



Gemeente Utrecht

## BEANTWOORDING SCHRIFTELIJKE RAADSVRAGEN, NUMMER 171

|                |                                                 |
|----------------|-------------------------------------------------|
| Datum          | 28 september 2026                               |
| Van            | College B&W                                     |
| Behandeld door | Tino Petradakis / Luiz Plein                    |
| E-mailadres    | Tino.petradakis@utrecht.nl / l.plein@utrecht.nl |
| Kenmerk        | 34296055                                        |
| Beleidsveld    | Mobiliteit                                      |

---

Geachte leden van de raad,

Hierbij ontvangt u de beantwoording van de schriftelijke raadsragen jaargang 2026 nummer 171 van Elif Uzun en Robert Biever (Stadsbelang Utrecht) en David Bosch – (UtrechtNu) van 17 augustus 2026 over de verkeersveiligheid Sportpark Fletiomare-Oost. De gestelde vragen zijn onderaan bijgevoegd.

### **Vraag 1**

Is het college bekend met de langdurige zorgen van de gebruikers en sportverenigingen van Sportpark Fletiomare-Oost over de verkeersveiligheid rondom de entree en het parkeerterrein?

#### **Antwoord 1**

*Ja, wij zijn hiermee bekend. Wij waarderen het dat bewoners actief meldingen doorgeven over de verkeersveiligheid.*

### **Vraag 2**

De eerdere gemeentelijke beoordeling vond mede plaats op basis van het ontbreken van geregistreerde verkeersongevallen en het beperkte aantal meldingen. Deelt het college de opvatting dat verkeersveiligheidsbeleid ook preventief moet zijn en dat het ontbreken van ongevallen niet automatisch betekent dat een verkeerssituatie veilig genoeg is? Zo nee, waarom niet?

#### **Antwoord 2**

*Ja, wij delen deze opvatting. Onze inzet op verkeersveiligheid is zowel reactief als preventief. Bij gepland onderhoud kijken wij altijd of een verkeerssituatie veiliger kan (ongeacht het ongevallenbeeld). Daarnaast verlagen we de maximumsnelheid in de stad én pakken we risicovolle oversteken aan. Dat zijn voorbeelden van hoe wij preventief te werk gaan. Bij onze aanpak en programmering van verkeersveiligheidsmaatregelen in de stad hanteren we een werkwijze, waarbij we kijken naar geregistreerde ongevallen, ontvangen meldingen en onze eigen analyse van de verkeersveiligheid van straten en kruispunten, waarbij we scherpe keuzes moeten maken op welke locaties we de verkeersveiligheid met prioriteit willen verbeteren.*

### **Vraag 3**

Is de verkeerssituatie ooit daadwerkelijk onderzocht tijdens representatieve piekmomenten, zoals bij het gelijktijdig beëindigen en starten van trainingen en wedstrijden in de donkere herfst- en

winterperiode? Zo ja, wanneer heeft dit onderzoek plaatsgevonden en wat waren de bevindingen? Zo nee, is het college bereid dit alsnog te doen?

**Antwoord 3**

*Onze verkeerskundigen hebben de locatie regelmatig bezocht tijdens de piekmomenten om de verkeerssituatie in de praktijk te beoordelen. Hun bevindingen bevestigen de drukte tijdens piekmomenten. Een vol parkeerterrein veroorzaakt dan zoekverkeer. Dit leidt, samen met de vele verkeersbewegingen van met name fietsers, tot een hoge verkeersdruk binnen een beperkte ruimte.*

**Vraag 4**

Is het college bereid om, zodra de dagen korter worden en vóór aanvang van de winterperiode, tijdens een representatief piekmoment een verkeersveiligheidsschouw uit te voeren met de betrokken sportverenigingen en relevante gemeentelijke disciplines? Zo nee, waarom niet?

**Antwoord 4**

*Ja, wij voeren graag een gezamenlijke verkeersveiligheidsschouw uit samen met de sportverenigingen.*

**Vraag 5**

Kan het college aangeven hoeveel verkeersbewegingen tijdens de drukste trainings- en wedstrijdmomenten via de huidige gezamenlijke ingang en uitgang plaatsvinden en hoeveel voetgangers, fietsers en scooters op die momenten hetzelfde gebied gebruiken? Indien deze gegevens niet beschikbaar zijn, is het college bereid deze verkeersstromen te laten meten?

**Antwoord 5**

*Nee, de exacte aantallen verkeersbewegingen op de in- en uitgang naar het sportpark zijn niet bekend. Wij zijn voornemens om eerst een verkeersveiligheidsschouw te organiseren om de situatie ter plaatse te beoordelen. Op basis van de uitkomsten daarvan bepalen we of een aanvullende verkeerstelling noodzakelijk en wenselijk is.*

**Vraag 6**

Is bij de eerdere onderzoeken serieus onderzocht wat het verkeersveiligheidseffect zou zijn van het scheiden van ingaand en uitgaand gemotoriseerd verkeer door middel van een tweede ontsluiting en eenrichtingsverkeer op het parkeerterrein? Zo ja, welke varianten zijn onderzocht en waarom zijn deze afgefallen? Zo nee, waarom niet?

**Antwoord 6**

*Nee, wij hebben geen onderzoek uitgevoerd naar de effecten van een tweede ontsluiting of eenrichtingsverkeer. Zowel de historische als de huidige ongevallencijfers en het aantal meldingen geven een stabiel beeld. Dit gaf destijds en ook nu geen aanleiding om een complex en kostbaar onderzoek naar een tweede ontsluiting of eenrichtingsverkeer uit te voeren. Zoals aangegeven bij vraag 5, zetten we nu eerst in op een verkeersveiligheidsschouw om de actuele situatie te beoordelen.*

**Vraag 7**

Is het college bereid alsnog verschillende ontsluitingsvarianten te onderzoeken en deze te vergelijken op ten minste:

- o verkeersveiligheid;
- o scheiding van auto's, fietsers en voetgangers;
- o benodigde ruimte;
- o gevolgen voor groen;
- o kosten;
- o technische uitvoerbaarheid?

**Antwoord 7**

*Nadat er een verkeersveiligheidsschouw en inventarisatie heeft plaatsgevonden, wordt beoordeeld of een integraal vervolgonderzoek (en eventueel variantenstudie) noodzakelijk en haalbaar is. Wij willen deze stappen eerst afwachten omdat een dergelijk verkeersonderzoek complex en kostbaar is (circa tientallen duizenden euro's).*

**Vraag 8**

In gesprekken met betrokkenen is aangegeven dat het realiseren van een aanvullende ontsluiting mogelijk gevolgen heeft voor bestaande groenstroken. Kan het college exact aangeven hoeveel groen

bij verschillende ontsluitingsvarianten zou moeten verdwijnen, om welk type groen het gaat en wat de ecologische waarde daarvan is?

**Antwoord 8**

*Nee, wij kunnen dit op dit moment niet exact aangeven. Omdat wij geen onderzoek naar eventuele ontsluitingsvarianten hebben uitgevoerd, zijn de effecten op de bestaande groenstroken niet in kaart gebracht.*

**Vraag 9**

Is het college bereid te onderzoeken of eventueel noodzakelijk groenverlies kan worden voorkomen, beperkt of gecompenseerd door een integraal vergroeningsplan voor het sportpark, bijvoorbeeld door aanvullende beplanting en het realiseren van biodivers of groenblauw dakoppervlak op daarvoor geschikte platte daken?

**Antwoord 9**

*De te plannen verkeersveiligheidsschouw en inventarisatie moeten uitwijzen of een extra ontsluiting noodzakelijk en haalbaar is, vervolgens kunnen wij eventuele ecologische effecten onderzoeken.*

**Vraag 10**

Is het college het met Stadsbelang Utrecht eens dat verkeersveiligheid en vergroening niet noodzakelijk tegenover elkaar hoeven te staan en dat een oplossing mogelijk moet zijn waarbij zowel de verkeersveiligheid als de hoeveelheid en kwaliteit van groen op het sportpark wordt verbeterd?

**Antwoord 10**

*Ja, vergroening en verkeersveiligheid staan niet noodzakelijk tegenover elkaar. Tegelijkertijd is ruimte schaars en vergt dat soms lastige keuzes.*

**Vraag 11**

Welke aanvullende maatregelen kunnen op korte termijn, vóór de donkere herfst- en winterperiode, worden genomen om de verkeersveiligheid te verbeteren? Kan het college daarbij specifiek ingaan op:

- verlichting;
- duidelijke loop- en fietsroutes;
- fysieke snelheidsremming;
- fiets- en scooterparkeren;
- markering en bewegwijzering;
- zichtlijnen bij de entree;
- tijdelijke verkeersbegeleiding tijdens zeer drukke momenten?

**Antwoord 11**

*Welke specifieke maatregelen noodzakelijk en haalbaar zijn, moet blijken uit de verkeersveiligheidsschouw en verdere inventarisatie. Wij bespreken deze punten tijdens de schouw met de sportverenigingen en overige betrokkenen en beoordelen daarna welke maatregelen op de korte termijn uitvoerbaar zijn.*

**Vraag 12**

In de eerdere gemeentelijke reactie is aan de sportverenigingen gesuggereerd om onder andere trainingen en wedstrijden beter te spreiden en zelfs te kijken naar de groei van activiteiten of ledenaantallen. Vindt het college het redelijk om van sportverenigingen te verlangen hun groei of activiteiten te beperken wanneer verkeersproblemen mede worden veroorzaakt door de inrichting en ontsluiting van gemeentelijke infrastructuur?

**Antwoord 12**

*Wij zetten in op een zo efficiënt en slim gebruik van de beperkte ruimte in de stad. Wij herkennen niet dat sportverenigingen in hun groei beperkt worden door een beperkte ruimte voor parkeren en mobiliteit. Dit is uiteraard wel een aandachtspunt bij het uitbreiden of intensiveren van sportvoorzieningen, maar daarbij zetten we vooral ook in op het stimuleren van fietsen en lopen. En*

*adviseren wij regelmatig dat sportaanbieders onderling afstemmen over planning van toernooien (waar meer sporters van buiten naar toe komen).*

**Vraag 13**

Hoe verhoudt een dergelijke suggestie zich tot de ambitie van Utrecht om sportdeelname te stimuleren en voldoende ruimte te bieden aan groeiende sportverenigingen en maatschappelijke voorzieningen?

**Antwoord 13**

*We herkennen ons niet in de genoemde suggestie. We zetten juist in op het stimuleren van sportdeelname van bewoners. Dit ondersteunen we onder meer door het efficiënter gebruiken van de beschikbare ruimte op sportvelden en accommodaties, zodat sportdeelname ook kan groeien. Dit vraagt wel keuzes in het gebruik van de beperkte ruimte op en rondom sportaccommodaties.*

**Vraag 14**

Vanuit de afdeling Mobiliteit is eerder aangegeven dat via uitsluitend verkeerskundige maatregelen waarschijnlijk geen wezenlijke veranderingen zullen plaatsvinden en dat het onderwerp integraal binnen de gemeentelijke organisatie moet worden bekeken. Heeft deze integrale beoordeling inmiddels plaatsgevonden? Zo ja, welke afdelingen waren hierbij betrokken en welke conclusies zijn getrokken? Zo nee, waarom niet?

**Antwoord 14**

*De verkeerssituatie en inrichting van het sportpark is integraal besproken met adviseurs vanuit verschillende beleidsvelden, waaronder Sport, Ruimtelijke Ordening, Mobiliteit, OOV, Stadsbedrijven en het sociaal domein. We hebben verkend of we hier een groot, gezamenlijk project van kunnen maken waarin verschillende budgetten worden gebundeld. De conclusie is dat een groot project op dit moment niet haalbaar is. Wel zien we kansen om via lopende plannen kleinere verbeteringen in het gebied door te voeren, zoals extra vergroening en betere fietsparkeervoorzieningen.*

**Vraag 15**

Is het college bereid samen met de sportverenigingen en overige betrokken partijen te komen tot één integraal verbeterplan voor Sportpark Fletiomare-Oost, waarin maatregelen voor de korte, middellange en lange termijn worden opgenomen?

**Antwoord 15**

*Ja, wij zijn bereid om met de sportverenigingen en eventuele overige betrokkenen een verkeersveiligheidsschouw uit te voeren om te kijken welke specifieke maatregelen er noodzakelijk en haalbaar zijn om de verkeersveiligheid rondom de entree en parkeerterrein van Sportpark Fletiomare-Oost te verbeteren. Hierbij wordt integraal gekeken naar kansrijke maatregelen voor de korte en langere termijn.*

**Vraag 16**

Kan het college bij de beantwoording van deze schriftelijke vragen aangeven welke concrete maatregelen vóór de donkere herfst- en winterperiode 2026-2027 worden uitgevoerd en op welke termijn eventuele onderzoeken naar aanvullende ontsluiting en groencompensatie worden afgerond?

**Antwoord 16**

*Nee, wij kunnen nu nog geen concrete maatregelen en planningen noemen. De geplande verkeersveiligheidsschouw moet eerst plaatsvinden om de situatie nauwkeurig in kaart te brengen. Pas na deze schouw bepalen wij welke maatregelen uitvoerbaar en wenselijk zijn en welke termijnen gelden voor eventuele vervolgonderzoeken.*

Hoogachtend,  
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris,

de burgemeester,

# **Schriftelijke vragen – Verkeersveiligheid Sportpark Fletiomare-Oost**

Vrijdag 7 augustus 2026

Vragen:

Al geruime tijd bestaan bij de gebruikers en sportverenigingen op Sportpark Fletiomare-Oost aan de Europaweg zorgen over de verkeersveiligheid rondom de entree en het parkeerterrein.

Sinds januari 2025 is hierover meerdere malen overleg gevoerd tussen de betrokken sportverenigingen, SportUtrecht en verschillende afdelingen van de gemeente Utrecht. Daarbij zijn diverse mogelijke verbeteringen besproken, waaronder extra fietsenstallingen, aanpassingen aan de entree, verbetering van fiets- en looproutes en een andere inrichting van verkeersstromen.

De gemeente heeft in december 2025 geconcludeerd dat er op dat moment geen aanleiding was voor aanvullende verkeersmaatregelen. Daarbij werd onder meer verwezen naar het ontbreken van geregistreerde verkeersongevallen, het beperkte aantal meldingen en de conclusie dat de bestaande situatie verkeerskundig voldoet aan de geldende richtlijnen.

Stadsbelang Utrecht vindt dat deze benadering onvoldoende recht doet aan de feitelijke situatie op het sportpark.

Met name tijdens piekmomenten aan het begin en einde van trainingen en wedstrijden komen grote aantallen auto's, fietsers, scooters en voetgangers bij elkaar. Het sportpark kent bovendien één centrale toegang die zowel als ingang als uitgang voor gemotoriseerd verkeer functioneert. Juist bij slecht weer en tijdens de donkere herfst- en wintermaanden kan hierdoor een kwetsbare situatie ontstaan, waarbij veel verkeersbewegingen elkaar op hetzelfde punt kruisen.

Verkeersveiligheidsbeleid zou naar onze mening niet alleen gebaseerd moeten zijn op reeds geregistreerde ongevallen. Het voorkomen van ongevallen is minstens zo belangrijk.

Uit de correspondentie blijkt daarnaast dat vanuit de gemeentelijke organisatie zelf is aangegeven dat het vraagstuk niet uitsluitend vanuit verkeer kan worden opgelost en dat een integrale benadering noodzakelijk is.

Een mogelijke structurele oplossing kan het scheiden van ingaand en uitgaand verkeer zijn, bijvoorbeeld door het realiseren van een tweede ontsluiting en eenrichtingsverkeer op het parkeerterrein. Wanneer daarvoor groen zou moeten verdwijnen, zou tegelijkertijd kunnen worden onderzocht of dit groenverlies kan worden beperkt en ruimhartig kan worden gecompenseerd. Hierbij kan onder andere worden gedacht aan extra groen op het sportpark en het vergroenen van geschikte platte daken met biodivers of groenblauw dakoppervlak.

Stadsbelang Utrecht wil het dossier daarom opnieuw onder de aandacht van het college brengen en voorkomen dat eerst een ernstig ongeval moet plaatsvinden voordat structurele maatregelen worden onderzocht.

Naar aanleiding hiervan heeft Stadsbelang Utrecht de volgende vragen:

1. Is het college bekend met de langdurige zorgen van de gebruikers en sportverenigingen van Sportpark Fletiomare-Oost over de verkeersveiligheid rondom de entree en het parkeerterrein?
2. De eerdere gemeentelijke beoordeling vond mede plaats op basis van het ontbreken van geregistreerde verkeersongevallen en het beperkte aantal meldingen. Deelt het college de opvatting dat verkeersveiligheidsbeleid ook preventief moet zijn en dat het ontbreken van ongevallen niet automatisch betekent dat een verkeerssituatie veilig genoeg is? Zo nee, waarom niet?
3. Is de verkeerssituatie ooit daadwerkelijk onderzocht tijdens representatieve piekmomenten, zoals bij het gelijktijdig beëindigen en starten van trainingen en wedstrijden in de donkere herfst- en winterperiode? Zo ja, wanneer heeft dit onderzoek plaatsgevonden en wat waren de bevindingen? Zo nee, is het college bereid dit alsnog te doen?
4. Is het college bereid om, zodra de dagen korter worden en vóór aanvang van de winterperiode, tijdens een representatief piekmoment een verkeersveiligheidsschouw uit te voeren met de betrokken sportverenigingen en relevante gemeentelijke disciplines? Zo nee, waarom niet?
5. Kan het college aangeven hoeveel verkeersbewegingen tijdens de drukste trainings- en wedstrijdmomenten via de huidige gezamenlijke ingang en uitgang plaatsvinden en hoeveel voetgangers, fietsers en scooters op die momenten hetzelfde gebied gebruiken? Indien deze gegevens niet beschikbaar zijn, is het college bereid deze verkeersstromen te laten meten?

6. Is bij de eerdere onderzoeken serieus onderzocht wat het verkeersveiligheidseffect zou zijn van het scheiden van ingaand en uitgaand gemotoriseerd verkeer door middel van een tweede ontsluiting en eenrichtingsverkeer op het parkeerterrein? Zo ja, welke varianten zijn onderzocht en waarom zijn deze afgefallen? Zo nee, waarom niet?
7. Is het college bereid alsnog verschillende ontsluitingsvarianten te onderzoeken en deze te vergelijken op ten minste:
  - o verkeersveiligheid;
  - o scheiding van auto's, fietsers en voetgangers;
  - o benodigde ruimte;
  - o gevolgen voor groen;
  - o kosten;
  - o technische uitvoerbaarheid?
8. In gesprekken met betrokkenen is aangegeven dat het realiseren van een aanvullende ontsluiting mogelijk gevolgen heeft voor bestaande groenstroken. Kan het college exact aangeven hoeveel groen bij verschillende ontsluitingsvarianten zou moeten verdwijnen, om welk type groen het gaat en wat de ecologische waarde daarvan is?
9. Is het college bereid te onderzoeken of eventueel noodzakelijk groenverlies kan worden voorkomen, beperkt of gecompenseerd door een integraal vergroeningsplan voor het sportpark, bijvoorbeeld door aanvullende beplanting en het realiseren van biodivers of groenblauw dakoppervlak op daarvoor geschikte platte daken?
10. Is het college het met Stadsbelang Utrecht eens dat verkeersveiligheid en vergroening niet noodzakelijk tegenover elkaar hoeven te staan en dat een oplossing mogelijk moet zijn waarbij zowel de verkeersveiligheid als de hoeveelheid en kwaliteit van groen op het sportpark wordt verbeterd?
11. Welke aanvullende maatregelen kunnen op korte termijn, vóór de donkere herfst- en winterperiode, worden genomen om de verkeersveiligheid te verbeteren? Kan het college daarbij specifiek ingaan op:
  - verlichting;
  - duidelijke loop- en fietsroutes;
  - fysieke snelheidsremming;
  - fiets- en scooterparkeren;
  - markering en bewegwijzering;

- zichtlijnen bij de entree;
  - tijdelijke verkeersbegeleiding tijdens zeer drukke momenten?
12. In de eerdere gemeentelijke reactie is aan de sportverenigingen gesuggereerd om onder andere trainingen en wedstrijden beter te spreiden en zelfs te kijken naar de groei van activiteiten of ledenaantallen. Vindt het college het redelijk om van sportverenigingen te verlangen hun groei of activiteiten te beperken wanneer verkeersproblemen mede worden veroorzaakt door de inrichting en ontsluiting van gemeentelijke infrastructuur?
13. Hoe verhoudt een dergelijke suggestie zich tot de ambitie van Utrecht om sportdeelname te stimuleren en voldoende ruimte te bieden aan groeiende sportverenigingen en maatschappelijke voorzieningen?
14. Vanuit de afdeling Mobiliteit is eerder aangegeven dat via uitsluitend verkeerskundige maatregelen waarschijnlijk geen wezenlijke veranderingen zullen plaatsvinden en dat het onderwerp integraal binnen de gemeentelijke organisatie moet worden bekeken. Heeft deze integrale beoordeling inmiddels plaatsgevonden? Zo ja, welke afdelingen waren hierbij betrokken en welke conclusies zijn getrokken? Zo nee, waarom niet?
15. Is het college bereid samen met de sportverenigingen en overige betrokken partijen te komen tot één integraal verbeterplan voor Sportpark Fletiomare-Oost, waarin maatregelen voor de korte, middellange en lange termijn worden opgenomen?
16. Kan het college bij de beantwoording van deze schriftelijke vragen aangeven welke concrete maatregelen vóór de donkere herfst- en winterperiode 2026-2027 worden uitgevoerd en op welke termijn eventuele onderzoeken naar aanvullende ontsluiting en groencompensatie worden afgerond?

### Gesteld door:

- Elif Uzun en Robert Biever – Stadsbelang Utrecht
- David Bosch - UtrechtNu