij daarop doelde. Het is gewoon een feit, maar het is geen voorstel van de PvdA, hoewel wij niet tegen verdubbeling zijn.

De heer **VERHOEF** (Burger en Gemeenschap): Ik inspecteer dat werk iedere werkdag om te kijken hoe ver men is. Ik kom daar nog op terug, want ik heb ook een andere plaats geïnspecteerd.

Ik heb het gevoel dat er bij Prorail of NS amateurs werken. Bij mijn inspecties merk ik elke keer dat er vanaf het westen vier paar rails liggen, waarvan er twee paar worden gebruikt, terwijl aan de andere kant van de brug over het Amsterdam-Rijnkanaal twee paar rails liggen. Aan de overkant van het kanaal is een fantastische infrastructuur aangelegd, maar niet aan deze kant. Eigenlijk hebben die rails aan de overkant helemaal geen zin totdat er aan deze kant ook een verdubbeling is aangelegd. Wij moeten ervoor zorgen dat Prorail meer aandacht besteedt aan het goed oppakken van deze zaken.

De tram is het oude liedje. Die kan alleen maar vooruit en achteruit en kost heel veel geld. Laten wij dat niet doen, laten wij dan liever bussen op gas aanschaffen.

Het is duidelijk dat wij tegen de Spoorlaan zijn. Die staat haaks op het plan om de automobilititeit in de stad te verminderen en moet niet worden aangelegd.

Vanaf 2001 pleiten wij voor een groene golf in de stad. Een compliment aan het college dat er nu digitale groene golven zijn en dat bij stoplichten het licht voor de man of vrouw die staat te wachten gelijk op groen springt als er geen verkeer van opzij aankomt. Daaraan moeten wij verder werken, want daarmee kan het stoppen en optrekken worden teruggebracht. Dit betekent minder luchtvervuiling.

Een verzoek dat wij ieder jaar doen is te investeren in het feit dat mensen van buiten naar Utrecht komen en Utrechters naar buiten gaan. Probeer die mensen van baan te laten wisselen, zodat de Utrechters in Utrecht werken en degenen die daarbuiten werken in de buurt van hun woonplaats werken. Daarmee kunnen per baan vier vervoersbewegingen per dag worden verminderd.

Wij vragen ons af dit plan wel EUR 1,4 miljard waard is. Er komt geen schonere lucht door en niet veel minder geluidsoverlast. De verkeersveiligheid wordt misschien hier en daar beter, maar de gezondheid wordt er niet mee bevorderd. Wij denken dat het college, of in ieder geval een aantal partijen, een denkfout maakt dat het succes van de economie gekoppeld is aan de automobilititeit. Ik denk dat dit niet waar is en dat wij ons daar niet voortdurend alleen op moeten richten. Laten wij ons richten op een gezonde gemeente waar de mensen goed kunnen bivakkeren en leven en laten wij er in ieder geval voor zorgen dat er in de toekomst schone lucht is.

De heer **RIETKERK** (ChristenUnie): Voorzitter! Ik heb een inleiding, drie punten en een slotwoord. Zou ben ik het gewend.

Ik denk dat je alleen het goede zicht krijgt op het ALU als je ervan uitgaat dat het een antwoord is op een probleem, in feite op drie problemen: de groei van het autoverkeer met 2% per jaar, de groei van de stad en het overtreden van de normen voor de luchtvervuiling. Wij moeten alles op alles zetten om de normen in 2015 niet meer te overtreden. Daarvoor is het ALU. Daarin staat een heel pakket aan maatregelen, 55 en grote bedragen geld om het autoverkeer terug te dringen. Dat gaat niet alleen via het openbaar vervoer en de fiets. Daarvoor is meer nodig, zoals een optimale bereikbaarheid van de stad met een robuuste ring en een goede verdeling van de toegangswegen, en de verdeling van de verkeersintensiteit in de stad, zodat wij aan de normen kunnen voldoen, met name op de knelpunten waar de normen worden overschreden en de bouwplannen stagneren.

Wij realiseren ons dat het verdelen van de verkeersintensiteit in de stad vaak moeilijk valt: de ene wijk krijgt wat meer verkeer en de andere wat minder. Dit is volgens ons niet te vermijden. Het is begrijpelijk dat sommige wijken klagen, maar dit is de oplossing van een veel groter probleem, namelijk dat de gemeente Utrecht op knooppunten aan normen moet voldoen. Dat lukt met dit verdeelplan; gedeelde smart is halve smart.

De heer **OLDENBORG** (Leefbaar Utrecht): Van welke wijken heeft de heer Rietkerk gehoord dat de bewoners erover juichen? Er zijn wijken die klagen en de verkeersintensiteit wordt verdeeld, waardoor de ene wijk er beter van wordt en de andere slechter. Noem mij een paar wijken waar men erover juicht.

De heer **RIETKERK** (ChristenUnie): Dat is een schoolvraag. Ik noem het gebied rond de Vondellaan en Zuilen. De heer Oldenburg heeft toch ook alle mail gekregen?



De heer **OLDENBORG** (Leefbaar Utrecht): Die juichen niet, die klagen, maar noem mij wijken die er beter van worden wat de luchtkwaliteit betreft. Ik heb het niet over twee stukjes straat, de Weerdsingel en de Oudenoord, want die vormen geen hele wijk. Die zijn wel heel belangrijk.

De heer **RIETKERK** (ChristenUnie): Bijvoorbeeld Oog en Al, dat is toch een wijk?

De heer **OLDENBORG** (Leefbaar Utrecht): Daar is nog steeds sprake van een stijging, kijk maar naar de cijfers.

De heer **RIETKERK** (ChristenUnie): Dat is wel zo, maar wij moeten er rekening mee houden dat er al heel wat is bereikt als het verkeer op gelijk niveau blijft. Er is een stijgende lijn in het verkeer. Als dat met 2% toeneemt en het aantal auto's dat in Oog en Al rijdt gelijk blijft, is er al heel wat bereikt en blijf je beneden de gevaarlijke norm.

De heer **OLDENBORG** (Leefbaar Utrecht): Als dat zo was, zou de heer Rietkerk gelijk hebben, maar kijk naar de getallen, het is niet zo.

De heer **RIETKERK** (ChristenUnie): Bij de Josephlaan is dat zeker het geval. Het aantal auto's dat boven de tunnel doorrijdt, blijft gelijk met het huidige aantal. Dan is er dus gewonnen, want normaal zou dat stijgen van 15.000 tot 20.000 en 25.000. Nu starten wij overigens een discussie die in de commissie moet plaatsvinden.

De heer **VAN CORLER** (GroenLinks): Ik hoor de heer Rietkerk aan de ene kant zeggen dat het probleem over de stad wordt uitgesmeerd, zodat de gemeente overal aan de norm kan voldoen. Aan de andere kant zegt hij dat de gemeente ook te maken heeft met een autonome groei. Als ik de redenering goed volg, gaan wij wel in de richting van een probleem. De heer Rietkerk accepteert een autonome groei en smeert een probleem uit over de stad en vervolgens zitten wij over een aantal jaren overal in de problemen. Hoe kijkt de heer Rietkerk tegen dat probleem aan?

De heer **RIETKERK** (ChristenUnie): Ik denk dat als je niet reëel rekening houdt met de autonome groei van het aantal auto's en de groei van de stad, en die feiten niet wilt weten, je kunt denken zoals de heer Van Corler denkt. Wij hebben gewoon met de feiten te maken en moeten daarnaar onze plannen inrichten. Als de uiteindelijke uitkomst straks gelijk blijft aan nu, hebben wij gewonnen, want het probleem dat rijst door de groei, is dan opgelost.

De heer **VAN DER ROEST** (PvdA): De GroenLinks-fractie komt hierop terug, terwijl ik dacht dat die duidelijkheid was gegeven. GroenLinks heeft in de afgelopen periode meegeholpen om ervoor te zorgen dat het ALU zijn volume kon krijgen en wij hebben beiden in die tijd geconstateerd dat er veel maatregelen op het gebied van het OV worden genomen. Als de heer Van Corler nu zegt dat wij over vijf jaar weer een probleem hebben, dan vraag ik mij echt af waarover wij drie jaar met elkaar hebben gepraat. Hij spitst het nu sterk toe op de invalsweg, alsof dat opeens het wonder is dat het hele sprookje kapot heeft gemaakt, maar nogmaals, dan is hij niet realistisch bezig. Hij kan er wel mee doorgaan, maar geef eens toe dat GroenLinks de verantwoordelijkheid niet heeft durven nemen voor de akelige maatregelen die wij moeten nemen.

De heer **VAN CORLER** (GroenLinks): Als wij het nu hebben over het nemen van verantwoordelijkheden. De PvdA zou de verantwoordelijkheid moeten nemen voor alle mensen in de stad die te maken hebben met de slechte luchtkwaliteit. Durf dan als PvdA ook te zeggen dat je het autoverkeer de stad uit wilt hebben. In het vorige ALU –daar hebben wij over gesproken– zat inderdaad de ambitie om het doorgaande autoverkeer door de stad te weren. Dat is er nu volledig uitgehaald en daarom kan het autoverkeer gewoon weer doorrijden met een enkele knip bij de knelpunten. Neem dan inderdaad de verantwoordelijkheid voor al die mensen die kampen met gezondheidsproblemen.

De heer **VAN DER ROEST** (PvdA): Om het af te sluiten: wij komen hier toch niet uit. De heer Van Corler komt er steeds op terug. Ik heb het gevoel dat wij die verantwoordelijkheid wel nemen als wij de afspraken nakomen die wij hebben gemaakt met onze coalitiepartners. Een andere partij kan daar anders over denken. De heer Van Corler zegt dat dit plan alleen maar behelst dat auto's dwars door de stad gaan rijden. Hij zou beter moeten weten.



De **VOORZITTER**: U beider opvattingen zijn duidelijk.

De heer **VERHOEF** (Burger en Gemeenschap): Ik vraag mij af of de PvdA alleen maar ja zegt omdat dit is afgesproken met de coalitiepartners, of dat zij er echt in gelooft.

De heer **VAN DER ROEST** (PvdA): Ik aarzel of ik wel een antwoord zal geven. De heer Verhoef weet toch ook dat je hier alleen maar ja kunt zeggen als je er ook in gelooft, want hij draait al langer mee. Je zoekt elkaar op om ervoor te zorgen dat er iets uitkomt dat goed is voor de stad en niet voor ieder persoonlijk. Dit is geen theater, hoewel ik de schijn tegen heb.

De heer **VAN CORLER** (GroenLinks): De heer Van der Roest heeft zojuist forse woorden gesproken naar GroenLinks. Volgens mij is bij de collegeonderhandelingen heel duidelijk afgesproken dat er gewerkt zou worden aan het terugdringen van de groei van het autoverkeer. De vraag is wie er heeft gedraaid. Ik hoor de PvdA-fractie zeggen dat zij de autonome groei accepteert en die faciliteert.

De heer **VAN DER ROEST** (PvdA): De heer Van Corler heeft meer gehoord dan ik gezegd heb. Of wij de autonome groei accepteren of niet, als hij de geschiedenis goed kent, weet hij dat wij er indertijd ook over hebben gesproken en er afspraken over hebben gemaakt. Wat mij betreft zitten die nu heel duidelijk in het ALU. De heer Van Corler focust zich steeds op iets waarover wij een meningverschil hebben. Ik zeg niet, en dat heeft niemand van de PvdA gezegd, dat wij alleen maar het autoverkeer faciliteren. Dat zijn zijn woorden en dat is zijn mening hierover.

De **VOORZITTER**: Er wordt nu een zijdelingse discussie gevoerd en dat is niet de bedoeling.

De heer **KLEUVER** (D66): Deze lijkt mij wel van belang. Ik wil nog een vraag stellen. De heer Van der Roest zegt op zijn eigen website dat de auto's naar zijn mening zo veel schoner worden dat het helemaal niet erg is om ze te faciliteren. De fractie van GroenLinks heeft hierin dus gelijk. De heer Van der Roest maakt een berekening – die trouwens van geen kanten deugt – dat auto's heel veel schoner worden en dat je het ALU daarom eigenlijk al niet meer nodig zult hebben. Hij heeft voor zichzelf dus een rechtvaardiging om de groei van het autoverkeer te kunnen faciliteren, want de auto's worden schoner. De fractie van D66 is het daar niet mee eens.

De **VOORZITTER**: Wij gaan terug naar de heer Rietkerk.

De heer **RIETKERK** (ChristenUnie): Ik was bezig met mijn eerste punt, de verdeling van het verkeer over de stad. Wij voelen mee met de pijn dat sommige wijken wat meer verkeer moeten verwerken en andere wat minder. Ik noemde dat gedeelte smart is halve smart. Wij vinden wel dat er een verbetering moet komen voor de Vondellaan en de Balijelaan. De VVD-fractie heeft daarover een amendement ingediend, dat mijn fractie van harte steunt.

Het tweede punt is het hoofdpunt van onze kritiek. Dat gaat over de knips. Wij vinden dat het originele plan voor de wegen beter is dan dit aangepaste. Daarover zal men zich niet verbazen. Als ik een rapportcijfer moet geven, dan mikt het huidige college op een 6 en het oude plan was toch minstens een 7 waard. In het aangepaste plan is er minder bandbreedte over voor het voldoen aan de normen. Het is ook minder streng in het terugdringen van doorgaand verkeer, daarin heeft de fractie van GroenLinks gelijk. Wij aanvaardden die 6, maar het kan misschien een 6+ worden. Dat kan bijvoorbeeld door nauwlettender toe te zien op de Catharijneknip; wij hebben daarover gesproken. Bij meer gebruik ontstaat daar toch een doorrijdende verkeersstroom, ondanks een snelheid van 30 km per uur. Tijdens de commissiebehandeling heeft de wethouder gezegd deze knip alsnog uit te voeren, zo hebben wij begrepen, als te veel auto's deze route nemen. Als criterium noemde hij toen 5000 auto's per dag. Kan de wethouder deze toezegging herhalen? Zo ja, dan zijn wij tevreden, zo nee, dan hebben wij nog wat in petto.

Het derde punt is dat wij niet gerust zijn over de invoering van de knip op het Paardenveld. Daar is nu al een enorme overschrijding van de norm en wij dringen er bij de wethouder op aan om deze overschrijding serieus te nemen en om die knip zo snel mogelijk in te voeren.

De studie van Utrecht West heeft aangetoond dat de variant Lage Weide en de ondertunneling van de Josephlaan de beste van misschien slechte oplossingen is, maar die weg wordt pas na 2015 aangelegd.



Dat geeft nog voldoende tijd om zo veel mogelijk te luisteren naar de bezwaren uit Zuilen en Elinkwijk en om te letten op de uitwaaiing van het verkeer uit de noordelijke tunnelmond. Wij delen de bezwaren van de bewoners, omdat het hun wijk niet mag verzieken. Ik geloof niet dat dit hoeft. Bij de uitwerking van de variant Lage Weide moet grondig worden aangegeven hoe de wijk hierin zo veel mogelijk kan worden gespaard.

Leefbaarheid en bereikbaarheid zijn twee uiterst belangrijke doelen voor de stad, in een bepaald opzicht zijn ze tegengesteld. Zo zit het leven soms in elkaar. Waar tegengestelde doelen een rol spelen – neem bijvoorbeeld energie besparen en energie gebruiken, vrijheid en verantwoordelijkheid, hemel en aarde – zie je nooit oplossingen die helemaal perfect zijn. Dan blijft er vaak een wankel evenwicht tussen verschillende belangen. De fractie van de ChristenUnie kiest niet alleen voor leefbaarheid, ook niet alleen voor bereikbaarheid, maar zet in op een redelijke balans. Wij begrijpen de klachten over het onvolmaakte, maar wij zijn wel van mening dat dit Actieplan Luchtkwaliteit op dit moment het best haalbare is. Het was heel moeilijk en ingewikkeld om dit pakket zo samen te stellen. Dat dit is gelukt, is onzes inziens een reden om trots te zijn en om de wethouder en zijn voorganger te feliciteren.

De heer **EGGERMONT** (SP): Voorzitter! Wij hebben nog zeven minuten, waarvan het grootste gedeelte voor de wethouder is.

Het ontnemen van een democratisch recht van de bewoners door de gemeenteraad is een buitengewoon ernstig feit. Ik denk dat het niet nodig is om duidelijk te maken hoe wij deze beslissing kwalificeren. Met buitengewone verbazing heb ik de afgelopen uren mogen beluisteren hoe de raadsleden overgaan tot de orde van de dag. Over gaan tot de orde van de dag lukt ons niet. Daarom slechts een paar opmerkingen.

Het lijkt erop dat het monitoren langzaam de goede kant opgaat. Naar onze bescheiden mening heeft de SP-fractie daar zeker aan bijgedragen. Wel maak ik mij zorgen over de koppeling tussen wat er wordt verteld en het verkeersmodel. Volgens mij moet daar heel hard aan worden gewerkt, want wij moeten goed monitoren, omdat dit de methode is om het schoonrekenen uit te bannen.

Over het schoonrekenen gesproken, wij hebben de verschillende gegevens uit het Wob-verzoek kunnen zien en wij vinden het buitengewoon ernstig dat het busstation simpelweg niet langer bestaat. Het komt niet voor in de berekeningen die onder het ALU zitten. Wij snappen er helemaal niets meer van, eerst reden er geen bussen en nu komen ze niet eens meer voor in de berekeningen.

Na maart hopen wij met de raadsleden tot betere maatregelen te komen. Voor die tijd doen wij, behalve met de amendementen, niet mee aan dit circus.

De **VOORZITTER**: Dames en heren! Ik wil, kijkend op de klok, een opmerking van de orde maken. Ik heb voorzichtig verschillende signalen gekregen om niet al te lang meer door te gaan. Afsproken was dat wij tot uiterlijk 18.00 uur zouden doorgaan. Wij doen echter geen recht aan de reactie van de wethouder als hij de beantwoording moet afraffelen. Dit betekent dat wij zouden moeten onderbreken.

De heer **BOSCH** (wethouder): Ik heb tien minuten nodig om met de collega's te praten over de amendementen en ik denk voor de beantwoording twintig minuten nodig te hebben.

De **VOORZITTER**: Er zijn niet heel veel vragen aan de wethouder gesteld, maar misschien wil de raad nog een tweede termijn. Dat zou betekenen dat wij de 17^{de} december in de ochtend door zouden moeten gaan.

De heer **ISABELLA** (PvdA): Voorzitter! Ik doe het ordevoorstel om tot 19.00 uur door te gaan.

De heer **GELDOF** (VVD): Voorzitter! U zou de wethouder in ieder geval de gelegenheid kunnen bieden om zijn eerste termijn te doen, want nu zijn alleen de geluiden uit de raad gehoord. Afhankelijk van het tijdstip en in hoeverre mensen een tweede termijn denken nodig te hebben, kunnen wij verder kijken. Uitgaande van de schatting van de wethouder, is zijn eerste termijn om 18.25 uur afgelopen. Ik stel voor dat te doen, anders wordt het eenrichtingverkeer en dat is niet goed.

Mevrouw **OSKAM** (D66): Voorzitter! De fractie van D66 pleit ervoor om het debat op de 17^{de} te vervolgen. Met interrupties kan de termijn makkelijk weer uitlopen. Volgens mij moeten wij dit debat zeer serieus nemen en dat betekent dat wij er ruim de tijd voor moeten nemen.



Middagvergadering van 3 december 2009

59

De heer **OLDENBORG** (Leefbaar Utrecht): Voorzitter! Ik vind dat de wethouder zijn eerste termijn moet kunnen doen. Ik begrijp het probleem, maar ik denk dat een tweede termijn nauwelijks meer nodig is, want er was vanmiddag al een stevig debat tussen de fracties. Ik verwacht ook niet veel interrupties bij de wethouder, want wij hebben er al vaker over gesproken. Wat mij betreft gaan wij door.

Mevrouw **MOS** (GroenLinks): Voorzitter! Wat ons betreft houdt de wethouder vandaag zijn eerste termijn.

De **VOORZITTER**: Dames en heren! Ik constateer dat de raad in meerderheid van oordeel is dat de wethouder de gelegenheid moet krijgen om in eerste termijn te reageren op de amendementen en om de vragen te beantwoorden.

De **VOORZITTER** schorst daarop de vergadering.

Na heropening van de vergadering verleent de **VOORZITTER** het woord aan wethouder Bosch.

De heer **BOSCH** (wethouder): Voorzitter! In mijn beantwoording zal ik vooral ingaan op de amendementen, maar ik heb eerst een paar algemene opmerkingen van de kant van het college.

Het college is ervan overtuigd in dit plan een goede balans te hebben gezocht en gevonden. Het gaat niet alleen om de luchtkwaliteit, maar ook om aspecten die te maken hebben met bereikbaarheid en leefbaarheid. Het laatste woord is vanmiddag weinig gevallen, maar dat wil ik toch nog benadrukken. Een aantal maatregelen in de plannen heeft niet alleen met de luchtkwaliteit te maken, maar juist met de twee andere thema's, bijvoorbeeld het stellen van streefnormen voor de wijkontsluitingswegen op vier à vijf plekken in de stad, wat een nadrukkelijke verbetering is vergeleken met de huidige situatie.

Het plan is evenwichtig omdat het de vijf sporen noemt, die variëren van de fiets en het openbaar vervoer tot de gedragscampagnes en het aanpakken van de knips. De gevolgen van de knips zijn wel degelijk het terugdringen van het autogebruik en de auto-instroom in de stad, rekening houdend met het feit – niet zomaar acceptierend – dat er sprake is van een autonome groei, ondanks al die landelijke of plaatselijke maatregelen. In de plannen zit de inzet om mensen uit de auto te krijgen, het openbaar vervoer in en de fiets op. Ook zitten er maatregelen in om het openbaar vervoer uit te breiden en om de auto's op de P+R op te vangen. Al deze aspecten zitten in de plannen.

Met name de heer Kleuver heeft gevraagd of het schoner wordt in de stad. Ondanks de toename van het autoverkeer rondom en misschien ook in de stad, wordt het schoner in de stad. Je kunt erover twisten of de lucht schoon kan worden genoemd, maar die zal op alle plekken aan de wettelijke norm voldoen. Als de opstelsom van het huidige percentage van de vervuilde lucht op 100 wordt gesteld, zal dat in 2015 lager zijn dan 100. Het wordt in de stad dus schoner binnen de normen die wij hebben gesteld.

De **VOORZITTER**: Dames en heren! Ik zal geen interrupties toestaan, maar u kunt aan het eind van de beantwoording van de wethouder vragen stellen.

De heer **BOSCH** (wethouder): Een van de kernpunten, deels gerelateerd aan de toename van het autoverkeer, is de groei van de stad, de groeiambitie. Dit is een van de vaste thema's van de Stadspartij Leefbaar Utrecht. Ik hoor dit geluid de laatste maanden per week toenemen. Groeit de stad niet te hard, moeten wij geen einde maken aan de groeiambities van de stad en kan de stad het wel aan? Dit plan neemt alle plannen tot 2030 mee. Het zijn plannen waarvoor binnen de totale regio veel draagvlak is en die op veel steun van het Rijk kunnen rekenen. Met deze plannen kunnen wij voldoen aan de wettelijke normen in de dan gegroeide situatie. Ik zal er niet te veel over zeggen, want dit zullen wij in het kader van de ruimtelijke ordening moeten bespreken, maar de keuze voor het ontwikkelen van de stadsregio is in termen van duurzaamheid de beste oplossing die je kunt kiezen. Iedereen weet dat als je de woningbouw over het hele land gaat spreiden, de duurzaamheid in de balans veel slechter af is dan wanneer je compact in en rond de stad gebied ontwikkelt. Dat brengt verplichtingen met zich mee ten opzicht van onze bewoners om de beste kwaliteit na te streven. Zij hebben ook behoefte aan de toename van het aantal woningen.



De belangrijke redenen om voor een nieuwe invalsweg te kiezen, zijn de maatregelen die wij in de stad nemen, zoals de knips om de dwars door de stad rijdende auto's tegen te houden. Dit veroorzaakt meer druk op de ring, waartegen maatregelen moeten worden genomen. Het heeft te maken met de gekozen uitgangspunten voor de leefbaarheid en de P+R-voorzieningen en de op dit moment al niet meer te handhaven situatie op de Josephlaan dat wij kiezen voor minder auto's daar dan er nu zijn en zeker dan er zouden komen als er geen maatregelen worden genomen. Een andere factor is dat een X-aantal jaren geleden de tweede op- en afrit van de A2 bij de Koffieknop is geschrapt. Bovendien is er altijd sprake geweest van een nieuwe ontsluiting aan de westkant van de stad. Dat is tijdelijk opgelost met NOUW 2. Ook in deze context speelt de nieuwe invalsweg een rol.

Een belangrijk voordeel blijf ik vinden dat de invalsweg voor een groot deel over een bedrijventerrein kan lopen, met alle aandacht die wij zullen besteden aan de omgeving van Elinkwijk en het Julianapark vanwege het geluid en de lucht. Dit voordeel kunnen wij niet genoeg benadrukken. Het nadeel in het kader van de lucht en het geluid zal voor de direct omwonenden beperkt blijven. Dit is uit onderzoeken gebleken en dat zal in de plannen voor de verbindingsweg verder worden uitgewerkt. Het is belangrijk om onze argumentatie voor de noodzaak en de wenselijkheid van die verbindingsweg te benoemen.

De fractie van D66 noemde vier punten, waardoor ik dacht dat die fractie blind haar handtekening onder het Actieplan Luchtkwaliteit kan zetten. Beter meten deden wij al, P+R-voorzieningen zitten in het plan, flexibele knips zitten er ook in, er is geen enkel bezwaar om goed naar de bouwlogistiek te kijken, maar vervolgens ligt het probleem met het Masterplan wat diffuser en onzekerder. Dat haalt het geloof ik net niet als het gaat om de instemming met het ALU. Ik kom zo terug op het amendement, want dat heeft met name betrekking op de ideeën van de fractie van D66 over de Cartesiusdriehoek, die volgens mij niet helemaal juist zijn.

Alle partijen hebben over communicatie gesproken. In de publiciteit lijken wat misverstanden te ontstaan over wat de wethouder over de communicatie gezegd zou hebben, namelijk dat die niet gedeugd zou hebben. Dat zijn niet de woorden die ik heb gebruikt. Ik heb gezegd dat er zelden een onderwerp is geweest waarover zo intensief inspraak, overleg en communicatie met de bewoners is geweest. Ik heb dit vanaf maart/april jl. zelf mogen doen. Je kunt altijd van mening verschillen over de kwaliteit daarvan, maar er is enorm veel gebeurd en er is bekendheid aan gegeven. Als je terugkijkt, kun je echter altijd elementen aanwijzen die iets beter hadden gekund. "Maatregelenpakket Utrecht West" is niet de meest wervende titel voor dit soort onderwerpen. Wat dat betreft kan achteraf altijd gezegd worden dat het een slag beter had gekund, maar in essentie verdient de manier waarop de participatie en de communicatie zijn gedaan wel degelijk een voldoende. In de samenvatting van het Actieplan Luchtkwaliteit is de aan-dacht benoemd die wij met de ondernemers van de Amsterdamsestraatweg zullen besteden aan maat-regelen. Dat loopt nu al en aan het eind van het jaar ligt er een onderzoeksopzet om de consequenties van het ALU voor het profiel uit te zoeken. Wij gaan op korte termijn verder praten met de bewoners van Elinkwijk, de Josephlaan en Ondiep over hun situatie. De nieuwe situaties in de laatste versie van het plan voor de Vondellaan en de Albatrosstraat zullen wij nadrukkelijk oppakken in de rechtstreekse gesprekken met de bewoners. Dit is een belangrijk punt om te benoemen.

De P+R-voorzieningen komen niet terug in de amendementen, maar zijn door iedereen als belangrijk genoemd. Sommige raadsleden verwachten er meer van dan andere. Wij hebben al gezegd dat wij ze echt willen aankleden om ze vol te krijgen. De ideeën van de CDA-fractie kunnen daarin een rol spelen en zelfs de fietsideeën van de VVD-fractie. De plek zelf moet comfortabel gemaakt worden, maar ook de verbindingen naar andere locaties. Dat kan met de fiets met de moderne oplossingen die de heer Buunk heeft genoemd, maar ook door goed openbaar vervoer op allerlei manieren. Ook kan gekeken worden hoe kan worden omgegaan met vrijstellingen voor de parkeerplaats en het OV-kaartje. Wordt dit alleen toegepast wanneer aan de westkant van de stad wordt gewerkt, of wordt dit een regel? Dit moet volgens mij in de commissie worden besproken met de wethouder die voor het realiseren van de P+R-voorzieningen verantwoordelijk wordt.

De SP-fractie is positief over de monitor. Met name die fractie heeft benadrukt dat die van belang is, lof daarvoor. Voor het herstel van vertrouwen is die belangrijk naast de communicatie die ik heb genoemd. De manier waarop wij met elkaar over het ALU spreken, speelt ook een rol in dat vertrouwen. Intensief vervolgoverleg in de verschillende delen van de stad, en beter meten en regelen op het gebied van het verkeer en de lucht zijn belangrijke stappen bij het terugwinnen van het vertrouwen. Eerder is toegezegd dat daarvoor de elektronische snelweg en het net zullen worden gebruikt. Op het net zullen de ontwikkelingen te volgen zijn.



In de brief die de raadsleden hebben ontvangen, staan de feitelijke ontwikkelingen van het busstation vanaf nu tot aan de nieuwe terminal. Die zal een belangrijke verbetering zijn voor de luchtkwaliteit, zowel voor degenen die daar aankomen en vertrekken, als degenen die daar hun werk doen.

Ik loop de amendementen in omgekeerde volgorde na. Toevallig is amendement 66 het laatste ingediend door de coalitie en breed gesteund. Het element doorstroming speelt een belangrijke rol bij de luchtkwaliteit. Zo lang het verkeer blijft hangen, zo lang blijft die lucht hangen. De elementen die daarbij een rol spelen, staan goed benoemd. Soms werkt een groene golf wel op de ene plek, maar niet op de andere, dus er moet goed gekeken worden naar de genoemde verkeersstromen van de Vondellaan, 't Goyplein en Marnixlaan. In de praktijk zijn het verschillende stromen. Maar de essentie en de inzet om doorstroming te bevorderen waar er verkeer is en zal blijven, inclusief het openbaar vervoer, kan het college steunen. Het college heeft geen probleem met de voorgenomen dekking. Die is gevonden waar er nog financiële ruimte is. Bovendien ben ik van mening dat dergelijke bedragen binnen het totale bedrag van EUR 1,5 miljard en binnen de gestelde periode altijd vrijgemaakt kunnen worden. Het college steunt het amendement.

Amendement 65 is door de fractie van D66 ingediend en wordt minder breed gesteund. De tekst moet worden aangepast, want er moet niet "Spoorlaan" staan, maar "verbindingsweg". Het zal duidelijk zijn dat het college dit amendement niet kan steunen of overnemen.

Op het pleidooi voor een sneller en volledig fietsnetwerk, zoals verwoord in amendement 63, heb ik in de commissievergadering vrij uitgebreid gereageerd. Als het allemaal lukt, zijn de eerste vijf tot tien projecten in 2014 klaar. Wij proberen veel werk met werk te maken en wij zullen hard moeten werken, procedureel en fysiek, om ze in 2014 gerealiseerd te hebben. Ik heb ook gezegd dat waar wij mogelijkheden zien om projecten in het fietsnetwerk naar voren te halen, wij dat zeker zullen doen en dit de gemeente nooit in financieel opzicht de kop kan kosten. In de begroting van het totale programma zal dit worden opgevangen. Dit betekent dat dit amendement overbodig is, omdat de strekking van mijn inbreng in de commissie ruimschoots voldoende zou moeten zijn. Dit amendement voegt niets toe aan het plan. Ik ontraadt het aannemen van dit amendement.

Amendement 64, van de Spoorlaan naar de trambaan, is een kwestie die in de commissievergadering aan de orde is geweest. Voor de eerste tramverbinding wordt van dag tot dag winst geboekt bij het naar voren halen van de tramverbinding tussen CS en De Uithof. Binnenkort komt hierover meer informatie naar buiten. Omdat het in de rolverdeling rond het openbaar vervoer past, mikt het college op een financiële dekking via het BRU, de provincie en het Rijk. Wij moeten niet de kansen voor de andere overheden wegnemen door het resterende bedrag met eigen geld te financieren. Het college ontraadt nadrukkelijk het aannemen van dit amendement.

Vervolgens amendement 62. Ik heb geprobeerd zo inhoudelijk mogelijk de keuze voor de verbindingsweg toe te lichten. Daarvoor geldt een brede argumentatie. Het zal duidelijk zijn dat het college het aannemen van A62 ontraadt.

Amendement 61 gaat over het referendum. Het college vindt het onverstandig om dit zo nadrukkelijk te benoemen, omdat het Actieplan Luchtkwaliteit een samenhangend pakket is voor de luchtkwaliteit, bereikbaarheid en leefbaarheid. Het staat iedereen natuurlijk vrij om op elk gewenst moment een meer principiële discussie over de verordening te voeren, maar het college ontraadt nadrukkelijk het aannemen van dit amendement op dit moment op deze wijze.

De heer **RIETKERK** (ChristenUnie): Voorzitter! Ik heb gevraagd om de uitspraak over de Catharijneknip te verhelderen.

De heer **BOSCH** (wethouder): Ik heb gezegd dat wij met de oplossing die wordt voorzien, verwachten dat het doorgaande autoverkeer zal afnemen tot een aantal van 5.000. Dan hoeven er geen andere maatregelen te worden genomen, ook niet het aanleggen van een knip. Wij volgen dat nauwkeurig. Neemt het autoverkeer toe tot een niveau waarop het noodzakelijk is voor de luchtkwaliteit om maatregelen te nemen, dan zullen wij dat doen. Het aantal moet aanzienlijk boven de 5.000 komen te liggen, wil het weer een probleem worden in termen van luchtkwaliteit. Dit zeg ik namens het college toe.

De heer **OLDENBORG** (Leefbaar Utrecht): Voorzitter! Ik heb twee opmerkingen. De eerste gaat over amendement 61. Het college ontraadt het aannemen van dat amendement. Betekent dit dat het college van mening is dat er vandaag over een referendum had kunnen worden besloten en dat er in de toekomst geen referendum over een maatregel uit het ALU-pakket mogelijk is? Dit is namelijk de consequentie van wat de wethouder zegt.

De tweede opmerking gaat erover dat de wethouder zegt dat de lucht steeds schoner wordt. Ik wijs hem op figuur 3.1.B respectievelijk figuur 7.3 uit de toelichting over de NO₂ met en zonder ALU. Wij moeten nog een keer discussiëren waar het uiteindelijk op neerkomt, want ik denk dat het college daar fout zit.

De heer **BOSCH** (wethouder): Ik heb andere informatie, maar ik stel voor in de commissievergadering met een nadere explicatie te komen. Ik denk niet dat deze vraag beslissend is voor het besluit dat genomen moet worden.

De interpretatie van mijn opmerking is juist. Het college hecht eraan dat het Actieplan Luchtkwaliteit inclusief de verbindingsweg als een samenhangend geheel wordt gezien. Uiteindelijk gaat het om een interpretatie van de raad van de referendumverordening. Het vaststellen van het ALU zou volgens het college moeten betekenen er geen referendum meer moet worden gehouden over afzonderlijke onderdelen van het ALU die van essentieel belang zijn voor de samenhang.

De heer **OLDENBORG** (Leefbaar Utrecht): De wethouder zegt dat het een discussie over de verordening betreft. Dat gaat natuurlijk niet. De verordening geeft een expliciete uitsluitinggrond. Als wij dit vandaag niet vastleggen, kunnen wij er niet meer over praten, want een volgende raad kan niet om zijn eigen verordening heen. Iemand die in beroep gaat, kan dan zeggen dat de raad handelt in strijd met de verordening. Ik constateer dat het college de raad vraagt om referenda op dit onderwerp in de toekomst uit te sluiten.

De heer **GELDOF** (VVD): Los van de kwaliteit van de referendumverordening, want daarover kun je veel zeggen, staat in punt O: "*welke naar het oordeel van de raad een grondslag vinden in een eerder genomen beslissing waarover een referendum is gehouden of kan worden gehouden.*" Wij weten helemaal nog niet waarover wellicht toekomstige referendavragen zullen gaan. Pas dan komt het weer hier en krijgt de burgemeester alles op zijn bord en bekijkt hij of het verzoek aan A t/m K voldoet. Vervolgens wordt het verzoek aan de raad voorgelegd en die zal aan de hand van het onderwerp waarover een referendum wordt gevraagd oordelen of die vraag een grondslag vindt in een eerder genomen beslissing waarover een referendum is gehouden of had kunnen worden gehouden of kon worden gehouden. Ik denk dat wij geen amendement bij de verordening moeten voegen over één onderwerp. Dat is wat dit amendement inhoudt. De raad kan namelijk als het zich voordoet tot oordeelsvorming komen. Wellicht kan de griffier nog een paar opmerkingen maken over hoe wij met onze eigen verordeningen moeten omgaan.

De **VOORZITTER**: Ik denk dat er verschil van mening is of er nu al een beslissing moet worden genomen of dat dit moet worden overgelaten aan de nieuwe raad.

De heer **GELDOF** (VVD): Wij weten nog niet eens waarover dan een referendum zou worden gevraagd. Nu iets zeggen dat eigenlijk een amendement is op de verordening over één onderwerp is niet in de geest van de kwalitatief nader te bespreken verordening.

De heer **EGGERMONT** (SP): Wat mij bevreemdt, is dat er meerdere mensen hebben gesproken over een advies of mening van het advocatenbureau of het onderwerp referendabel is. De advocaat heeft tijdens de bijeenkomst geadviseerd om expliciet aan te geven dat het afwijzen van dit referendumverzoek geen uitsluitinggrond zou kunnen zijn. Ik begrijp de heer Geldof niet. Waarom is hij eerst zo blij met dat advies en wil hij het op een ander moment niet overnemen?

De heer **GELDOF** (VVD): Daar reageer ik graag op. Ik weet niet precies hoe het advies op dit punt heeft geluid, maar ik lees nu wat er in het amendement staat. Ik weet nog niet waarover een toekomstig referendum zou kunnen gaan. In de verordening staat: "*welke naar het oordeel van de raad.*" Op het moment dat die vraag er ligt, kan de raad zich daarover een oordeel vormen. Ik zie dit als een raar besluit. Het staat zelfs in het punt onder 1. Dat hebben wij vanmiddag besproken en nu gaan wij naderhand vaststellen dat het niet onder O valt. Allemaal leuk en aardig, maar volgens mij moeten wij dit gewoon niet willen.

De heer **VERHOEF** (Burger en Gemeenschap): Misschien kan het college zeggen dat het besluit dat straks wordt genomen niet de weg blokkeert om in de toekomst een referendum te houden.



De **VOORZITTER**: Het college gaat daar niet over. De raad beslist over een referendumverzoek. Dat beslist de raad nu en ook over een X-aantal jaren.

De heer **BOSCH** (wethouder): Het college heeft zijn inhoudelijke opvatting gegeven en heeft aangegeven dat op andere momenten iedere principiële discussie over de verordening kan worden gevoerd. Het is nu aan de raad om hierover zijn opvatting kenbaar te maken.

Mevrouw **SCHURING** (GroenLinks): Wij hebben een aanvullende notitie gekregen van Ploum, Lodder en Princen waarin uitdrukkelijk wordt geadviseerd –ik neem aan dat de PvdA-fractie dit in ieder geval steunt– om op dit punt ervoor te zorgen dat straks niet op onderdelen een referendum wordt uitgesloten. De tekst van het dictum is daarop aangepast en is conform het advies dat het presidium heeft gevraagd. Ik kan meegaan in de lezing van de heer Geldof dat dit plan niet referendabel was en dat dit betekent dat hierover in de toekomst weer kan worden gesproken, maar dan wil ik dat de raad deze lezing uitsprekt. Dan ben ik ook klaar, maar het is het een of het ander. Misschien kan de griffier hierover iets zeggen.

De **VOORZITTER**: Dat waardeert u natuurlijk allemaal voor uzelf. De heer Geldof heeft het naar mijn mening goed weergegeven. Te zijner tijd, als er een vraag ligt of er een referendum kan worden gehouden over welke maatregel dan ook –daar weten wij nu helemaal niets van– moet ik de raad weer een oordeel geven over A t/m K en moet de raad de afweging maken over L t/m P, als deze verordening in deze vorm in stand blijft. De raad die er dan zit, beslist of punt O aan de orde is. Zegt de raad dan dat het verzoek als O moet worden gekwalificeerd, dan kan er geen referendum komen, maar als die raad zegt dat het niet onder O valt, dan komt er gewoon een referendum.

Mevrouw **MOS** (GroenLinks): Dat klinkt heel willekeurig. Wat wij willen, is dat de wijze van interpreteren wordt vastgelegd. Vanmiddag constateerde een meerderheid dat het actieplan niet referendabel was. Dan moet worden vastgelegd dat het op onderdelen wel referendabel is, zodat de bewoners als zij over een van de onderdelen in de komende jaren een referendum aanvragen, niet nat gaan op eerdere besluitvorming conform de verordening.

De **VOORZITTER**: Het is een politiek oordeel of punt O aan de orde is. Dat is een weging van de raad.

Mevrouw **MOS** (GroenLinks): Voorzitter! U bent zelf iemand met een forse juridische achtergrond. U moet toch weten dat de verordening er is om de regels aan te toetsen. Er zit niet voor niets een verhandeling bij. Die moet zekerheid bieden aan bewoners wanneer een referendum wel mogelijk is en wanneer niet. Dat is geen politiek oordeel. Dat is wel het geval bij een raadplegend referendum, maar niet bij een raadgevend referendum.

De heer **OLDENBORG** (Leefbaar Utrecht): Wij kunnen het heel makkelijk oplossen. Als het besluit in het eerdere deel van de middag luidt dat de raad heeft besloten dat over het Actieplan Luchtkwaliteit zoals dat nu ter besluitvorming ligt geen referendum kan worden gehouden, dan is er geen probleem. Dan is het voor een komende raad namelijk volstrekt duidelijk dat er op dit moment geen referendum kon worden gehouden en dan is O dus geen probleem. Dan moet wel heel duidelijk in het besluit staan dat de raad heeft besloten dat het referendum niet kan worden gehouden. Als het er zo staat, kan een volgende raad zich nooit beroepen op O.

De **VOORZITTER**: U citeert uit het besluit dat de raad heeft genomen. Dit sluit naadloos aan bij wat de heer Geldof heeft gezegd.

De heer **OLDENBORG** (Leefbaar Utrecht): Als dat voor iedereen duidelijk is, zijn wij er uit en kunnen wij het amendement intrekken.

De **VOORZITTER**: Op zichzelf kunt u de nieuwe raad hiermee niet binden, want die oordeelt opnieuw over dezelfde zaken.

De wethouder vervolgt zijn betoog.



De heer **BOSCH** (wethouder): Ik was klaar met het behandelen van de amendementen. Er is nog de gelegenheid gegeven voor het stellen van vragen, maar die hoeft niet gebruikt te worden.

De heer **KLEUVER** (D66): Voorzitter! Ik hoor graag duidelijk wat er mis is aan om desnoods naast of tegelijkertijd met het ALU te studeren op de mogelijkheden die de ring biedt en daarover een echte visie te ontwikkelen om te zorgen dat daar het verkeer wordt opgevangen.

De wethouder heeft duidelijk gezegd dat het ALU ervoor zorgt dat de lucht schoner wordt. Hanteert hij daarbij de argumentatie van de PvdA-fractie dat auto's automatisch schoner worden, of zegt de wethouder dat dit door het ALU komt?

De heer **BOSCH** (wethouder): De laatste vraag is relatief eenvoudig te beantwoorden, dat heb ik ook in de commissievergadering gedaan. De belangrijkste factor om de lucht schoner te krijgen in 2015 zit in het effectueren van de beprijzingsmaatregelen van het kabinet en zit in het schoner worden van de auto's en niet in de maatregelen van het ALU. Dit wil niet zeggen dat de maatregelen uit het ALU op al die locaties niet nodig zijn, want dat is wel het geval. In het ALU staat ook dat er aanvullende maatregelen nodig zijn om die plekken toch schoon te krijgen, bovenop wat het Rijk doet met schonere auto's en de beprijzing. Zonder beprijzing en zonder schonere auto's zal het van geen kant lukken.

Ik heb schriftelijk de combinatie van de pakketstudies en de binnenring aangegeven. Wij hebben in de aanloop van het ALU allerlei varianten onderzocht, met name aan de westkant van de stad, zoals de buitenring, de ring Utrecht, voor een oplossing kan zorgen voor Utrecht West. Wij hebben toen al berekend dat het aantal extra kilometers dat dan moet worden gereden het hoogste van alle alternatieven was en dat de ring in de nieuwe situatie bepaalde beperkende capaciteiten heeft. Wij hebben moeten concluderen dat de ring niet die oplossing zal bieden. Wij hebben ook aangegeven wat er gebeurt met het gebruik van parallelle structuren, maar dat gebeurt al in het huidige model. Wij hebben voldoende onderzoek gedaan en er is geen reden om de mogelijkheden van de ring in deze fase nog een keer apart en ernaast te onderzoeken.

De heer **HOEK** (CDA): Voorzitter! Is de wethouder van plan om bij minister Eurlings een aanvraag te doen om Utrecht tot pilot te maken voor de spitsheffing?

De heer **BOSCH** (wethouder): Daar is in het college op geen enkele moment over gesproken. Hierop kan ik niet zo reageren, maar het is voor het ALU niet beslissend. Ik weet helemaal niet of het wettelijk mogelijk is, ik ben niet voorbereid op deze vraag, daarom stel ik voor dit in het college te bespreken.

De heer **VAN CORLER** (GroenLinks): Voorzitter! De wethouder heeft gezegd dat de Spoorlaan over een bedrijventerrein loopt en het college daarin geen probleem ziet. De auto's komen wel de stad in over de Spoorlaan. Past dit binnen de ambitie om het autoverkeer te weren?

De wethouder zei over het amendement om de aanleg van het fietsnetwerk te versnellen, dat waar mogelijk al versnelling wordt toegepast. Daar ben ik blij mee, maar dan is het geen probleem om dit vast te leggen in het ALU.

De heer **BOSCH** (wethouder): Ik weet niet of je de inzet om iets te versnellen moet vastleggen. Die inzet is er, daar kan men op rekenen. Wij zullen het fietsnetwerk zo snel mogelijk aanleggen, ook al betekent dit dat er investeringen naar voren moeten worden gehaald. Ik denk dat er met het amendement een beeld wordt opgebouwd dat in de werkelijkheid tegen zal vallen. Het gaat namelijk om de praktische mogelijkheden die wij tegen zullen komen. In die zin is het amendement overbodig.

De verbindingsweg is geen verbinding tussen de A2 naar het centrum van de stad. Daarover hebben wij in het verleden wel eens gesproken. Hij vervangt de NOUW 2. Uit alle onderzoeken is gebleken dat het voor een groot aantal mensen niet aantrekkelijk zal zijn om de verbindingsweg te gebruiken om het centrum van de stad te bereiken. Daarvoor zal Hooggelegen aantrekkelijk blijven met de Graadt van Roggenweg. De verbindingsweg is geen extra impuls om met meer auto's de stad in te rijden. Ik heb wel aangegeven dat die naast een effect op de leefbaarheid in Oog en Al en de Josephlaan ook een effect heeft als compensatie voor het in een eerdere fase vervallen van de op- en afritten bij Douwe Egberts en ter vervanging van NOUW 2, die altijd als een tijdelijke optie is bedoeld.

De **VOORZITTER**: Zijn alle vragen nu beantwoord?

Middagvergadering van 3 december 2009

65

De heer **VERHOEF** (Burger en Gemeenschap): Ze zijn niet beantwoord.

De **VOORZITTER**: Ik heb niet gevraagd of ze naar tevredenheid zijn beantwoord. Er is een antwoord gekomen, maar niet in alle gevallen naar tevredenheid van de heer Verhoef. Er is uitvoerig gedebatteerd, daarom constateer ik dat een tweede termijn niet aan de orde is.

De heer **OLDENBORG** (Leefbaar Utrecht): Voorzitter! Volgens mij kan amendement 61 worden ingetrokken na de discussie die wij erover hebben gevoerd.

De **VOORZITTER**: Dames en heren! Ik stel vast dat amendement 61 is ingetrokken.

Aan de orde is de afhandeling van amendement 62 (Als gezonde lucht je lief is).

Amendement 62 wordt bij handopsteken verworpen, waarbij de voorzitter constateert dat de aanwezige leden van de fracties van SP, Leefbaar Utrecht, GroenLinks, Burger en Gemeenschap en D66 ervoor gestemd hebben.

Aan de orde is de afhandeling van amendement 63 (Sneller naar volledig fietsnetwerk).

Amendement 63 wordt bij handopsteken verworpen, waarbij de voorzitter constateert dat de aanwezige leden van de fracties van SP, GroenLinks, Burger en Gemeenschap en D66 ervoor gestemd hebben.

Aan de orde is de afhandeling van amendement 64 (Van de Spoorlaan naar de trambaan).

Amendement 64 wordt bij handopsteken verworpen, waarbij de voorzitter constateert dat de aanwezige leden van de fracties van de SP, Leefbaar Utrecht, GroenLinks, Burger en Gemeenschap en D66 ervoor gestemd hebben.

Aan de orde is de afhandeling van amendement 65 (Geen besluit over de Spoorlaan).

Amendement 65 wordt bij handopsteken verworpen, waarbij de voorzitter constateert dat de aanwezige leden van de fracties van Leefbaar Utrecht, GroenLinks, Burger en Gemeenschap en D66 ervoor gestemd hebben.

Aan de orde is de afhandeling van amendement 66 (Doorstroming vervuult minder).

De heer **KLEUVER** (D66): Voorzitter! Dit amendement steunen wij, omdat het tijdelijk een lichte verbetering voor een aantal buurten zal kunnen opleveren. Wij vinden het een beetje beschamend dat de coalitie alleen met dit zeer slappe amendement kan komen en niets structurelers te bieden heeft na zo veel kritiek van bewoners.

De heer **VERHOEF** (Burger en Gemeenschap): Voorzitter! Dit amendement is toch door het college overgenomen?

De **VOORZITTER**: Amendementen kunnen niet worden overgenomen.

De heer **OLDENBORG** (Leefbaar Utrecht): Voorzitter! Het nadeel van de groene golven is dat als het verkeer meer doorstroomt, men dat snel door heeft en er meer auto's komen. Dan is het netto-effect nul. Voor de kruisende wegen is het negen van de tien keer een ramp. Wij zien hier geen heil in en wij zullen het amendement dan ook niet steunen.

Amendement 66 wordt bij handopsteken aangenomen, waarbij de voorzitter constateert dat de aanwezige leden van de fracties van ChristenUnie, PvdA, CDA, VVD, D66 en Burger en Gemeenschap ervoor gestemd hebben.

Hierna geeft de voorzitter de gelegenheid tot het geven van een stemverklaring over het voorstel.



De heer **EGGERMONT** (SP): Voorzitter! Naar het oordeel van de SP-fractie hoort de raad na de stemming over de amendementen vandaag geen besluit te nemen. Daarom zal mijn fractie de zaal verlaten.

(De leden van de SP-fractie verlaten daarop de zaal.)

De heer **OLDENBORG** (Leefbaar Utrecht): Voorzitter! Het is een trieste middag, maar Leefbaar Utrecht wil duidelijk aan de Utrechter laten zien dat dit niet het plan is waarop wij en deze stad zitten te wachten. Wij blijven zitten en stemmen tegen.

De heer **VERHOEF** (Burger en Gemeenschap): Mijnheer de voorzitter! Wij zullen niet tegen stemmen, maar dit betekent niet dat wij het een goed plan vinden. Wij hopen dat in de nieuwe raad wijze mensen komen te zitten, dat zij de creativiteit van de burgers gebruiken en dat de nieuwe raad veel meer vanuit de toekomst naar het heden kijkt. Ik wens de nieuwe raad alvast heel veel succes.

De heer **VAN CORLER** (GroenLinks): Voorzitter! Ik sluit mij aan bij de stemverklaring van Leefbaar Utrecht.

De heer **KLEUVER** (D66): Voorzitter! Ik sluit mij aan bij de stemverklaring van Leefbaar Utrecht.

De heer **BUUNK** (VVD): Voorzitter! Wij respecteren de andere opvattingen van de SP-fractie, maar wij zijn geschokt over het ondemocratische gedrag van deze fractie in deze zaal.

Hierna wordt het voorstel bij handopsteken aangenomen, waarbij de voorzitter constateert dat de aanwezige leden van de fracties van ChristenUnie, PvdA, Burger en Gemeenschap, VVD en CDA ervoor gestemd hebben en dat de aanwezige leden van de fracties van Leefbaar Utrecht, GroenLinks en D66 ertegen gestemd hebben.

De **VOORZITTER**: Dames en heren! Ik stel vast dat de behandeling van het voorstel tot vaststelling van de Woonvisie 2010–2019 (Jaargang 2009, nr. 140) wordt doorgeschoven naar de raadsvergadering van 17 december aanstaande.

7. Benoeming van een lid van de Raad van Toezicht van de Stichting voor Openbaar Voorgezet Onderwijs Utrecht NUOVO.

Uitgebracht zijn 43 stemmen, waarvan 3 in blanco en 40 op de heer P.A. Lourens, zodat deze is benoemd.

De **VOORZITTER** dankt de leden van het stembureau voor de verrichte werkzaamheden en ontbindt het.

Daarop sluit hij, aangezien niets meer aan de orde is, de vergadering.

INHOUD:

Opening van de vergadering	Pag. 1
Vaststellen agenda en inventarisatie	Pag. 2
Notulen openbare vergadering 29 oktober 2009	Pag. 2



Middagvergadering van 3 december 2009	67
Lijst van mededelingen (Jrg.'09, nr. 138)	Pag. 2
Bekrachtiging geheimhouding	Pag. 2
Ingekomen stukken	Pag. 2
 AAN DE ORDE:	
1. Raadsadvies Rekenkamer: "Jeugd en veiligheid – wordt gevolgd" (Jrg.'09, nr. 139)	Pag. 4
2. 3 ^e technische wijziging van de begroting 2009 (Jrg.'09, nr. 142)	Pag. 4
3. Verord. Bedrijven Investeringszonebijdrage en subsidie BI-zone 1 (Rijnsweerd 2010) (Jrg.'09, nr. 143)	Pag. 4
4. Voorstel benoeming lid Raad van Toezicht van Stichting NUOVO (Jrg.'09, nr. 144)	Pag. 4
5. Debat of over raadsvoorstel ALU (Jrg.'09, nr. 141) al dan niet een referendum kan worden gehouden	Pag. 4
Vragenuurtje	Pag. 29
6. Actieplan Luchtkwaliteit Utrecht (Jrg.'09, nr. 141)	Pag. 32
Benoeming	Pag. 67