

# Het Ronduit Weg verkiezingsonderzoek



Stellingen		 PvdA	 GROENLINKSUTRECHT
Lijsttrekker:		Rinda den Besten	Marry Mos
Huidig aantal zetels:		14	8
Collegepartij of oppositie:		Collegepartij	Oppositie
<b>1) De PHL-laan een wijkontsluitingsweg of een ringweg?</b>			
1a) Is uw politieke partij van mening dat de PHL-laan een wijkontsluitingsweg is en dat: hierbij een maximum aantal van 15.000 mvt/etm behoort? Ja of Nee?			
		<b>Ja</b>	<b>Ja</b>
1b) Is uw politieke partij van mening dat het 2x1 wegprofiel van de PHL-laan te allen tijde behouden moet blijven? Ja of Nee?			
		<b>Ja</b>	<b>Ja</b>
T	Wat zullen uw concrete maatregelen zijn in de komende vier jaar om de verkeersoverlast in Oog in Al terug te dringen?	<ul style="list-style-type: none"> <li>De PvdA steunt de uitvoering van het Actieplan Luchtkwaliteit met als doel de luchtkwaliteit in de stad verbeteren.</li> <li>PvdA verwacht veel resultaat van kwaliteitsverbetering en gedragscampagnes om meer mensen in het OV en op de fiets te krijgen.</li> <li>PvdA is voor het beprijzen van autoverkeer en zullen wij een Actieplan Elektrisch Verkeer realiseren.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Invoeren 24 uren vrachtwagenverbod</li> <li>Knip Thomas à Kempisweg of afslagverbod ML Kinglaan/Pijperlaan.</li> <li>De route onaantrekkelijker maken door bijvoorbeeld het anders afstellen van verkeerslichten.</li> <li>Stimulering gebruik NOUW-2 (belonen gebruik route, wijzigen bewegwijzering)</li> </ul>
<b>2) 24 uren vrachtwagenverbod op de PHL-laan</b>			
2a) Bent voor of tegen een 24 uren verbod voor doorgaand (zwaar) vrachtverkeer? Ja of Nee?			
		<b>Tegen</b>	<b>Voor</b>
T	Kunt u kort en bondig toelichten waarom u voor of tegen een 24 uren verbod bent, welke verifieerbare argumenten hanteert u daarbij, resp. welke maatschappelijke opvatting voert u tot deze stellingname? Voor of Tegen?	<ul style="list-style-type: none"> <li>Een 24-uurs verbod op PHL-laan is niet mogelijk.</li> <li>Afspraken met de vervoersbranche werken nog niet voldoende; de PvdA wil dwingend afspraken.</li> <li>Vuil verkeer welen uit de stad door alternatieven aan te bieden via water, spoor en elektrisch transport. De milieuzone voor vrachtverkeer breiden we uit en handhaven we strenger.</li> <li>Bevoorrading is in 2014 meerendeels elektrisch.</li> <li>De gezondheid bewoners en de leefbaarheid van de Oog in Al voorop.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Vrachtwagenverbod geeft een noodzakelijke verlichting van de verkeersoverlast.</li> <li>Vrijwillige afspraken met het bedrijfsleven lijkt niet tot de gewenste reductie te leiden.</li> <li>De belangrijkste reden van het college om niet over te gaan tot een 24-uurs vrachtwagenverbod is dat het juridisch niet houdbaar is. Uit navraag bij Veilig Verkeer Nederland blijkt dat hier anders over gedacht kan worden. Voor GroenLinks reden om vast te houden aan een 24-uurs verbod.</li> </ul>
<b>3) Meten is weten</b>			
3a) Steunt uw politieke partij deze wens voor een RIVM meetpunt in de wijk Oog in Al en zal uw partij alles doen wat in haar vermogen ligt om dit in de komende 4 jaar te realiseren? Ja of Nee?			
		<b>Ja</b>	<b>Nee</b>
T	Wat zijn u argumenten voor of tegen een RIVM meetpunt in de wijk, zo niet, op welke andere verifieerbare wijze wilt u de luchtkwaliteit op de PHL-laan vast stellen?	<ul style="list-style-type: none"> <li>De PvdA is er sterk voorstander van dat bewoners goed en betrouwbaar worden geïnformeerd. Dit kan door een fijner meetnet af te spreken, dat is ook onderdeel van het ALU.</li> <li>De PvdA eraan meegewerkt om dit meetnet te gaan uitbreiden. Oog in Al zou één van de wijken kunnen zijn waar we dit gaan doen.</li> <li>Eens per jaar controleren we de luchtkwaliteit.</li> <li>De PvdA zal maatregelen ten gunste van de luchtkwaliteit nemen bij overschrijding van de normen en open communiceren met de bevolking over de uitkomsten.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>GroenLinks is voor het meten van de luchtkwaliteit in de hele stad, ook in Oog in Al.</li> <li>Het plaatsen van een vast RIVM-meetpunt is een kostbare zaak. Er zijn ook meetmethoden die minder kostbaar zijn en een goede indicatie geven van de luchtkwaliteit.</li> <li>GroenLinks wil dat de resultaten op internet gepubliceerd worden.</li> <li>Eventueel kan er met deze meetgegevens bepaald worden waar permanent RIVM-meetstation nodig is. I.c.m verkeerstellingen moet een accuraat beeld verkregen worden v.d.. luchtkwaliteit.</li> </ul>
<b>4) Knip Thomas à Kempisweg</b>			
4a) Het invoeren v. e. knip op de T. a Kempisweg is volgens uw politieke partij nu en in de toekomst onlosmakelijk verbonden met de planning en de realisatie van de Spoorlaan. In 2018 is de verkeersdruk op Oog in Al teruggebracht tot max. 15.000 mvt/etm, liefst minder. Eens of Oneens?			
		<b>Eens</b>	<b>Eens</b>
4b) Steunt uw politieke partij het voorstel om het gebruik van de NOUW-2 te bevorderen als invalsweg voor Utrecht-West en het verkeer van Thomas à Kempisweg, Spinozaweg en PHL-laan te verminderen door vooruitlopend op de knip op de Thomas à Kempisweg over te gaan tot rijstrookvermindering, zodat het gehele traject een 2x1-profiel heeft. Ja of Nee?			
		<b>Nee</b>	<b>Ja</b>
T	Zo ja, wat zal volgens u het gevolg zijn voor Utrecht West en Oog in Al in het bijzonder? Zo niet, welke redenen gebruikt u om tegen deze verkeersremmende verkeersmaatregel te zijn?	<ul style="list-style-type: none"> <li>De knip is door de PvdA opgenomen in het Actieplan Luchtkwaliteit.</li> <li>Alle maatregelen in het ALU zijn er voor de PvdA op gericht om een gezond en leefbaar Oog in Al te bewerkstelligen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>We staan positief tegen de voorgestelde maatregel om het aantal rijstroken terug te brengen, maar daarvan moet wel duidelijk zijn dat het elders in de stad niet leidt tot grote problemen.</li> <li>Het zal gecombineerd moeten worden met andere maatregelen om er voor te zorgen dat het probleem niet wordt verschoven naar bijvoorbeeld de Cartesiusweg of zorgt voor een blokkade van de Vleutensweg.</li> </ul>
<b>5) Fietsbrug</b>			
5a) Het volgende college moet met een nieuw en integraal plan komen voor een eventuele fietsverbinding over het Amsterdam Rijnkanaal. Dit plan, bestaande uit meerdere/alternatieve routes, moet duidelijk en controleerbaar zijn over de additionele vervoerswaarde van deze brug ten opzichte van de bestaande infrastructuur, de kosten/baten en nut/noodzaak en vormgeving/inpassing in de omgeving Bewoners moeten op een inhoudelijke en respectvolle wijze betrokken worden in het besluit en inpassingsproces, waarbij de wensen van de "oude wijken" niet zondermeer ter zijde geschoven kunnen worden voor het 'algemeen belang'. Eens of Oneens?			
		<b>Oneens</b>	<b>Eens (deels)</b>
5b)	Licht uw stellingname toe.	<ul style="list-style-type: none"> <li>De PvdA vindt dat de fietsbrug er moet komen. Wel is zorgvuldige inpassing geboden.</li> <li>Bij de start van LR is nadrukkelijk gekozen voor een sterke verbinding tussen LR en de bestaande stad, ook voor langzaam verkeer zoals de fiets. De fietsbrug heeft altijd onderdeel uitgemaakt van de plannen. De uiteindelijke omvang van LR (90.000 inwoners) in combinatie met ons stimuleringsbeleid t.a.v. de fiets rechtvaardigt ruimschoots deze fietsbrug.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>GroenLinks is voorstander van een goede fietsverbinding tussen Leidsche Rijn en Oog in Al. Een brug die alleen door fietsers en voetgangers wordt gebruikt is veel aantrekkelijker dan een fietsroute langs een drukke autoweg.</li> <li>Er moet een goede afweging gemaakt worden tussen de verschillende oplossingen, incl.f de door de bewoners voorgestelde alternatieven. Daarom hebben we het college gevraagd deze alternatieven door te rekenen.</li> </ul>

# Het Ronduit Weg verkiezingsonderzoek

Ingrid de Bondt	Tim Schipper	Gerda Oskam	Vincent Oldenburg	Mirjam Bikker
5	4	3	3	2
Collegepartij	Oppositie	Oppositie	Oppositie	Collegepartij
<b>De PHL-laan een wijkontsluitingsweg of een ringweg?</b>				
<b>Ja</b>	<b>Ja</b>	<b>Ja</b>	<b>Ja</b>	<b>Ja</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Voor een goed OV-net in de Utrechtse regio.</li> <li>Bij afslag Hooggelegen P+R met OV naar binnenstad.</li> <li>Afspraken met bedrijven maken over de routes die vrachtwagens gebruiken.</li> <li>Door uitbreiding snelwegring rond Utrecht neemt aantal auto's binnen Utrecht af.</li> <li>De Spoorlaan moet worden aangelegd en dus minder verkeer via 24 Oktoberplein/de PHL- laan.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>We doseren het aantal auto's dat de stad in mag rijden.</li> <li>Automobilisten kunnen of in de file staan, of de auto in een transferium parkeren en met het snel openbaar vervoer of de fiets verder reizen.</li> <li>Forse investeringen in het OV én het in publieke handen brengen van OV zijn een onlosmakelijk onderdeel van de oplossing.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Betere samenwerking met ondernemers Cartesiusweg en ism bewoners studeren op andere infrastructuur.</li> <li>Investeren in fietsverbindingen en OV.</li> <li>ALU, snelwegverbredingen en tram-studies niet gescheiden bekijken maar in samenhang.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Stimuleren van het openbaar vervoer (ringlijnen, tram, OV-knooppunten aan de rand van de stad).</li> <li>Vrachtwagenverbod doorgaand verkeer</li> <li>Uitbreiding milieuzone</li> <li>Mogelijk linksafverbod 24 O-plein</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Een linksafverbod vanaf de ML Kinglaan.</li> <li>Daarnaast zetten wij in op de knip bij de Thomas à Kempisweg.</li> </ul>
<b>24 uren vrachtwagenverbod op de PHL-laan</b>				
<b>Tegen</b>	<b>Voor *)</b>	<b>Tegen</b>	<b>Voor</b>	<b>Neutraal</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Een verbod is niet te handhaven en mag niet worden ingevoerd. Het is juridisch niet haalbaar. Daarom zet de VVD in op vrijwillige, maar zeker geen vrijblijvende afspraken met bedrijven.</li> <li>Die afspraken worden nu gemaakt. Dat zal effectiever zijn dan een verbod.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Voor de SP moet het een tijdelijke maatregel zijn. Indien we de totale hoeveelheid verkeer in de stad terug weten te brengen m.b.v. dosering aan de rand van de stad, dan is de SP tegen een 24-uurs verbod.</li> <li>*) Met het huidige verkeersbeleid van ALU2009.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Dynamisch verkeersmanagement en venstertijden voor vrachtverkeer plus samenwerking met de ondernemers aan de Cartesiusweg.</li> <li>Een volkomen verbod voor vrachtwagens is niet realistisch en verplaatst overlast naar andere wijken.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Nachtelijk verbod sowieso.</li> <li>Daarnaast moet voor het vrachtverkeer, en ook voor ander verkeer, de NOUW2 de hoofdinvallroute zijn en blijven.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>CU heeft vragen gesteld over de juridische geldigheid en de precedentwerking. Oog in AI is niet de enige wijk met overlast van zwaar wegverkeer.</li> <li>CU gelooft niet in vrijblijvende afspraken met ondernemers. Dat heeft nog niets opgeleverd.</li> </ul>
<b>Metten is weten</b>				
<b>Nee</b>	<b>Nee</b>	<b>Ja</b>	<b>Nee</b>	<b>Dat moet mogelijk zijn</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>De VVD constateert dat luchtkwaliteitscijfers worden berekend op basis van verkeerscijfers. De VVD wil daarom permanent verkeerstellingen doen en op internet zichtbaar maken voor iedereen.</li> <li>Daarnaast krijgt Utrecht een meetnet met de 'buisjes'-methode. Hiermee moet op tientallen plekken in de stad de luchtkwaliteit gemeten worden.</li> <li>De VVD wil dat er ook in Oog in AI wordt gemeten.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Te duur. Semi-continue metingen zijn mogelijk met goedkopere middelen, zodat er ook in de rest van de stad gemeten zal gaan worden.</li> <li>Daarnaast is het tellen van het verkeer van groot belang. Uiteindelijk moeten de tellingen van het verkeer uitgangspunt zijn voor de aanpassing van het rekenmodel.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Door te meten kun je de betrouwbaarheid van gemeentelijke verkeersmodellen verifiëren. Bovendien draagt het bij aan de geloofwaardigheid van de overheid.</li> <li>Gezondheid inwoners belangrijkst.</li> <li>D66 is voorstander van meetpunten.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Voor ons hoeft niet direct een RIVM-meetpunt te zijn, want dat wordt alleen gebruikt voor het meten t.b.v. de landelijke kaart. Wel willen wij een goed eigen meetnet voor de stad in eigen beheer. Daar zal Oog in AI zeker in opgenomen moeten zijn.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wij zijn niet tegen een meetpunt in OiA, maar laten de keuze voor de meetpunten graag over aan de experts. Wat ons betreft heeft de raad hier duidelijk een controlerende taak, en voert ze het beleid niet zelf uit.</li> </ul>
<b>Knip Thomas à Kempisweg</b>				
<b>Eens</b>	<b>Oneens</b>	<b>Oneens</b>	<b>Oneens</b>	<b>Ja</b>
<b>Nee</b>	<b>Ja</b>	<b>Ja</b>	<b>Ja</b>	<b>Nee</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>De VVD steunt de afspraak in het ALU 2009 dat Spoorlaan-tunnel-knip met elkaar samenhangen, waarbij is afgesproken dat goed gekeken wordt of de knip echt nodig is.</li> <li>De VVD wil de bestaande wegcapaciteit niet verminderen.</li> <li>De mogelijkheid om een parallelle wegstructuur naast de A2 te creëren past niet in de plannen voor Leidsche Rijn centrum en is dus niet haalbaar.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>De realisatie van de spoorlaan is de SP een brug te ver. Tot en met de aanleg zullen we ons verzetten en het verzet van bewonersgroepen ondersteunen. Wij zijn niet bereid nu al de terugtocht uit te stippelen voordat de strijd werkelijk begonnen is. In het algemeen is de SP niet gecharmeerd van "knips" en zien we meer in het terugdringen van het geheel van het autoverkeer in de stad d.m.v. dosering aan de rand.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>D66 vindt het ALU een slecht plan. Het verplaatst de vieze lucht, het lost de problemen niet structureel op en ook de bereikbaarheid verbeterd niet.</li> <li>De oplossingen die RonduitWeg voorstelt, zijn absoluut het overwegen waard. Dat kan echter niet zonder overleg met andere wijken. Veel liever verwerpt D66 het ALU en werken we aan een échte oplossing.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>LU: Spoorlaan geen optie. Opheffen NOUW 2 dus ook geen optie. Knip T. a Kempisweg lost niets op.</li> <li>Het knippen aanvoer via het 2x1-baans maken van de T. a Kempis/ Spinozaweg kan bijdrage leveren aan beperken verkeer door Oog in AI en lijkt ons dus een optie.</li> <li>Vrijkomende rijstroken gebruiken als vrije busbaan voor betere ringlijn.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>De Majellaknoop is net opgeleverd. Wij zien geen reden om het kruispunt weer aan te pakken, temeer daar het stukje 2 keer 2 heel kort is.</li> </ul>
<b>Fietsbrug</b>				
<b>Eens</b>	<b>Eens</b>	<b>Eens</b>	<b>Oneens</b>	<b>Oneens</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Voor de VVD geldt: de fietsbrug komt er niet als de kosten en de overlast voor de inwoners van Oog in AI niet in verhouding staat tot de baten. De VVD kijkt hiervoor naar het aantal fietsers en naar de reistijdwinst voor fietsers.</li> <li>De VVD prijst de aanpak die nu door wethouder de Bondt is gekozen. Een klankbordgroep uit de buurt is inhoudelijk betrokken bij de uitwerking van alternatieven.</li> <li>Een alternatief dat door bewoners van Oog in AI is aangedragen moet daarbij worden overwogen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>De SP ziet geen problemen met alternatieve routes</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>D66 is voorstander van betere fietsverbindingen en ook van deze fietsbrug. Dat de brug, zoals nu gepland, erg onhandig is, is ook duidelijk. Dat moet beter kunnen en de werkwijze die RonduitWeg voorstelt is uitstekend.</li> <li>D66 heeft moeite met 'klankbordgroepen', omdat die geen status hebben. Echte 'participatie' betekent ook echte zeggenschap.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>LU is voor een extra fietsbrug vanuit LR op de beoogde plek, omdat dat de enig logische plek is vanaf die kant.</li> <li>LU kiest voor aanlanding die parallel aan het kanaal loopt in zuidelijke richting. Het vervolg loopt dan moeten lopen via de Beethovenlaan. Ergens een stukje door het park, zien wij niet als een onoverkomelijk probleem.</li> <li>Beslissingen moeten altijd worden overlegd met alle betrokken bewoners en hun alternatieven moeten serieus beoordeeld worden.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Er wordt nu al gestudeerd op alternatieven. Een nieuw integraal plan levert weinig nieuws op. Ook nu moet al duidelijk zijn hoeveel fietsers gebruik zullen maken van de brug.</li> <li>Voor ons wegen de belangen van de inwoners van de 'nieuwe wijken' net zo zwaar als die van de 'oude wijken'</li> </ul>