Bundel van de Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte van 16 december 2021

1 Opening

2 Vaststellen van de agenda en agenderingen

3 Vaststellen ingekomen agenderingen (Procedure)

Agenderingen Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte 2 december 2021.doc

2021 12 16 Behandelvoorraad Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte.docx

3.1 Raadsvoorstel Transitie recreatieschappen

Dossier 2307 voorblad

Raadsvoorstel Transitie recreatieschappen.docx

Voorstel aan deelnemers toekomstige samenwerking in Plassenschap Loosdrecht.pdf

Voorstel aan deelnemers inzake toekomstige samenwerking in Recreatieschap Stichtse Groenlanden.pdf

Definitief eindconcept van de integrale versie Gemeenschappelijke regeling Stichtse Groenlanden vastg.pdf

Toelichting gekozen GR-vorm voor toekomstige samenwerking in SGL.vsdf.pdf

Omzetting deelnemersbijdrage gemeente Utrecht en Provincie Utrecht 15102021.docx

Aanbiedingsbrief nieuwe organisatie SGL..pdf

Aanbiedingsbrief nieuwe organisatie PL.docx

Liquidatieplan Recreatie Midden Nederland.pdf

Intentie-overeenkomst Staatsbosbeheer.pdf

Collegebrief aan Stichtse Groenlanden over transitie recreatieschap.docx

Collegebrief aan Plassenschap Loosdrecht over transitie recreatieschap.docx

3.2 Nagekomen agenderingen

Nagekomen agenderingen Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte 2 december 2021.doc

3.2.1 Meerjaren investeringsprogramma beheer openbare ruimte 2022-2026

Dossier 2385 voorblad

Raadsbrief Meerjaren investeringsprogramma beheer openbare ruimte 2022-2026.docx.pdf

Meerjaren investeringsprogramma beheer openbare ruimte 2022-2026.docx.pdf

3.2.2 Raadsbrief Evaluatie Bomenbeleid

Dossier 2393 voorblad

Raadsbrief Evaluatie bomenbeleid.docx.pdf

Evaluatie bomenbeleid 2016-2020.pdf

3.3 Agenderingen ter plaatse mede op basis van de lijst ingekomen raadsbrieven

Overzicht raadsbrieven 2 november tm 1 december 2021.docx

4 Verslag 18 november 2021

Concept-verslag commisie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte d.d. 18 november 2021.docx

5 Toezeggingen/moties

Lijst toezeggingen-moties-brieven MGOR dd1 december 2021(inclusief voortgangsinformatie).pdf

6 Raadsvoorstel vaststelling IPvE/FO Maliebaan

Wethouder: Van Hooijdonk, Beleidsterrein: Mobiliteit
Indicatieve behandeltijd:105 minuten

Met de reacties van belanghebbenden is het concept-Integraal Programma van Eisen (IPvE) Maliebaan aangepast naar een definitieve versie. In dit definitieve IPvE wordt omgeschreven hoe de herinrichting van de Maliebaan eruit komt te zien. Dit IPvE geeft invulling aan het raadsbesluit uit december 2019 waarin de uitgangspunten voor de herinrichting zijn meegegeven.

Dossier 2175 voorblad

Raadsvoorstel Vaststelling IPvE/FO Maliebaan.docx

Integraal Programma van Eisen Maliebaan.pdf

Functioneel Ontwerp Maliebaan.pdf

Reactienota Integraal Programma van Eisen Maliebaan.pdf

Tweekolommenstuk met inspraakreacties.docx

M+P Rapportage meting geluid en trillingen Maliebaan, 2020.pdf

West 8 Visie Maliebaan M+P, 2021.pdf

RHDHV Rapportage Verkeerssimulatie kruising Maliebaan, 2021.pdf

Bureau Steenhuis Cultuurhistorische Verkenning Maliebaan, 2009.pdf

Terra Nostra Rapportage boomwortelonderzoek, 2021.pdf

7 Raadsvoorstel Verordening kabels en leidingen, wijziging APV en legesverordening; collegevoorstel handboek kabels en leidingen, vrijstellingsbesluit, wijziging nadeelcompensatieregeling

Wethouder: Diepeveen, Beleidsterrein: Openbare Ruimte
Indicatieve behandeltijd: 60 minuten

De gemeente Utrecht heeft behoefte aan meer grip op de ordening van de ondergrond en de wijze waarop netbeheerders werkzaamheden aan kabels en leidingen uitvoeren. De gemeente werkt daarvoor aan een lange termijn spoor Visie Ondergrond waarover de raad in 2022 een voorstel ter besluitvorming krijgt voorgelegd en een korte termijn spoor, waaronder de aanpassing van de Verordening kabels en leidingen. Dit voorstel richt zich op de Verordening kabels en leidingen.
De Algemene plaatselijke verordening Utrecht 2010 gemeente Utrecht moet op een beperkte aantal punten worden aangepast omdat hetzelfde onderwerp in de herziene verordening wordt geregeld.
Ook wordt de legesverordening op een aantal technische punten aangepast.

Dossier 2158 voorblad

Raadsvoorstel Verordening kabels en leidingen, wijziging APV en legesverordening.docx

Verordening kabels en leidingen gemeente Utrecht.docx

Toelichting Verordening kabels en leidingen gemeente Utrecht.docx

Was-Wordt-Lijst Verordening kabels en leidingen gemeente Utrecht.pdf

Besluit tot wijziging van de APV Utrecht 2010, herziening Verordening kabels en leidingen.docx

Was-Wordt-Lijst Wijziging APV, herziening Verordening kabels en leidingen.docx

Besluit tot wijziging Legesverordening 2022 , herziening Verordening kabels en leidingen.docx

Was-Wordt-Lijst Wijziging Legesverordening 2022 , herziening Verordening kabels en leidingen.docx

Vrijstellingsbesluit gemeentelijke netwerken.docx

Nadere regel kabels en leidingen.docx

Wijzigingsbesluit Nadeelcompensatieregeling.docx

8 Gezamenlijke behandeling van de Raadsvoorstellen Visie klimaatadaptatie en de Visie Water en Riolering Utrecht en Programma Water en Riolering

Wethouder: Diepeveen, Beleidsterrein: Openbare Ruimte
Indicatieve behandeltijd: 150 minuten.

Op 18 oktober 2018 kwam tijdens de commissie S&R over de Programmabegroting en het nieuwe plan watertaken, het thema klimaatadaptatie aan de orde. Het gemeentelijk plan watertaken wordt herzien tot een Visie Water en Riolering en daarbij heeft het college aangegeven ook met een plan te komen hoe we ons voorbereiden en aanpassen op het veranderende klimaat. Daarom is besloten om een Visie Klimaatadaptatie te maken. Het bestuurlijk proces voor beide visies wordt gelijktijdig en samen doorlopen.

De Visie Klimaatadaptatie Utrecht beschrijft de gevolgen van klimaatverandering voor Utrecht en de wijze waarop Utrecht daar mee wil omgaan. Hoe is en blijft Utrecht een stad die is voorbereid op het veranderende klimaat, waar het in de toekomst prettig is om te wonen, te werken en te verblijven. Er zijn beleidsdoelen opgenomen en er wordt invulling gegeven aan de realisatie.

De Visie Water en Riolering Utrecht bevat de gemeentelijke visie en strategie voor het omgaan met afvalwater, hemelwater, grondwateroverlast en het oppervlaktewater dat de gemeente in onderhoud heeft. De visie geeft voor water en riolering invulling aan de maatschappelijke opgaves basis op orde, gezonde leefomgeving en een circulaire en klimaatbestendige en daarmee toekomstbestendige stad.

8.1 Raadsvoorstel Visie Klimaatadaptatie

Dossier 2169 voorblad

Raadsvoorstel Visie Klimaatadaptatie Utrecht.docx

Visie Klimaatadaptatie Utrecht.pdf

Reactienota Visie Klimaatadaptatie en Visie Water en Riolering.pdf

Inspraakbrief HDSR.pdf

Antwoordbrief HDSR.docx

Gespreksverslag HDSR.pdf

Gespreksverslag Provincie Utrecht.pdf

Inspraak Waterschap AGV - Waternet.pdf

Antwoordbrief aan Waterschap AGV - Waternet.docx

Inspraak NMU.pdf

Antwoordbrief NMU.docx

8.2 Raadsvoorstel Visie Water en Riolering Utrecht en Programma Water en Riolering 2022-2026

Dossier 2176 voorblad

Raadsvoorstel Visie Water en Riolering Utrecht en Programma Water en Riolering 2022-2026.pdf

Visie Water en Riolering.pdf

Programma Water en Riolering.pdf

Reactienota Visie Klimaatadaptatie en Visie Water en Riolering.pdf

Inspraakreactie AGV Visie Klimaatadaptatie en Visie Water en Riolering.pdf

Inspraakreactie HDSR Visie Water en Riolering.pdf

Antwoordbrief AGV Visie Water en Riolering.docx

Antwoordbrief HDSR Visie Water en Riolering.docx

Agenderingen Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte
(Vast te stellen op 16 december 2021)

Stukken afkomstig van het college

Datum, soort stuk en onderwerp, wethouder	**Verzoek (wat vraagt de afzender?)**	**Behandeladvies griffie (+ datum, + behandelduur+uitnodigingen+ meepraters/toehoorders)**
Datum: 19 november 2021 Soort stuk**:** Raadsvoorstel Transitie recreatieschappen Beleidsterrein: Groen Wethouder: van Hooijdonk Commissiegriffier: Daniëlle Rijnders	De gemeente heeft voorstellen ontvangen om te komen tot een nieuwe toekomstige samenwerking voor de recreatieschappen. De voorstellen zijn op 2 november jl. aan de deelnemers gezonden. Aanvullend is op 18 november 2021 nadere informatie toegezonden. Aan de deelnemers van wordt gevraagd een besluit te nemen en daarmee in te stemmen met de voorgelegde keuze. De reactie wordt voorbereid door het college.	**Voorstel:** 1. Agenderen voor de commissie MGOR op 27 januari 2022 2. Tijd: 60 minuten NB: in raad op 3 februari 2022 i.v.m. deadline reactie begin februari 2022. NB: Online worden bijeenkomsten over dit onderwerp georganiseerd op 30-11 en 8-12.

Vergadering Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte

Mobiliteit, Groen (incl. agrarische zaken, volkstuinen, NME, Amelisweerd etc.), Dierenwelzijn, Openbare ruimte (incl. Werven), Klimaatadaptatie (incl. water), Markten en havens

Wethouder van Hooijdonk		
	Raadsvoorstel Eerste stappen schaalsprong OV Beleidsterrein: Mobiliteit	RIB op 18 januari 2022, 60 minuten Cie op 27 januari 2021, 120 minuten (besloten cie 18/11)
	Raadsvoorstel Transitie recreatieschappen Beleidsterrein: Groen	27 januari 2022, 60 minuten NB: in raad op 3 februari 2022 i.v.m. deadline reactie begin februari 2022. NB: Online worden bijeenkomsten over dit onderwerp georganiseerd op 30-11 en 8-12.
	Raadsbrief Evaluatie Bomenbeleid Beleidsterrein: Groen	60 minuten

Wethouder Diepeveen		
	Raadsvoorstel Visie Speelruimte Utrecht - Spelen in je eigen buurt Beleidsterrein: Openbare Ruimte	RIB op 21 december 2021 Cie op 27 januari 2022, 90 minuten (besloten cie 18/11)
	Raadsbrief Meerjaren Investeringsprogramma Openbare ruimte 2022-2026, d.d. 30 november 2021	30 minuten

Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte

Dossiernummer	2307
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	16 december 2021
Agendapunt	3.1
Omschrijving	Raadsvoorstel Transitie recreatieschappen
ID	2477
Behandelend ambtenaar	Lafeber, Guido
Telefoon	06-55868355
E-mail	guido.lafeber@utrecht.nl
Datum collegebesluit	
Geocodering	
Thema	Ruimtelijke ordening
Portefeuillehouder	Wethouder Van Hooijdonk
Beleidsveld	Groen
Referendabel	
Reden niet referendabel	
Raadsadviseur (lijst)	
Behandelvoorstel	
Resultaat commissiebehandeling	
Resultaat raadsbehandeling	

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte	16 december 2021

Voorgesteld besluit

Gemeente Utrecht

Voorstel aan de gemeenteraad

Transitie recreatieschappen

Beleidsveld	Groen
Organisatieonderdeel	Ontwikkelorganisatie Ruimte
Opstellers	Guido Lafeber, Joep Barendse
Kenmerk	8049812
Vergaderdatum Raad	3 februari 2022
Geheim	Nee

Het college van burgemeester en wethouders stelt de raad voor te besluiten:

1. Voor de gemeenschappelijke regeling Plassenschap Loosdrecht e.o.:
   a. In te stemmen met beëindiging van de deelname hieraan per 1 januari 2023;
   b. Op voorhand in te stemmen met een voorstel tot wijziging van deze gemeenschappelijke regeling waarin deze beëindiging is verwerkt;
   c. Het college van burgemeester en wethouders toestemming te verlenen om eveneens in te stemmen met de punten a. en b.

2. In te stemmen met het voorstel van het Algemeen Bestuur Plassenschap Loosdrecht e.o. inzake de toekomstige samenwerking, waar beëindiging van deelname van gemeente Utrecht aan de gemeenschappelijke regeling per 1 januari 2023 conform beslispunt 1 onderdeel van uitmaakt;
   En hierbij de navolgende deelbesluiten te nemen voor het vervolg:
   a. Het bestuur van het Plassenschap te verzoeken om met voortvarendheid aan de slag te gaan met het voorbereiden van de implementatie van de nieuwe samenwerkingsvorm, gericht op realisatie per 1 januari 2023, waarbij de deelnemers tussentijds op de hoogte wordt gehouden van de vorderingen.
   b. Het bestuur van het Plassenschap te verzoeken om een voorstel voor te leggen over de dekking van het aandeel van het schap in de kosten voortvloeiend uit het liquidatieplan RMN , en de daarin opgenomen raming van de financiële consequenties voor het schap en in laatste instantie de deelnemers, welke verwerkt zullen worden in de begrotingen en jaarrekeningen 2022/2023 van het schap. Hierbij uitgaande van dekking primair te vinden binnen RMN zelf, in tweede instantie binnen het schap, en alleen als laatste mogelijkheid in een bijdrage van de deelnemers.

3. In te stemmen met het voorstel van het Algemeen Bestuur van het Recreatieschap Stichtse Groenlanden aan deelnemers inzake toekomstige samenwerking recreatietaken.
   Hierbij de navolgende deelbesluiten te nemen voor het vervolg:
   a. In te stemmen met de voorgestelde toekomstige samenwerkingsvorm, uitgewerkt in paragraaf 4, te weten een gemeenschappelijke regeling met een algemeen bestuur met verordenende bevoegdheid en een dagelijks bestuur.
   b. Op grond van artikel 36 van de thans geldende Gemeenschappelijke Regeling Recreatieschap Stichtse Groenlanden in te stemmen met de gewijzigde regeling.
   c. Het bestuur van SGL te verzoeken om met voortvarendheid aan de slag te gaan met het voorbereiden van de implementatie van de nieuwe samenwerkingsvorm, gericht op realisatie per 1 januari 2023, waarbij de deelnemers tussentijds op de hoogte wordt gehouden van de vorderingen.

d. Het bestuur van SGL te verzoeken om een voorstel voor te leggen over de dekking van het aandeel van het schap in de kosten van het liquidatieplan RMN, en de daarin opgenomen raming van de financiële consequenties voor het schap en in laatste instantie de deelnemers, welke verwerkt zullen worden in de begrotingen en jaarrekeningen 2022/2023 van het schap. Waarbij wordt uitgegaan van dekking primair te vinden binnen RMN zelf, in tweede instantie binnen het schap, en alleen als laatste mogelijkheid in een bijdrage van de deelnemers.

4. Aan de burgemeester en aan het college van burgemeester en wethouders toestemming te verlenen om in te stemmen met de wijziging van de Gemeenschappelijke regeling recreatieschap Stichtse Groenlanden.

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Samenvatting

De voorgelegde besluitvorming strekt ertoe om in te stemmen met de voorstellen van het Algemeen bestuur van de beide recreatieschappen voor de toekomstige samenwerking recreatietaken.
Voor de gemeente Utrecht houdt dat in:

- De deelname aan de Gemeenschappelijke regeling Plassenschap Loosdrecht e.o. per 1 januari 2023 te beëindigen vanwege geringe belangen. De Utrechtse recreanten maken weinig gebruik van de gebieden van het Plassenschap. De gemeente Utrecht heeft er geen grondgebieden en geen recreatievoorzieningen;
- De Gemeenschappelijke regeling recreatieschap Stichtse Groenlanden per 1 januari 2023 te wijzigen (volgens integrale nieuwe tekst in de bijlage), om de bestuurlijke drukte te verminderen, de aansturing van de uitvoering te vereenvoudigen en de rol van Utrecht te vergroten.
  SGL zit na het doorvoeren van de wijzigingen niet meer de eigenaarsrol van RMN, de taken zijn daardoor versmald, het AB gaat van 20 naar 10 deelnemers, het DB van 10 naar 5 deelnemers, het DB heeft nu ook duidelijke taken gekregen (waren eerder niet opgenomen in de regeling), de aansturing van Staatsbosbeheer - of welke Terrein Beherende Organisatie het ook mag worden - op basis van een dienstverleningsovereenkomst (DVO) vergt veel minder tijd en vergaderingen

De besluitvorming voorziet tevens in de te nemen stappen met betrekking tot de opheffing per 31 december 2022 van de huidige uitvoeringsorganisatie: de gemeenschappelijke regeling Recreatie Midden Nederland. Dit met het oog op een adequate opdrachtgever-opdrachtnemerrelatie, en een heldere positionering van beheer en uitvoering ten opzichte van beleid.

Context

Aanleiding

De inwoners van de gemeente Utrecht maken gebruik van regionale recreatie- voorzieningen, die deels in de buurgemeenten liggen. De gemeente is op dit moment deelnemer aan twee Gemeenschappelijke Regelingen voor recreatie; het Recreatieschap De Stichtse Groenlanden en het Plassenschap Loosdrecht e.o. In deze twee gemeenschappelijke regelingen zijn de deelnemers (gemeentes en provincies) samen verantwoordelijk voor beheer, onderhoud en de vernieuwing van een aantal recreatieterreinen en routes in de regio.
Voor de uitvoering hiervan participeren de twee schappen in de gemeenschappelijke regeling Bedrijfsvoeringsorganisatie Recreatie Midden-Nederland.
Recreatieschap de Stichtse Groenlanden en Plassenschap Loosdrecht zijn historisch gegroeide samenwerkingen.
De beide recreatieschappen willen de samenwerking voor de beheeropgave vereenvoudigen en terugbrengen tot die gebieden die van regionaal belang zijn. Dit maakt een transitie van de structuur van Plassenschap Loosdrecht en van Recreatieschap de Stichtse Groenlanden noodzakelijk.
De beide schappen hebben gezamenlijk het voornemen om niet verder te gaan met Recreatie Midden Nederland als uitvoeringsorganisatie.
Stichtse Groenlanden bestaat uit programma A (het oorspronkelijke Stichtse Groenlanden) en programma B (het oorspronkelijke Plassenschap Vinkeveen), samen vormen beide programma's Recreatieschap de Stichtse Groenlanden. Beide programma's zijn financieel gescheiden van elkaar, tot de deelnemers hierover een ander besluit nemen.

Bestuurlijke uitgangspunten gemeente Utrecht (raadsbrief 22 juli 2021)

Uw raad gaf in de raadsvergadering van 17 september 2020. aan de nadruk te willen leggen op het gratis toegankelijk zijn van recreatieterreinen en op een efficiëntere uitvoering van de recreatietaken. Deze randvoorwaarden en de randvoorwaarden zoals verwoord in de brief van 15 september 2020. vormen de uitgangspunten bij het voorliggend voorstel.
De randvoorwaarden zoals in de brief van 15 september 2020 zijn verwoord zijn de volgende:

- Recreatie is een basisbehoefte en moet voor iedereen toegankelijk zijn.
- Exploitatie op onderdelen van recreatieterreinen is mogelijk en wenselijk, maar mag niet ten koste gaan van de toegankelijkheid. Exploitatie kan wel bijdragen aan het aantrekkelijker maken van het recreatieaanbod en voor specifieke doelgroepen. Exploitatie draagt ook bij aan bekostiging van het beheer en de kwaliteit van de voorzieningen.
- Recreatieterreinen zijn groengebieden, geschikt voor intensieve recreatie. Natuur kan een onderdeel zijn van die beleving, maar is ondersteunend aan de recreatiefunctie. Bij het beheer dient aandacht te zijn voor dit aspect.

- Recreanten ervaren geen gemeentegrenzen. Regionale samenwerking en solidariteit zijn nodig om een voldoende en gevarieerd aanbod mogelijk te maken.
- De wens is om de aansturing van het beheer van regionale recreatievoorzieningen eenvoudiger en efficiënter te regelen.
- Utrecht draagt financieel proportioneel bij aan het beheer van voor de inwoner van de stad aantrekkelijke regionale recreatievoorzieningen.
- Met de groei van het aantal inwoners in stad en regio, willen we met buurgemeenten samenwerken in de ontwikkeling van nieuwe recreatieve voorzieningen en groengebieden, in de omgeving van de stad. Deze ontwikkelopgave van recreatie staat naar onze mening los van de beheertaken van de recreatieschappen, maar hoort onderdeel te zijn van een integrale gebiedsontwikkeling.

Vanuit het Utrechtse belang kijken we langs drie lijnen naar onze inzet in een collectieve wijze van organiseren van het beheer voor recreatievoorzieningen:
- Welke taken kunnen we beter collectief dan individueel als gemeente doen?
- Is er voor de uitvoering van collectieve taken een uitvoeringsorganisatie nodig of is zelf uitvoeren of uitbesteden van de collectieve taak een optie?
- Welke bestuurlijke sturing past het beste bij collectief uit te voeren beheertaken?

Juridische context
- De twee recreatieschappen en RMN zijn organisaties gebaseerd op de Wet Gemeenschappelijke regelingen. De bestuursorganen van de gemeenten zijn de deelnemers van de twee recreatieschappen. De beide recreatieschappen hebben een algemeen en dagelijks bestuur. De twee recreatieschappen hebben samen met de provincie Utrecht (en aanvankelijk twee andere schappen) RMN opgericht en sturen deze organisatie aan.
- In de gemeenschappelijke regelingen van beide schappen zijn raad én college als bestuursorganen deelnemer. Bij de GR Recreatieschap de Stichtse Groenlanden is daarnaast ook de burgemeester deelnemer. Zij hebben ook besloten tot vaststelling van de GR. Daarom is ook instemming van zowel het college als de raad nodig voor de opheffing (en ook van de burgemeester bij de GR Recreatieschap de Stichtse Groenlanden).
- Volgens artikel 1 lid 2 van de Wet gemeenschappelijke regelingen kan de burgemeester en het college pas instemmen met wijzigingen in de regeling nadat de gemeenteraad daar toestemming voor heeft verleend. Deze toestemming kan slechts worden onthouden wegens strijd met het recht of het algemeen belang.
- De gemeenschappelijke regelingen houden voorschriften in m.b.t. wijziging en uittreding (voor zover relevant worden die in de tekst aangehaald).
  Een wijziging van de gemeenschappelijke regeling vindt plaats op basis van een voorstel dat wordt gedaan aan alle deelnemers. In geval van Plassenschap Loosdrecht moeten alle deelnemers een gelijkluidend besluit nemen.

In de regeling van SGL is vastgelegd dat twee derde van de deelnemers in moet stemmen met de voorgestelde wijziging. Instemming moet gebeuren door zowel colleges als raden, het zijn gemengde regelingen waarin zowel raads- en collegebevoegdheden zijn opgenomen. In het geval van Stichtse Groenlanden zijn ook de burgemeesters deelnemer en dienen ook de burgemeesters in te stemmen met de wijzigingen. In de GR van Stichtse Groenlanden is in artikel 36, tweede lid opgenomen dat tot een wijziging kan worden besloten als twee derde van de deelnemers daartoe heeft besloten.

Het voorstel is in overeenstemming met de Nota Verbonden partijen.
Het betreft voortzetting van een reeds lopende samenwerking.

Beoogd effect
Het beoogde effect is meer en betere sturing op de recreatievoorzieningen in de omgeving van de stad die nu in een gemeenschappelijke regeling zitten, minder bestuurlijke drukte, vereenvoudiging van de aansturing van de uitvoering en daardoor meer kosteneffectiviteit zodat de nieuwe wijze van samenwerken toekomstbestendig is.

Eerdere besluitvorming en informatievoorziening aan de raad
In de Raadsvergadering van 18 februari 2021 besloot de raad om een reactie op de Memo Toekomstige samenwerking Recreatieschappen.pdf (ibabs.eu) te sturen naar de dagelijkse besturen van de recreatieschappen.
In de Raadsbrief stand van zaken Transitie recreatieschappen en Recreatie Midden- Nederland. D.d. 22 juli jl: hebben wij u tussentijds over de ontwikkelingen geïnformeerd.

Op 28 april 2021 op 21 juni 2021 werden er informatieavonden georganiseerd door het bestuur van Recreatie Midden Nederland over de voortgang van het proces voor raadsleden van deelnemende gemeenten en deelnemende provincies. Op 30 november 2021 en 8 december 2021 worden nog twee bijeenkomsten georganiseerd voor raadsleden en statenleden waarin een toelichting wordt gegeven op de voorliggende stukken.

Beslispunten, Argumenten en Kanttekeningen/Risico's

Beslispunt	
1	Voor de gemeenschappelijke regeling Plassenschap Loosdrecht e.o.: a. In te stemmen met beëindiging van de deelname hieraan per 1 januari 2023; b. Op voorhand in te stemmen met een voorstel tot wijziging van deze gemeenschappelijke regeling waarin deze beëindiging is verwerkt; c. Het college van burgemeester en wethouders toestemming te verlenen om eveneens in te stemmen met de punten a. en b.
Argumenten	
1.1	De gemeente Utrecht heeft geringe belangen bij voortzetten van de deelname, en voortzetten geeft daarom onnodige bestuurlijke drukte.
	De Utrechtse recreant maakt slechts in beperkte mate gebruik van het recreatief/toeristische aanbod van de Loosdrechtse Plassen. Het werkgebied van het Plassenschap Loosdrecht omvat geen terreinen in de gemeente Utrecht. In het Algemeen Bestuur van het Plassenschap Loosdrecht kan Utrecht daarom en mede door de vastgestelde stemverhouding weinig invloed uitoefenen. De meerwaarde voor het Plassenschap voor de inwoners van Utrecht en voor deelname van Utrecht aan het Plassenschap is dan ook beperkt. Utrecht wil haar deelname aan Plassenschap Loosdrecht beëindigen. De integrale ontwikkeling van het plassengebied is vastgelegd in het Gebiedsakkoord Oostelijke Vechtplassen. Naast het recreatiebeleid hebben alle deelnemers, met uitzondering van Utrecht, ook andere belangen en rollen in het plassengebied. Met het beëindigen van de samenwerking van Utrecht uit het Plassenschap hebben de resterende deelnemers een bredere algemeen gedeelde ambitie en gedeelde verantwoordelijkheden voor deze Vechtplassen.
1.2	Door op voorhand toestemming te verlenen en in te stemmen hoeft de gemeenteraad dit besluit niet opnieuw te agenderen.
	In het voorstel voor de wijziging van de Gemeenschappelijke Regeling Plassenschap Loosdrecht, welke verwacht wordt in het voorjaar 2022, wordt de gemeente Utrecht uit de regeling geschreven. Dit is reeds opgenomen in de het voorstel van het Algemeen Bestuur. Door nu in te stemmen en toestemming te verlenen aan het college om ook in te stemmen met deze wijziging hoeft een separate agendering niet meer plaats te vinden.
1.3	Er is geen sprake van strijd met het recht of het algemeen belang.

	Door de toestemming te verlenen kunnen burgemeester en wethouders ook uittreden. De toestemming kan op grond van artikel 1 lid 2 van de wet gemeenschappelijke regelingen slechts worden onthouden wegens strijd met het recht of het algemeen belang. Daarvan is geen sprake, zodat er geen reden is om de toestemming niet te verlenen.
Beslispunt	
2	In te stemmen met het voorstel van het Algemeen Bestuur Plassenschap Loosdrecht e.o. inzake de toekomstige samenwerking, waar beëindiging van deelname van gemeente Utrecht aan de gemeenschappelijke regeling per 1 januari 2023 conform beslispunt 1 onderdeel van uitmaakt; En hierbij de navolgende deelbesluiten te nemen voor het vervolg: a. Het bestuur van het Plassenschap te verzoeken om met voortvarendheid aan de slag te gaan met het voorbereiden van de implementatie van de nieuwe samenwerkingsvorm, gericht op realisatie per 1 januari 2023, waarbij de deelnemers tussentijds op de hoogte wordt gehouden van de vorderingen. b. Het bestuur van het Plassenschap te verzoeken om een voorstel voor te leggen over de dekking van het aandeel van het schap in de kosten voortvloeiend uit het liquidatieplan RMN, en de daarin opgenomen raming van de financiële consequenties voor het schap en in laatste instantie de deelnemers, welke verwerkt zullen worden in de begrotingen en jaarrekeningen 2022/2023 van het schap. Waarbij wordt uitgegaan van dekking primair te vinden binnen RMN zelf, in tweede instantie binnen het schap, en alleen als laatste mogelijkheid in een bijdrage van de deelnemers.
Argumenten	
2.1	Door het beëindigen van de deelname aan Plassenschap Loosdrecht en een versterking van de deelname aan het Recreatieschap de Stichtse Groenlanden ontstaat voor beide regelingen een krachtiger en effectievere samenwerking.
	Uitvoering van dit voornemen is mogelijk nu een van de andere partners ook deelnemer in beide regelingen, te weten de provincie Utrecht een omgekeerde beweging maakt. De beoogde verschuiving in inzet wordt vertaald in zeggenschap in de desbetreffende regeling. Op deze wijze wordt in beide regio's de samenwerking gericht versterkt, doordat alle deelnemers een relevant belang en zeggenschap hebben in de desbetreffende samenwerking. Deze verschuiving draagt bij aan het effectief inzetten van mensen en middelen voor alle deelnemers.
2.2	Het voorstel bevat een uitruil van deelnemersbijdragen en dit maakt een uittreding zonder langdurige opzeggingstermijn mogelijk, en werkt voor alle partijen budgettair neutraal uit.
	Er is bestuurlijk overeenstemming bereikt over de 'Uitgangspunten m.b.t. omzetting deelnemersbijdrage gemeente Utrecht en Provincie Utrecht'. Deze voorzien erin dat de provincie de bijdrage van de gemeente in het Plassenschap overneemt, in ruil voor intensivering van de gemeentelijke bijdrage in recreatieschap Stichtse Groenlanden. Op basis hiervan is in het voorstel aan de deelnemers opgenomen dat de gemeente na beëindiging geen uittredingskosten verschuldigd is. Het Algemeen Bestuur van het Plassenschap heeft in de vergadering van 1 november 2021 ingestemd met de beoogde financiële uitruil tussen de provincie Utrecht en de gemeente Utrecht, waarmee de weg vrij is voor uittreding van de gemeente Utrecht per 1 januari 2023 op de condities, zoals opgenomen in het voorstel.

	In concreto (pag. 18 van het voorstel van het Plassenschap): “de huidige bijdrage van de gemeente Utrecht aan LSD (ca. € 185.000 per jaar) vervalt, maar wordt met eenzelfde bedrag gecompenseerd door de provincie Utrecht; in het schap SGL maken beide partijen de dezelfde beweging omgekeerd. De gemeente Utrecht blijft, ondanks de beoogde uittreding uit LSD, wel bijdragen in de liquidatiekosten van RMN. De gemeente en de provincie hebben hier inmiddels op bestuurlijk niveau overeenstemming over bereikt; definitieve besluitvorming vindt binnenkort plaats.” Wij hebben inmiddels met deze uitgangspunten ingestemd, als component van dit totaalpakket aan voorstellen.
Kanttekeningen/ Risico’s	
2.1	Pas medio 2022 wordt definitief duidelijk of de wijziging van de gemeenschappelijke regeling Plassenschap Loosdrecht e.o. door zal gaan.
	De deelnemers ontvangen in de eerste helft van 2022 een voorstel tot wijziging van de huidige tekst van de GR met het verzoek daarover voor het zomerreces een besluit te nemen. In die wijziging wordt de voorgenomen uittreding van de gemeente Utrecht uit het Plassenschap meegenomen. Echter als de deelnemers nu met het voorliggend voorstel van het Algemeen bestuur instemmen, liggen de uitgangspunten ruim voor die tijd al wel vast op de hoofdlijnen, met daarmee voldoende zekerheid m.b.t. het totale pakket.
2.2	Er is samenhang met het voorstel m.b.t. het recreatieschap Stichtse Groenlanden en omgekeerd.
	Als dat voorstel onverwacht niet door mocht gaan, dan komt een van de pijlers te vervallen en kan het gehele plaatje opnieuw beoordeeld worden. Omgekeerd geldt hetzelfde, in de situatie dat het voorstel Stichtse Groenlanden wel doorgaat, en het Plassenschap niet. Om die reden is de besluitvorming over beide voorstellen parallel geschakeld, ook bij de beide recreatieschappen en al hun deelnemers. De omstandigheid dat de algemeen besturen unaniem hebben ingestemd, geeft goede hoop voor een positieve afloop.
Beslispunt	
3	In te stemmen met het voorstel van het Algemeen Bestuur van het Recreatieschap Stichtse Groenlanden aan deelnemers inzake toekomstige samenwerking recreatietaken. Hierbij de navolgende deelbesluiten te nemen met betrekking tot de vervolgstappen: a. In te stemmen met de voorgestelde toekomstige samenwerkingsvorm, uitgewerkt in paragraaf 4, te weten een gemeenschappelijke regeling met een algemeen bestuur met verordenende bevoegdheid en een dagelijks bestuur. b. Op grond van artikel 36 van de thans geldende Gemeenschappelijke Regeling in te stemmen met de gewijzigde regeling, zoals opgenomen in bijlage 1. c. Het bestuur van SGL te verzoeken om met voortvarendheid aan de slag te gaan met het voorbereiden van de implementatie van de nieuwe samenwerkingsvorm, gericht op realisatie per 1 januari 2023, waarbij u tussentijds op de hoogte wordt gehouden van de vorderingen. d. Het bestuur van SGL te verzoeken om een voorstel voor te leggen over de dekking van het aandeel van het schap in de kosten van het liquidatieplan RMN (informatieve bijlage 4), en de daarin opgenomen raming van de financiële consequenties voor het schap en in laatste instantie de deelnemers, welke verwerkt zullen worden in de begrotingen en jaarrekeningen 2022/2023 van het schap. Waarbij wordt uitgegaan van dekking primair te vinden binnen RMN zelf, in tweede instantie binnen het schap, en alleen als laatste mogelijkheid in een bijdrage van de deelnemers.

Argumenten	
3.1	Samenwerking in het beheer van regionale recreatieterreinen draagt bij aan een zo breed mogelijk en aantrekkelijk aanbod voor alle recreanten.
	Utrecht wil samen blijven werken voor regionale recreatievoorzieningen. Door een gezamenlijk eigendom en beheer van de regionale recreatieterreinen dicht bij de stad, borgen de deelnemers dat belangrijke recreatievoorzieningen beschikbaar blijven voor de inwoners. Dit gezamenlijk eigendom is de garantie dat Utrecht ook op de lange termijn invloed heeft op de kwaliteit en toegankelijkheid van deze regionale recreatievoorzieningen De in Utrecht gelegen recreatieterreinen die nu in beheer zijn bij het Recreatieschap De Stichtse Groenlanden blijven onderdeel van de regionale beheerafspraken en van de gemeenschappelijke te beheren regionale recreatievoorzieningen. Gezamenlijk beheer draagt bij aan de verevening van de beheerlasten tussen gemeenten. Daarom menen wij dat deze lijn kan worden gecontinueerd, waarbij een scheiding dient te worden aangehouden tussen ontwikkeling (onder regie gemeente(n)) en beheer (SGL).
3.2	De aansturing van de beheeropgave voor recreatieschap de Stichtse Groenlanden wordt vereenvoudigd.
	Er wordt op ingezet op de aansturing van het beheer op basis van vooraf vastgestelde gestandaardiseerde onderhoudsafspraken, vastgelegde rapportages en kaders, en gericht zich op het behalen van de afspraken. Het feitelijke beheer kan op contractbasis uitgevoerd worden door een Terrein Beherende Organisatie, waarbij wij in eerste instantie denken aan Staatsbosbeheer. Het is van belang dat de opdrachtgevende en opdrachtnemende taken en verantwoordelijkheden gescheiden zijn.
3.3	Een gemeenschappelijke regeling in de vorm van een openbaar lichaam is voor deze samenwerking in deze fase het meest geschikt.
	Nagegaan is of op de meest eenvoudige wijze - enkel op basis van samenwerkings - en dienstverleningsovereenkomsten – de uitvoering van de gemeentelijke beleidsvoornemens m.b.t. beheer van recreatiegebieden mogelijk zou zijn. Voor de gebieden waar het hier om gaat, met de daarbij betrokken overheidspartijen, is het naar onze beoordeling wel gewenst en noodzakelijk om een meer geïnstitutionaliseerde vorm van samenwerking te continueren. Nagegaan is of de lichtere variant van een Bedrijfsvoeringsorganisatie (BVO) gewenst is. Bij keuze voor een BVO zou de bestuurlijke structuur eenvoudiger kunnen zijn, namelijk geen geleed bestuur bestaande uit de combinatie van algemeen en dagelijks bestuur, maar één bestuursorgaan. Maar een bestuurssamenstelling van beperkte omvang kan ook bij de reguliere variant van een openbaar lichaam bereikt worden (zie volgend punt). Belangrijk is dat de BVO geen verordeningen kan uitvaardigen, terwijl SGL er wel een aantal heeft, die dan zouden vervallen. De gemeenteraden van de deelnemers zouden dan - na onderlinge afstemming - ieder voor zich die voorschriften moeten vaststellen. Dit kan veel aan coördinatie vragen, en kan ook belemmerend werken voor de toekomstige uitvoeringsorganisatie. De verordenende bevoegdheid op niveau van het samenwerkingsverband kan van

	belang zijn om de toegankelijkheid te waarborgen. Bij gelegenheid van de te houden evaluatie kan de mogelijkheid van een BVO opnieuw beoordeeld worden.
3.4	De voorgestelde samenwerkingsvorm geeft goede mogelijkheden om te sturen op het bevorderen van de biodiversiteit en het daarnaast mogelijk maken van evenementen.
	De beleving van natuur en biodiversiteit maakt voor de recreant deel uit van de beleving van de recreatievoorzieningen. Het bevorderen van biodiversiteit maakt deel uit van ons eigen beleid en veelal ook van het beleid van de andere deelnemers. Dit belang moet terugkomen in de kwalitatieve normering van het beheer van recreatievoorzieningen. Evenementen zijn voor bepaalde doelgroepen de reden om de recreatieterreinen te bezoeken, zij maken op deze wijze kennis met de recreatieterreinen. Door op terreinen evenementen te laten organiseren worden tevens inkomsten voor het beheer gegenereerd.
3.5	Met tijdige besluitvorming over het gewenste samenwerkingsconstruct wordt de transitie voor een deel daadwerkelijk ingevuld, en wordt er tevens houvast gegeven voor de verdere uitvoering daarvan.
	Om het traject ook richting de GR Recreatieschap Midden Nederland, het daaraan verbonden personeel, en ook richting toekomstige uitvoeringsorganisatie zorgvuldig te laten verlopen, moet duidelijk zijn waar we naar toe gaan. In het liquidatieplan zijn fatale termijnen opgenomen, welke in lijn zijn met wet en regelgeving waar het betreft de overgang van onderneming.
3.6	De nieuwe gemeenschappelijke regeling maakt het mogelijk om samen te werken op de manier zoals toekomstgericht wenselijk is.
	De nieuwe gemeenschappelijke regeling bewerkstelligt meer slagvaardigheid, snelheid en minder bestuurlijke drukte door een compacter algemeen bestuur (van 20 naar 10 leden) met kaderstellende (vierjaarlijkse kadernota), toezichthoudende en controlerende bevoegdheden. Daarnaast is er een dagelijks bestuur van veel beperkte omvang (van 10 naar 5 leden) met een volwaardig pakket bevoegdheden t.b.v. de dagelijkse besturing. Verder vervalt het voorschrift dat het recreatieschap tezamen met een of meer andere recreatieschappen een gemeenschappelijke regeling vormt, te weten de bedrijfsvoeringsorganisatie RMN, waarbij het personeel in dienst is dat voor de recreatieschappen werkzaam is. Hierdoor is het schapsbestuur niet langer mede-eigenaar en medeverantwoordelijkheid voor die organisatie. Hiermee wordt de aansturing vereenvoudigd. De focus komt te liggen op een zuivere opdrachtgever–opdrachtnemer relatie en op beheer in plaats van (mede) op beleid en ontwikkeling.
3.7	De zeggenschapsverhoudingen worden niet ten nadele van de gemeente Utrecht gewijzigd.
	De gemeente Utrecht en de provincie Utrecht beschikken bij het stemmen over de vaststelling van de begroting elk over drie stemmen. Daarnaast is in de nieuwe GR vastgelegd dat de gemeente Utrecht, net als de provincie Utrecht, een vaste positie krijgt in het Dagelijks Bestuur.
3.8	De financiële verhoudingen worden niet ten nadele van de gemeente Utrecht gewijzigd.
	In de bijdrageregeling worden de in de toetredingsovereenkomst, gesloten tussen De Ronde Venen en het recreatieschap, vastgelegde afspraken gecodificeerd.

Kanttekeningen/ Risico's	
3.1	Biodiversiteit, evenementen en openbare toegankelijkheid zijn in beheer en exploitatie van recreatieterreinen belangrijke elementen, vragen gedifferentieerde uitvoering, bij samenwerking in GR-verband moet e.e.a. in onderlinge afstemming
	Biodiversiteit, evenementen en toegankelijkheid kunnen op locatie tegenstrijdige uitgangspunten voor beheer geven. In het totale beheer van een terrein dient rekening gehouden te worden met een zo optimaal mogelijke inzet voor alle drie de belangen. Het vernieuwde organisatiemodel verandert daar niets aan. Bij samenwerking in het verband van een gemeenschappelijke regeling moeten zaken in de gemeenschappelijke afstemming en besluitvorming gebracht worden, de gemeente kan het dan niet allemaal zelf bepalen. In goed overleg tussen de deelnemers en in het met Staatsbosbeheer te sluiten DVO moeten de betrokken partners hier wel uit kunnen komen. In de voorgesteld situatie kunnen we blijven sturen omdat we aan tafel zitten, door de GR kunnen we als Utrecht blijven sturen op zaken als biodiversiteit, toegankelijkheid, vaststellen van tarieven voor toegang en evenementen.
3.2	De personele en financiële gevolgen van opheffing van de GR RMN zijn met het voorliggend liquidatieplan nog niet helemaal in beeld.
	Een belangrijke potentiële kostenpost in de transformatie zijn de personeelslasten als gevolg van het opheffen van de uitvoeringsorganisatie. Afhankelijk van het aantal werknemers van Recreatie Midden Nederland dat meegaat met de overheveling van het werk, bij deelnemers geplaatst kan worden of zelf ander werkt vindt, variëren de kosten van de liquidatie van de personeelsorganisatie. Deze kosten waarvan de omvang in het liquidatieplan zijn ingeschat, maar pas gaandeweg goed vast komen te staan - komen voor rekening van Plassenschap Loosdrecht en Recreatieschap de Stichtse Groenlanden en de provincie Utrecht. Dit kan doorwerking hebben in de deelnemersbijdrage.
3.3	Extra kosten als gevolg van de transitie en het op orde brengen van de beheeruitgangspunten zijn niet uit te sluiten.
	Het is mogelijk dat niet alle beheerlasten voor exploitatie en groot onderhoud goed in beeld zijn. Er wordt gewerkt aan het aanvullen van deze informatie, zodat deze bij de definitieve keuzes ten aanzien van terreinen en gewenste beheerniveaus beschikbaar zijn. Nieuwe gegevens over meerjarig beheer en onderhoud en over dagelijks beheer kunnen extra kosten voor beheer en onderhoud zichtbaar maken.
3.4	Met een grotere inbreng van Utrecht in Recreatieschap de Stichtse Groenlanden neemt het risico van Utrecht in deze samenwerking toe.
	In Plassenschap Loosdrecht is de bijdrage van de gemeente Utrecht een vast bedrag, dat uitsluitend op basis van indexering, per jaar verhoogd kan worden. De bijdrage in Stichtse groenlanden is een percentage van de kosten, waardoor financiële tegenvallers invloed hebben op de jaarlijkse kosten voor de deelnemers. Door de verschuiving tussen Plassenschap Loosdrecht ten behoeve van recreatieschap de Stichtse groenlanden (programma A) neem het financiële risico van Utrecht toe. Daar staat tegenover dat de lasten voor Plassenschap Loosdrecht wegvallen, op basis van de uitruil met de provincie.
Beslispunt	
4	Aan de burgemeester en aan het college van burgemeester en wethouders toestemming te verlenen om in te stemmen met de wijziging van de Gemeenschappelijke regeling recreatieschap Stichtse Groenlanden.

Argumenten	
4.1	Er is geen sprake van strijd met het recht of het algemeen belang.
	Door de toestemming te verlenen kunnen burgemeester en het college van burgemeester en wethouders ook instemmen met de wijzigingen. De toestemming kan op grond van artikel 1 lid 2 van de wet gemeenschappelijke regelingen slechts worden onthouden wegens strijd met het recht of het algemeen belang. Daarvan is geen sprake, zodat er geen reden is om de toestemming niet te verlenen.

Financiën

Liquidatiekosten RMN
Voor het opheffen van de uitvoeringsorganisatie Recreatie Midden Nederland (RMN) per 1 januari 2022 is een liquidatieplan opgesteld. In dat plan is opgenomen dat de verwachte totale liquidatiekosten 1,250 miljoen euro bedragen, hiervan betreft het overgrote deel personele frictiekosten. Doordat deze kosten verband houden met de herplaatsbaarheid van het huidige personeel zal medio 2022, wanneer er concrete afspraken met de nieuwe uitvoeringsorganisatie zijn gemaakt, een beter beeld ontstaan over de daadwerkelijke kosten. Deze kosten zullen bij de feitelijke afwikkeling van de liquidatie in de loop van 2023 worden afgewend op de deelnemers van de uitvoeringsorganisatie; recreatieschap Stichtse Groenlanden (SGL) en Plassenschap Loosdrecht (LSD). Indien binnen de begroting van de schappen geen mogelijkheden zijn om deze kosten binnen de begroting op te vangen, dan zullen deze kosten afgewend worden op de deelnemers van de schappen. Uiteraard zal, voor zover mogelijk, worden gestuurd dat liquidatiekosten zo laag mogelijk worden, vervolgens de dekking worden gezocht binnen RMN. Mocht dat niet volstaan, zullen de schappen LSD en SGL de kosten voor liquidatie zo veel mogelijk dragen. In laatste instantie zal een beroep worden gedaan op de deelnemers voor een incidentele extra bijdrage.
Voor de Gemeente Utrecht zou dit (gebaseerd op het liquidatieplan van RMN) in geval geen dekking uit de schappen kan worden gevonden in totaal om een bedrag van 0,244 miljoen euro gaan (0,195 miljoen euro aandeel SGL en 0,048 miljoen euro aandeel LSD).
Ook worden er naast de liquidatiekosten nog kosten gemaakt die verband houden met de transitie van de schappen. Het afwentelen van de liquidatie en transitiekosten op de deelnemers is nu in de begroting 2022 als risico meegenomen in de paragraaf Weerstandsvermogen en risicobeheersing.

Deelnemersbijdragen SGL en LSD
Deelname van de gemeente in de gemeenschappelijke regeling Plassenschap Loosdrecht wordt per 1 januari 2023 beëindigd. De structurele gemeentelijke bijdrage van 0,196 miljoen, die hiermee vrij komt zal worden ingezet voor het verhogen van de bijdrage aan het recreatieschap Stichtse Groenlanden.
De totale gemeentelijke bijdrage aan de recreatieschappen, die wordt bekostigd vanuit het programma Openbare ruimte en Groen, wijzigt door de voorgestelde uitruil in deelname niet. Door afspraken met de provincie Utrecht, waarin een tegenovergestelde beweging wordt gemaakt, door hun bijdrage in SGL ter verlagen met 0,196 miljoen euro en hun bijdrage aan LSD te verhogen met ditzelfde bedrag, wordt tevens voorkomen dat er op basis van de uittrederegeling in artikel 29 uit de gemeenschappelijke regeling een financiële afwikkeling zou moeten plaatsvinden.
De afspraak is vastgelegd in het bestuursbesluit van het Algemeen Bestuur van de GR Plassenschap Loosdrecht e.o. van 1 november jl.

Deelnemersbijdrage*	**Gemeente Utrecht**		**Provincie Utrecht**	
	2022	*2023 e.v.*	*2022*	*2023.e.v.*
Plassenschap Loosdrecht	196.000	0	198.000	394.000
Recreatieschap Stichtse Groenlanden	1.100.000	1.296.000	1.696.000	1.500.000
Totale Deelnemersbijdrage	**1.296.000**	**1.296.000**	**1.894.000**	**1.894.000**

*Bedragen zullen nog onderhevig zijn aan indexatie per 2023

Het uittreden uit het Plassenschap en het vergroten van de deelname in het recreatieschap Stichtse Groenlanden betekent wel dat (financiële) risico's van deelname verschuiven. Met het Plassenschap Loosdrecht zijn in het verleden specifieke afspraken gemaakt met de Gemeente Utrecht dat de vaste deelnemersbijdrage alleen indexmatig wordt verhoogd. Bij deelname aan Stichtse Groenlanden zal het deelnemerschap regulier worden ingevuld, waarbij mogelijke financiële consequenties die niet binnen het recreatieschap op kunnen worden gevangen, naar rato van gemeentelijk bijdrage moeten worden opgevangen door de deelnemers.

Wijzigen Gemeenschappelijke Regeling SGL
Aan de wijzigingen van de GR SGL als zodanig zijn - afgezien van de hiervoor vermelde transitiekosten - geen directe financiële consequenties verbonden. Wel betekent de wijziging van de GR dat de uitvoerende taken, nu uitgevoerd door RMN, per 2023 worden belegd bij een andere partij. Uit de onderhandelingen met de beoogde uitvoerende partij Staatsbosbeheer (SBB), zal medio 2022 blijken tegen welke kosten de beheerstaken kunnen worden uitgevoerd. Op basis van de gevoerde gesprekken is nu de verwachting dat de uitvoering tegen gelijkblijvende kosten kan worden uitgevoerd.

De gemeente zal als deelnemer volgens de gemeenschappelijke regeling mede zorgdragen voor dat het recreatieschap zijn taken kan uitvoeren en over voldoende middelen beschikt om aan zijn verplichtingen te kunnen voldoen.

Vervolg
Als de gemeenteraad heeft ingestemd met de voorstellen, is daarmee ook het door burgmeester en wethouders en de burgemeester gemaakte voorbehoud ingevuld en is de besluitvorming voltooid. De wijzigingen gaan pas in nadat ook de andere deelnemers hun besluitvorming hebben afgerond, en de nieuw geldende regelingen openbaar bekend gemaakt zijn.

Participatie
Er heeft geen participatie plaatsgevonden over dit voorstel.

Communicatie
De besturen van de gemeenschappelijke regelingen worden per brief geïnformeerd.

Niet-Referendabel
Raadsbesluiten over stukken van een gemeenschappelijke regeling zijn niet referendabel (artikel 3 lid 2 onder i Verordening tot raadgevend referendum gemeente Utrecht).

Bijlagen
Bijlagen besluitvorming
1. Voorstel Plassenschap Loosdrecht aan deelnemers inzake toekomstige samenwerking recreatietaken
2. Voorstel Recreatieschap Stichtse Groenlanden aan deelnemers inzake toekomstige samenwerking recreatietaken
3. Definitieve eindconcept van de integrale versie Gemeenschappelijke regeling Stichtse Groenlanden vastgesteld DB 18.11.21
4. Toelichting gekozen GR-vorm voor toekomstige samenwerking in SGL.vsdf
5. 'Omzetting deelnemersbijdrage gemeente Utrecht en Provincie Utrecht'

Bijlagen informatief
1. Beschrijvingsbrief bij voorstel Toekomstige samenwerking in Recreatieschap Stichtse Groenlanden
2. Aanbiedingsbrief Plassenschap Loosdrecht
3. Liquidatieplan RMN (reeds toegezonden 2-11-2021)
4. Intentie-overeenkomst SBB vs.1.07
5. Brieven aan de recreatieschappen

Voorstel

Onderwerp	Toekomstige samenwerking recreatietaken en opheffing RMN
Aan	Deelnemers in Plassenschap Loosdrecht e. o
Van	Algemeen bestuur
Datum	1 november 2021
Bijlagen	1. Intentieovereenkomst SBB, 2. Concept liquidatieplan RMN. A. Overzicht huidige situatie recreatieschappen en RMN, B. Onderzochte scenario's, C. Raming incidentele kosten omvorming en verdeling; bijlagen A, B en C zijn ingesloten.

Besluit

Gevraagde besluiten van colleges, raden en staten van de deelnemers, ieder voor zover bevoegd:

1. Instemmen met de voorgestelde toekomstige samenwerkingsvorm, uitgewerkt in paragraaf 4 van onderhavig voorstel.

2. In dat kader:

   a. Een voorstel tot wijziging van de Gemeenschappelijke regeling Plassenschap Loosdrecht e.o. in lijn met de voorgestelde toekomstige samenwerkingsvorm afwachten.

   b. Kennisnemen van de voorgestelde organisatorische oplossing voor het Routebureau per 1 januari 2023 en de besluitvorming in het Bestuurlijk Overleg Routebureau op dit punt afwachten, zoals beschreven in paragraaf 2.4.

   c. Kennisnemen van de intentieovereenkomst (onderzoek) met SBB, opgenomen als bijlage 1, en de uitkomsten van dat onderzoek afwachten.

   d. Het bestuur van het Plassenschap de ruimte geven om met voortvarendheid aan de slag te gaan met het voorbereiden van de implementatie van de nieuwe samenwerkingsvorm, gericht op realisatie per 1 januari 2023, waarbij u tussentijds op de hoogte wordt gehouden van de vorderingen.

3. Het besluit van het bestuur van het Plassenschap inhoudende opheffing van RMN per 31 december 2022 onderschrijven.

4. In dat kader: kennisnemen van het liquidatieplan RMN, bijgevoegd als bijlage 2, en de daarin opgenomen raming van de financiële consequenties voor het schap en de deelnemers, welke verwerkt zullen worden in de jaarrekeningen 2022/2023 van het schap en het voorstel over de dekking van het aandeel van het schap in deze kosten afwachten.

Ondertekening

Aldus vastgesteld in de vergadering van het Algemeen bestuur, gehouden op 1 november 2021 in digitale vorm.

Voorzitter Secretaris

Inhoud

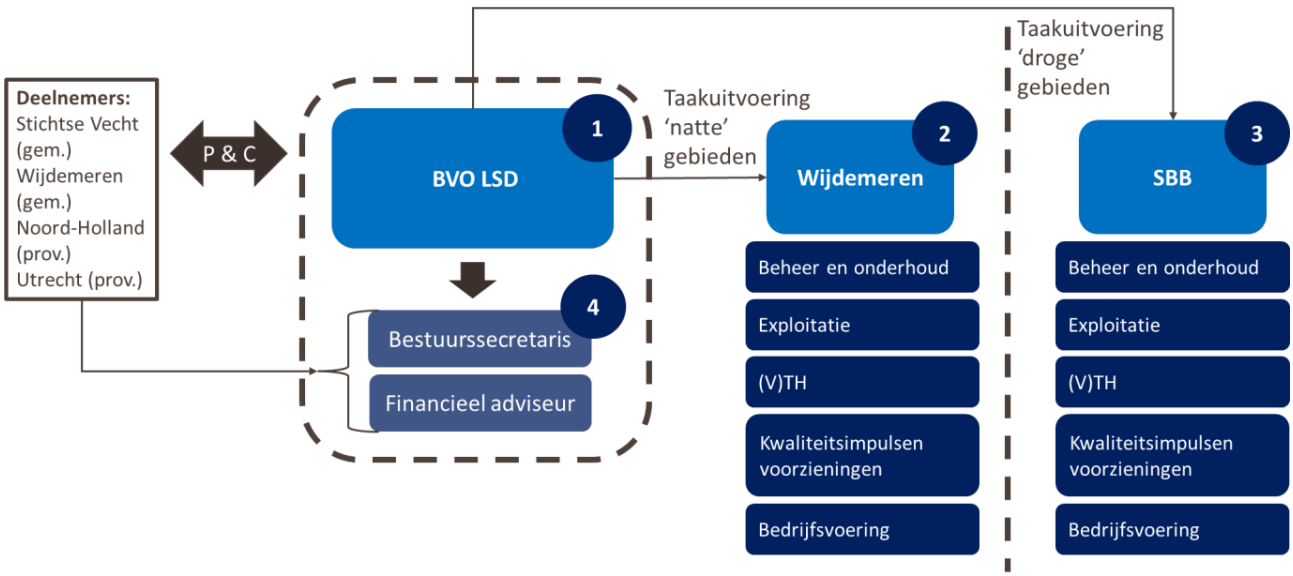
Voor u ligt het bestuursvoorstel voor de toekomstige vormgeving van de samenwerking op de recreatie-en gebiedstaken van het huidige Plassenschap Loosdrecht e.o.. Dit voorstel is als volgt opgebouwd:

0. Samenvattende toelichting op de voorstellen
1. Aanleiding
2. Context
3. Scenario's en weging
4. Kernelementen van het voorstel
5. Consequenties
6. Risico's en onzekerheden
7. Planning van het vervolgproces

Samenvattende toelichting op de voorstellen

Onderstaand geven wij een korte samenvattende toelichting op de gevraagde besluiten. Meer informatie vindt u verderop in dit voorstel.

Toelichting bij besluit 1: ***Instemmen met de voorgestelde toekomstige samenwerkingsvorm, uitgewerkt in paragraaf 4.***
De samenwerkingsvorm die wordt voorgesteld is schematisch weergegeven in onderstaande afbeelding.



Deze samenwerkingsvorm heeft de volgende kernelementen:

1. De GR blijft in stand, maar wordt omgevormd naar een Bedrijfsvoeringsorganisatie (BVO). De BVO houdt de eigendommen die het nu op het grondgebied van beide gemeenten in het bezit heeft en houdt het eigendom over de materiële activa. Er worden dus geen gebieden aan de samenwerking onttrokken. De belangrijkste reden voor omvorming van de huidige GR naar een BVO is de op uitvoering gerichte aard van de schapstaken in de nabije toekomst. De op de uitvoering gerichte taken van het schap maakt het mogelijk te kiezen voor een 'beleidsarme' BVO met één bestuur. Hierdoor wordt de bestuurlijke drukte aanzienlijk verminderd. Het bestuur houdt zich bezig met het beheer van de eigendommen, het vaststellen van de kaders voor de taakuitvoering (beheer & onderhoud, (V)TH, exploitatie, communicatie en bedrijfsvoering), het sluiten van DVO's met de uitvoerende partijen en het vaststellen van de begroting nadat hierover van de deelnemers een zienswijze is gevraagd. Het bestuur komt in beginsel 2x per jaar bij elkaar. Daarnaast geldt dat er ten aanzien van de VTH-taken geen reden is het schap verordenende bevoegdheden te laten behouden. De samenwerking kent immers maar twee grondgebiedgemeenten die onderling kunnen afstemmen over de APV's en mandaatverlening. Tegelijkertijd houden de raden en staten positie via de P&C-cyclus en kunnen zij betrokken blijven worden bij het werk van het schap, waarmee democratische legitimatie gediend is. Bij dit alles is van belang dat wij ons als bestuur LSD en als deelnemers realiseren dat deze nieuwe samenwerkingsvorm een trendbreuk is met hoe het nu gaat en dus ook om een cultuurverandering binnen de samenwerking vraagt, waar we samen aan moeten werken.

   De GR zal als gevolg van deze verandering uit (de stuurgroep van) het Gebiedsakkoord treden, omdat de deelnemers in de GR daarin ook al rechtstreeks participeren. De deelnemers aan de GR nemen de

contractueel vastgelegde financiële verplichtingen van de GR ten aanzien van het Gebiedsakkoord over, zodat deze stap voor het Gebiedsakkoord budgettair neutraal is.
De gemeente Utrecht is voornemens om per 1 januari 2023 uit de samenwerking te treden omdat zij daar geen belangen heeft en zal dus niet gaan deelnemen in de bedrijfsvoeringsorganisatie. In dat kader heeft de gemeente met de provincie afspraken gemaakt over de financiële uitruil in de bijdragen aan het Plassenschap en Stichtse Groenlanden, zodat dit budgettair uitwerkt voor de andere deelnemers. Het AB van het Plassenschap heeft hiermee recent ingestemd.

2. De GR draagt aan Wijdemeren de taakuitvoering op ten aanzien van het beheer & onderhoud, VTH, exploitatie, communicatie en bedrijfsvoering voor wat betreft het 'natte deel' van het grondgebied. Het uitgangspunt hierbij is dat Wijdemeren het bestaande takenpakket van RMN op deze onderdelen en het bijbehorende personeel zo veel mogelijk over neemt.

3. De taakuitvoering van voor de 'droge' delen op het grondgebied van Stichtse Vecht zal op basis van de uitkomsten van het onderzoek worden opgedragen aan Staatsbosbeheer. Door het Recreatieschap Stichtse Groenlanden wordt een intentieovereenkomst aangegaan met Staatsbosbeheer waarmee een onderzoek wordt gestart naar uitvoering door SBB van de taken voor het schap die nu door RMN uitgevoerd worden, de condities die SBB daaraan verbindt en wat het betekent voor het RMN-personeel. Wij zullen hierop als bestuur LSD aanhaken en met Staatsbosbeheer hetzelfde onderzoek doen met betrekking tot de 'droge' gebieden van ons schap. We zullen de intentieovereenkomst – die geen van de partijen bindt aan daadwerkelijke opdrachtverlening – mee ondertekenen voor de 'droge' delen van LSD.

4. Het bestuur van de GR wordt ondersteund door een bestuurssecretaris en financieel adviseur. Deze functionarissen worden ingeleend bij de provincie Utrecht, zodat het schap niet hoeft op te treden als werkgever.

Toelichting bij besluit 2:

a. ***Een voorstel tot wijziging van de Gemeenschappelijke regeling in lijn met de voorgestelde toekomstige samenwerkingsvorm afwachten*.**
Op basis van een besluit over de toekomstige samenwerkingsvorm (besluit onder 1) is wijziging van de huidige tekst van de Gemeenschappelijke regeling nodig naar de BVO. In deze wijziging wordt de voorgenomen uittreding van de gemeente Utrecht uit het Plassenschap meegenomen. De deelnemers ontvangen in de eerste helft van 2022 een voorstel tot wijziging van de huidige tekst van de GR met het verzoek daarover voor het zomerreces een besluit te nemen. De gewijzigde GR in de vorm van de BVO kan dan per 1 januari 2023 in werking treden.

b. Kennisnemen van de voorgestelde organisatorische oplossing voor het Routebureau per 1 januari 2023 en de besluitvorming in het Bestuurlijk Overleg Routebureau op dit punt af te wachten, zoals beschreven in paragraaf 2.4.
Het Routebureau is nu organisatorisch ondergebracht bij RMN. Dat kan niet meer nu RMN wordt opgeheven. De provincie is bereid het Routebureau organisatorisch onder te brengen in de provinciale organisatie en de betrokken medewerkers van RMN over te nemen om zo frictiekosten te voorkomen. Deze overname zal niet leiden tot een hogere structurele bijdrage voor de Utrechtse gemeenten. In de recent uitgevoerde evaluatie van het Routebureau wordt als alternatief genoemd dat het Routebureau wordt ondergebracht bij een aparte stichting. Deze evaluatie wordt eind november 2021 besproken in het Bestuurlijk Overleg Routebureau, waarin alle gemeenten die deelnemen in het schap ook participeren. Mocht er over een andere oplossing niet tijdig uitsluitsel zijn, dan wordt het Routebureau ondergebracht bij de provincie Utrecht. Zie verder paragraaf 2.4.

c. ***Kennisnemen van de intentieovereenkomst (onderzoek) met SBB en de uitkomsten van dat onderzoek afwachten. Zie bijlage 1.***
Wij zullen een intentieovereenkomst 'onderzoek' sluiten met Staatsbosbeheer voor de 'droge' gebieden van Stichtse Vecht. Op basis van deze intentieovereenkomst wordt samen met het recreatieschap Stichtse Groenlanden een onderzoek gestart naar de uitvoering door SBB van de taken voor het schap die nu door RMN uitgevoerd worden voor deze 'droge' gebieden, de condities die SBB daaraan verbindt en wat het betekent voor het RMN-personeel. Deze intentieovereenkomst schept geen verplichtingen van ons schap tegenover SBB, anders dan dat we ons gezamenlijk inspannen om binnen de afgesproken termijn een adequaat onderzoeksresultaat op te leveren als basis voor de besluitvorming die daarna volgt. Wij streven ernaar dit gezamenlijke onderzoek voor 1 juni 2022 af te ronden en op basis van de uitkomsten daarvan in ons bestuur voor 30 juni 2022 een besluit te nemen over het aangaan van de samenwerking met SBB.

d. ***Het bestuur van het Plassenschap de ruimte geven om met voortvarendheid aan de slag te gaan met het voorbereiden van de implementatie van de nieuwe samenwerkingsvorm, gericht op realisatie per 1 januari 2023, waarbij u tussentijds op de hoogte wordt gehouden van de vorderingen.***
Indien u akkoord gaat met het voorstel voor de nieuwe samenwerking, pakken wij als bestuur van het Plassenschap de voorbereiding van de implementatie met voortvarendheid op, zodat de omvorming op 1 januari 2023 gereed is. Prioriteit heeft de uitwerking van de afspraken met de gemeente Wijdemeren over de taakuitvoering op de 'natte gebieden' en het onderzoek met Staatsbosbeheer voor de 'droge gebieden'.

Toelichting bij besluit 3: ***Onderschrijven van het besluit van het bestuur van het Plassenschap tot opheffing van RMN per 1 januari 2023, zoals opgenomen in paragraaf 2.3.***
Het Plassenschap is een van de drie deelnemers in de BVO RMN. Wij hebben als bestuur van het Plassenschap ingestemd met het voorstel van het bestuur van RMN om RMN per 31 december 2022 op te heffen. Dit is geheel in lijn met de richtinggevende besluiten die begin 2021 in het bestuur van het Plassenschap met steun van de deelnemers genomen zijn.

Toelichting bij besluit 4: ***In dat kader, kennisnemen van het concept liquidatieplan RMN en de daarin opgenomen raming van de financiële consequenties voor het schap en de deelnemers, welke verwerkt zullen worden in de jaarrekening 2022/2023 van het schap. Zie bijlage 2.***
Het concept liquidatieplan is aan ons bestuur voor een reactie toegestuurd door het bestuur van RMN. In dit plan worden de liquidatiekosten geraamd op € 1,25 miljoen. Het betreft voornamelijk personele en contractuele kosten, die mede volgen uit de wens de BVO slank en doelmatig in te richten. Daarvoor moet de overhead worden beperkt; dat verhoogt de incidentele liquidatiekosten. Volgens de geldende verdeelsleutel komt hiervan € 0,39 miljoen voor rekening van ons schap. Deze kosten worden verantwoord in de jaarrekening 2022 van ons schap en de liquidatieverantwoording van RMN (in 2023). Aangezien RMN en het schap zelf niet over voldoende middelen beschikken om deze eenmalige kosten integraal te dragen zullen wij als bestuur LSD hiervoor volgend jaar en/of in 2023 een beroep moeten doen op de deelnemers. Hiervoor volgt te zijner tijd een separaat voorstel in de vorm van een begrotingswijziging. Uit bijlage 4 van het liquidatieplan RMN blijkt wat dit betekent voor de individuele deelnemers in SGL en LSD. De liquidatiekosten zijn beïnvloedbaar naar gelang de schappen of de toekomstige uitvoerders van taken die nu bij RMN zijn belegd, personeel van RMN over nemen. Al onze inzet is daarop gericht, zowel uit sociale als uit financiële overwegingen. Wij streven er naar hiermee het aandeel in de liquidatiekosten voor ons schap en zijn deelnemers naar beneden te kunnen bijstellen.

1. Aanleiding: koers richting een nieuwe samenwerking

1.1 Functioneren RMN

In 2019 is door de besturen van Plassenschap Loosdrecht e.o. en Recreatieschap Stichtse Groenlanden geconstateerd dat de situatie bij RMN hen zorgen baart. Eerder (2018) was door KokxDeVoogd een organisatiescan van RMN uitgevoerd met als belangrijke aanbevelingen de inrichting van de bedrijfsvoering grondig te herzien, het bestuur meer in de eigenarenrol te brengen en het ambtelijk opdrachtgevend systeem van de deelnemers te professionaliseren en uit de stuurlijn binnen RMN te halen. In de periode hierna is door RMN bij de deelnemers van beide schappen weinig vertrouwen gewekt dat de situatie zich zou verbeteren. De schapsbesturen, en daarmee hun deelnemers, zagen hun lasten voor RMN stijgen door kostenoverschrijdingen in de bedrijfsvoering van RMN maar kregen geen grip op de precieze oorzaken en waren bezorgd dat de lasten structureel zouden stijgen. Adequate maatregelen bleven naar hun gevoel binnen RMN uit.

Vanwege de toenemende onvrede over deze situatie heeft het RMN-bestuur de directeur verzocht om haar deelnemers (Provincie Utrecht, Recreatieschap Stichtse Groenlanden en Plassenschap Loosdrecht e.o.) mee te nemen in de problematiek en dit uit te werken in een plan van aanpak voor verbetering. Het rapport 'RMN in transitie' (2020) van RMN voorzag niet in werkbare oplossingen. In het rapport 'Organisatie van de recreatietaken in Midden Nederland' (2020) van Bureau Berenschot werd de conclusie getrokken dat er meer duidelijkheid nodig is over de basis voor samenwerking onder de deelnemers van RMN, de twee schappen en de provincie. En dat er duidelijkheid nodig is van de deelnemers aan de schappen over doel, nut en noodzaak van de samenwerking, omdat daarover geen eenduidig beeld bestond.

1.2 Richtinggevende uitspraken over andere samenwerkingsvorm

In het najaar van 2020 spraken de Dagelijks Besturen van Plassenschap Loosdrecht e.o. en Recreatieschap Stichtse Groenlanden elkaar over de toekomst van de uitvoeringsorganisatie Recreatie Midden Nederland (RMN). Door beide schappen werd een Bestuurlijke Begeleidingsgroep opgericht die uit de gesprekken richtinggevende uitspraken destilleerde, zoals opgenomen in de memo *'Besluitvorming over richtinggevende uitspraken voor vervolgstappen nieuw organisatie recreatietaken Midden Nederland'* van 7 december 2020. Deze uitspraken zijn onderschreven door de besturen van SGL en LSD.

Voor RMN:

- Het voornemen uit te spreken om Bedrijfsvoeringorganisatie RMN op te heffen. (…) Als streefdatum voor de liquidatie te opteren voor 1 januari 2022.

Voor Plassenschap Loosdrecht e.o.:

- Het uitwerken van een samenwerking binnen het schap op basis van centrumconstructie waarbij de gemeente Wijdemeren als opdrachtnemer kan optreden voor beheer en onderhoud en toezicht en handhaving van de gebieden.
- Het laten vervallen van de verordende bevoegdheid en de nautische bevoegdheid voor de plassengebieden om deze toe te wijzen aan de gemeente Wijdemeren (als opdrachtnemer van de samenwerking) en hierover advies in te winnen.
- Een verkenning uitvoeren naar scheiding van de zogenaamde 'natte' en 'droge' taken van het Plassenschap.
- Nader verkennen of samenwerking met de Vinkeveense plassen mogelijk is en op welke termijn.

1.3 Reacties van deelnemers op richtinggevende uitspraken

Aan de deelnemers van LSD (de 3 gemeenten en twee provincies) is gevraagd in te stemmen met de richtinggevende uitspraken en hier zo nodig inhoudelijk op te reageren. Op basis van deze reacties werd door ons bestuur geconstateerd dat de richtinggevende uitspraken door de deelnemers in essentie werden onderschreven. Daarnaast werd duidelijkheid gewenst over de financiële meerwaarde van de nieuwe vormgeving van de samenwerking, over de relatie tussen opdrachtgever en opdrachtnemer voor de uitvoering, over gemeenschappelijk eigendom en over de inspraak van raden en staten.

1.4 Doorlopen proces vanaf 15 februari 2021

Op basis van de reacties van de deelnemers heeft de Bestuurlijke Begeleidingsgroep, die zoals gezegd mede door ons is ingesteld voor de begeleiding van de transitie, de volgende opdracht geformuleerd:

> *'Ontwerp het bestuurlijke en ambtelijke proces voor het tot stand brengen van een nieuwe organisatie voor de recreatietaken in het gebied van de huidige recreatieschappen, bereid de noodzakelijke besluitvorming voor en geef indien gewenst leiding aan de uitvoering van de besluiten (implementatie).'*

Voor het uitvoeren van deze opdracht is een extern bureau aangezocht.

Sinds 15 februari 2021 zijn wij als bestuur intensief bezig geweest met de zoektocht naar een goede samenwerkingsvorm. Op basis van een inventarisatie van de taken die RMN nu uitvoert zijn gesprekken gevoerd met de Ambtelijke en Bestuurlijke Begeleidingsgroep om te komen tot scenario's voor de toekomstige samenwerking.

De scenario's die voor de toekomstige samenwerking in LSD zijn opgesteld – deze worden toegelicht in paragraaf 3 – hadden allemaal het doel een alternatief te bieden voor de complexe governance-structuur van de huidige samenwerking. Onder het motto: eenvoudiger, eenduidiger, efficiënter en met minder bestuurlijke drukte. De huidige samenwerking kent immers een 'dubbele GR' – te weten: de GR LSD als één van de drie eigenaren van RMN en de GR RMN zelf. Door het opheffen van de constructie met een dubbele GR ontstaat er een directe relatie tussen de deelnemers en de organisatie die de recreatietaken uitvoert en krijgen de deelnemers van het Plassenschap bestuurlijke grip op deze taakuitvoering.

Een van de richtinggevende uitspraken was te opteren voor de opheffing van RMN per 1 januari 2022. Dit is het uitgangspunt geweest, maar onder meer door de tijd die het inzichtelijk krijgen van financiën en taakomvang van RMN ten behoeve van de schappen vergde en de tijd die de schappen nodig bleken te hebben voor de heroverweging van hun samenwerkingsvorm is deze datum niet haalbaar gebleken. Op dit moment wordt daarom uitgegaan van liquidatie van RMN per 31 december 2022. Dat vereist nog wel een forse inspanning.

Bij het uitwerken van de scenario's ontstond gaandeweg ook het inzicht dat ook niet alle andere richtinggevende uitspraken even goed gevolgd konden worden. Wij lichten dat in paragraaf 3 van dit voorstel toe. Wij hebben gezocht naar de best passende alternatieve samenwerkingsvorm die aan bovenstaand doel beantwoordt. Zoals in paragraaf 3 nader wordt toegelicht zijn wij uitgekomen op een samenwerkingsvorm waarbij GR LSD wordt omgevormd naar een BVO, de taakuitvoering voor de 'natte gronden' wordt belegd bij Wijdemeren en voor de 'droge gronden' bij Staatsbosbeheer – waarbij met beide partijen een DVO wordt gesloten.

Wij zijn nu zo ver met het uitwerken van het nieuwe samenwerkingsmodel dat wij u onderhavig voorstel voor een besluit aan u als deelnemers kunnen voorleggen. Daarbij streven wij ernaar, conform de wens van veel deelnemers, over de nieuwe samenwerkingsvorm voor LSD vóór de gemeenteraadsverkiezingen van 16 maart 2022 gezamenlijk een onomkeerbaar besluit te nemen.

2. Context: Samenhang met traject LSD en opheffing RMN

2.1 Duiding van de samenhang

Het proces om te komen tot een toekomstbestendige samenwerkingsvorm op de recreatietaken kent vier belangrijk onderdelen. Dat zijn naast het traject Plassenschap Loosdrecht e.o., het traject Recreatieschap Stichtse Groenlanden, het traject RMN en het traject Routebureau. In bijlage A wordt de huidige constructie en de relatie tussen deze vier onderdelen nader toegelicht.

Deze onderdelen hebben allemaal een eigen dynamiek en er zijn voor een belangrijk deel ook andere deelnemers bij betrokken. De verbindende schakel is het onderdeel opheffing van RMN. Dat kan pas geëffectueerd worden als over de drie andere onderdelen besluitvorming heeft plaatsgevonden en duidelijk is waar taken en medewerkers van RMN in de toekomst ondergebracht worden. Deze afhankelijkheid maakt ons eigen proces complex. We lichten in deze paragraaf de samenloop en stand van zaken op deze drie andere onderdelen toe.

2.2 Relatie met traject Recreatieschap Stichtse Groenlanden

Ook voor het huidige schap SGL wordt gezocht naar een nieuwe samenwerkingsvorm. Dit is inhoudelijk een autonoom proces. De financiële uitruil tussen de gemeente Utrecht en de provincie Utrecht komt hierin ook aan de orde. Naar het zich laat aanzien wordt er door de deelnemers in SGL voor een andere samenwerkingsvorm gekozen dan wij voorstellen voor ons schap. Niettemin verdient het sterk de voorkeur dat de besluitvorming binnen SGL op een parallel spoor verloopt aan ons proces. Ten eerste omdat drie deelnemers in LSD ook deelnemer zijn in SGL en met één voorstel naar hun staten en raden willen. Ten tweede omdat de liquidatie van RMN pas geëffectueerd kan worden als beide schappen samen met de provincie Utrecht een besluit genomen hebben over opheffing van RMN en er een oplossing is voor de taken en het personeel. In deze oplossing moeten primair LSD, SGL en de provincie Utrecht voorzien. De twee trajecten zijn dus niet van elkaar afhankelijk qua vormgeving van de nieuwe samenwerking, maar wel als het gaat om het opheffen van RMN en daarmee qua doorlooptijd.

2.3 Relatie met traject RMN

Met het traject RMN[1] wordt bedoeld: het traject tot opheffing van RMN per 31 december 2022. Het bestuur van RMN heeft ons bestuur als deelnemer in RMN onlangs het voorstel tot opheffing van RMN per 31 december 2022 voorgelegd. Wij hebben, geheel in lijn met uw richtinggevende uitspraak op dit punt, besloten in te stemmen met dit voorstel en RMN op te heffen. Het bestuur van RMN zond ons ook het concept liquidatieplan (ter informatie bijgevoegd als bijlage 2). In dit plan worden de liquidatiekosten geraamd op € 1,25 miljoen. Het betreft voornamelijk personele en contractuele kosten, die mede volgen uit de wens de BVO slank en doelmatig in te richten. Daarvoor moet de overhead worden beperkt; dat verhoogt de liquidatiekosten. Volgens de geldende verdeelsleutel komt hiervan € 0,39 miljoen voor rekening van ons schap. Aangezien RMN en ons schap niet over voldoende middelen beschikken om deze kosten integraal te dragen zullen wij hiervoor volgend jaar een beroep moeten doen op de deelnemers. Hiervoor volgt dan een separaat voorstel. Een overzicht hiervan is opgenomen als bijlage 4 in het liquidatieplan. Deze incidentele kosten worden gedekt op de begroting van ons schap in het jaar waarin de financiële verplichting voor deze kosten daadwerkelijk wordt aangegaan (2022) en zullen in de begrotingswijziging van september 2022 onder verwijzing naar dit voorstel worden verwerkt.

[1] In het liquidatieplan wordt ook ingegaan op de afspraken die gemaakt worden met het Nationaal Park Utrechtse Heuvelrug in het kader van het aflopende contract met RMN.

De incidentele kosten zullen daarnaast uiteraard worden verantwoord in de jaarrekening 2022 van ons schap en in de liquidatieverantwoording van RMN (in 2023). Deze liquidatiekosten zijn beïnvloedbaar naar gelang de schappen of de toekomstige uitvoerders van taken die nu bij RMN zijn belegd, personeel van RMN over nemen. Dat is overigens geen vrijblijvende aangelegenheid, maar gebaseerd op het in overheidsland algemeen aanvaarde principe 'mens volgt werk' en mogelijk ook juridisch afdwingbaar op grond van de wettelijke bepalingen omtrent 'overgang van onderneming'.

Opheffing van RMN is weliswaar een gescheiden traject, maar de nauwe verbondenheid met het omvormingstraject van het schap LSD is evident. Het is in dit kader goed te weten dat het bestuur van RMN pas over gaat tot effectuering van het opheffingsbesluit als duidelijk is wat de gevolgen voor de taken en het personeel van RMN zijn van de nieuwe samenwerkingsvorm die ons schap en SGL kiest. Indien er niet tijdig is besloten over een nieuwe samenwerkingsvorm voor ons schap, en de implementatie ervan organisatorisch niet is afgerond vóór 1 januari 2023, dan kan RMN per 31 december 2022 niet worden opgeheven.

Het bestuur van RMN heeft vanuit haar werkgeversverantwoordelijkheid laten weten een besluit van de deelnemers over opheffing uiterlijk op 15 februari 2022 nodig te hebben om het personele traject dat daarna volgt zorgvuldig en tijdig voor 31 december 2022 te kunnen afronden. Dat betekent dus dat het besluit binnen ons schap over de toekomstige samenwerking voor 15 februari 2022 genomen moet zijn.

2.4 Relatie met traject Routebureau

In het Routebureau Utrecht werken alle Utrechtse gemeenten en de provincie samen op het terrein van routes en routenetwerken. De gemeente Wijdemeren neemt deel niet rechtstreeks deel maar via het Plassenschap. Gezamenlijk brengen zij ook de kosten voor instandhouding van het Routebureau op. Het Routebureau is nu organisatorisch ondergebracht bij RMN. Dat kan niet meer nu RMN wordt opgeheven. De provincie is bereid het Routebureau organisatorisch onder te brengen in de provinciale organisatie en de betrokken medewerkers van RMN over te nemen om zo frictiekosten te voorkomen. Deze overname zal niet leiden tot een hogere structurele bijdrage voor de Utrechtse gemeenten.

Er speelt in dit kader ook een andere relevante ontwikkeling. Recent is een evaluatie uitgevoerd over het Routebureau; daarin wordt (onder andere) de optie opgenomen is om het Routebureau onder te brengen in een aparte stichting. Dit evaluatierapport wordt op 26 november 2021 besproken in het Bestuurlijk Overleg Routebureau, waarin alle Utrechtse gemeenten deelnemen. Op deze uitkomst kan nu niet vooruitgelopen worden. Vandaar dat met de provincie het overleg plaatsvindt dat zij het Routebureau uiterlijk per 1 januari 2023, en zoveel eerder als mogelijk, opneemt in de provinciale organisatie. Dit tenzij er tijdig eerder in het Bestuurlijk Overleg Routebureau overeenstemming wordt bereikt over het onderbrengen van het Routebureau in een aparte stichting of er een andere oplossing komt, die voor 1 januari 2023 te realiseren is. Met deze 'vangnet-afspraak' blijft enerzijds de ruimte bestaan om eventueel tot een andere door de deelnemers gewenste oplossing voor de organisatorische inbedding van het Routebureau te komen en wordt anderzijds bereikt dat het Routebureau en de medewerkers die daar werken op 1 januari 2023 in ieder geval een organisatorische thuisbasis hebben.

3. Onderzochte scenario's en weging

3.1 Proces van verkenning

Met de Ambtelijke en Bestuurlijke Begeleidingsgroep zijn gesprekken gevoerd over de hoofdlijnen van mogelijke scenario's voor de toekomstige vormgeving van de samenwerking in ons schap. Op basis van deze gesprekken zijn uit een veelheid van scenario's vier scenario's geselecteerd die de basis vormden voor verdere verkenning. In de periode van uitwerken van de toekomstscenario's zijn ook gesprekken gevoerd met verschillende TBO's en andere organisaties die potentieel de rol van uitvoerder kunnen vervullen in de toekomstige samenwerking. Er is oriënterend gesproken met Recreatie Noord-Holland, Leisurelands, Staatsbosbeheer, Natuurmonumenten, Landschap Erfgoed Utrecht, Utrechts Landschap, RUD, ODRU, Nationaal Park Utrechtse Heuvelrug.

Deze verdere verkenning heeft geresulteerd in vier hoofdscenario's.

3.2 De vier hoofdscenario's

Er zijn in dit traject vier scenario's uitgewerkt en bestuurlijk besproken en gewogen waarvan de essentie als volgt is:

1. **Scenario 'Basis'**: De GR LSD wordt opgeheven. De gronden, in eigendom van LSD, worden overgedragen naar de grondgebiedgemeenten. De gezamenlijkheid sluit een convenant met een uitvoerende partij voor het uitvoeren van de taken. Een gezamenlijke bestuurlijke stuurgroep wordt ingesteld om de taakuitvoering door de uitvoerende partij te monitoren.

2. **Scenario 'Basis+'**: De GR LSD blijft bestaan – zij het mogelijk anders vormgegeven. De gronden, nu in eigendom van LSD, blijven in eigendom van het schap. De gezamenlijkheid sluit een DVO met de uitvoerende partijen voor het uitvoeren van de taken die RMN nu uitvoert. Anders dan in het oorspronkelijke uitgangspunt, zal er bij het onderbrengen van alle taken bij een uitvoerende partij geen noodzaak bestaan om naast de GR nog een stuurgroep op te richten. De GR gaat het opdrachtgeverschap zelf invullen.

3. **Scenario 'TBO'**: De GR LSD wordt opgeheven. Een TBO neemt grondeigendom over, en daarmee de gehele taakuitvoer. Bij volledige overdracht van gronden wordt ook zeggenschap over de gebieden overgedragen. Er is hier in principe geen sprake meer van samenwerking tussen deelnemers, maar van overdracht van gebieden aan een nieuwe eigenaar. Deelnemers hebben slechts door bestemmingsplannen, en wellicht een bestuursovereenkomst, invloed op de ontwikkeling van de overgedragen gebieden.

4. **Scenario 'nul'**: De GR LSD wordt opgeheven en alle gronden worden overgedragen aan de grondgebiedsgemeenten. De aan deze gronden verbonden taken worden door de betreffende gemeente zelf uitgevoerd. De samenwerking richt zich op het in stand houden van de recreatieve functies, de samenhang tussen de gebieden en de inbreng van de benodigde middelen. Hiertoe wordt een stuurgroep tussen alle betrokken samenwerkingspartners opgericht.

De uitwerking van de scenario's en de weging per scenario is opgenomen in bijlage B.

3.3 De keuze voor scenario Basis+

De bovengenoemde scenario's zijn door ons bestuur besproken en beoordeeld op wenselijkheid en haalbaarheid.

We hebben unaniem geconstateerd dat scenario 'nul' niet wenselijk is. Dit zou immers betekenen dat de bestuurlijke samenwerking zou verdwijnen, waarmee ook de basis voor de provinciale bijdrage vervalt. Bovendien zouden eigendommen moeten worden verdeeld en zou elke gemeente en provincie zelf verantwoordelijk worden voor de taakuitvoering, wat tot kwetsbaarheid en inefficiency leidt en gemeentegrens-overschrijdende samenwerking bemoeilijkt.

Van meet af aan was het, zoals bevestigd door de richtinggevende uitspraken, de bedoeling om de gemeente Wijdemeren als opdrachtnemer van de samenwerking aan te wijzen voor de taken beheer en onderhoud en toezicht en handhaving. Het scenario 'TBO', dat meer voor de hand lag voor de samenwerking binnen SGL, werd hiermee als niet wenselijk beoordeeld.

We oordeelden voorts dat de scenario's 'Basis' en 'Basis+' het meest wenselijk zijn vanuit het oogpunt van continuering van de samenwerking en gedeeld opdrachtgeverschap. Het scenario 'Basis+', waarin eigendom in een GR/BVO blijft, heeft daarbij duidelijk voordelen ten opzichte van scenario 'Basis'. De samenwerking op de gemeente-grensoverschrijdende recreatietaken blijft robuust, de gronden blijven in gezamenlijk eigendom en de financiële stromen, ook van de provincies, en de solidariteit blijven behouden.

Een van de door ons bevestigde richtinggevende uitspraken was het terug laten vallen van de verordende bevoegdheid en de nautische bevoegdheid voor de plassengebieden aan de beide respectievelijke grondgebiedgemeenten Wijdemeren en Stichtse Vecht. Hierover oordeelden we dat dit een logische manier zou zijn om de samenwerking een beleidsarm karakter te geven. Wel is het zo dat ook Stichtse Vecht over natte gebieden beschikt te aanzien waarvan afstemming nodig is.

Een andere door ons bevestigde richtinggevende uitspraak was het uitvoeren van een verkenning naar scheiding van de zogenaamde 'natte' en 'droge' taken van het Plassenschap. We constateerden dat Wijdemeren een logische partij zou zijn voor de taakuitvoering voor de 'natte' gebieden, maar dat ze – gezien de aard en omvang van de algehele taak – voor de taakuitvoering van de 'droge' gebieden niet de meest gerede partij zou zijn.

Gezien de ontwikkelingen in SGL en de voortgang van de gesprekken met Staatsbosbeheer is deze laatste partij bij ons in beeld gekomen als uitvoerder van de taken voor de 'droge' gebieden. Staatsbosbeheer voert binnen de Provincie Utrecht al vergelijkbare werkzaamheden uit als RMN (hoewel Staatsbosbeheer beheer en onderhoud van 'natte' terreinen tot op heden alleen uitvoert in andere provincies). Staatsbosbeheer is bovendien in staat om niet alleen werk maar ook medewerkers over te nemen tegen arbeidsvoorwaarden die vergelijkbaar zijn met de huidige bij RMN.

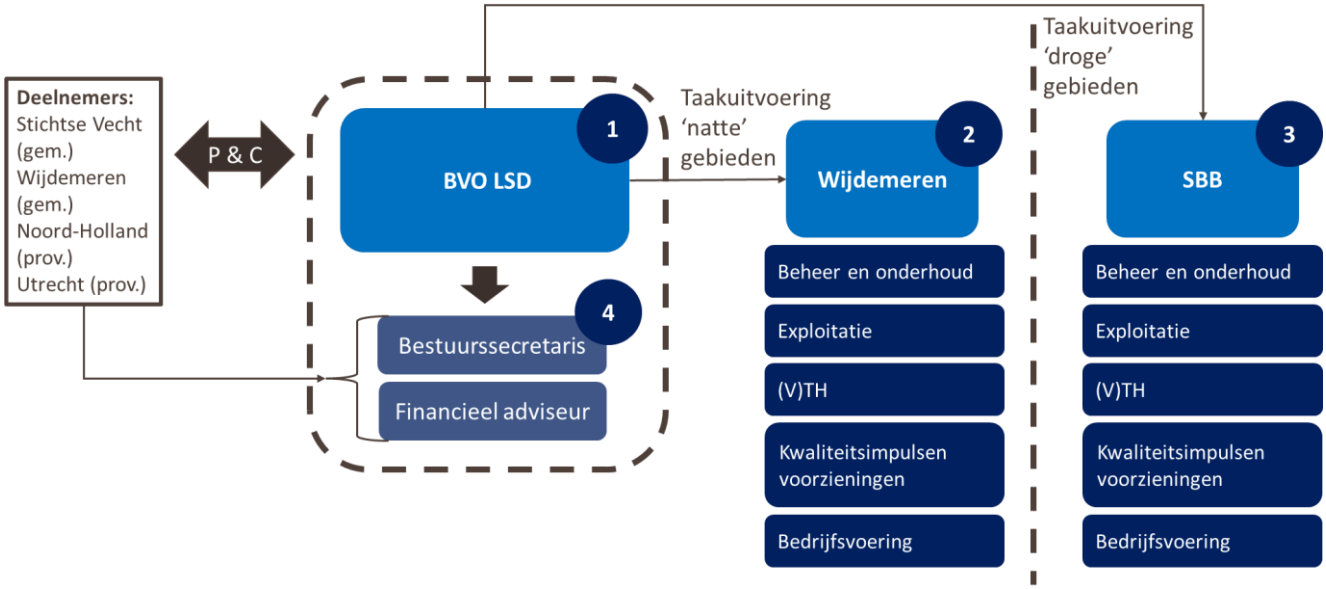
In de richtinggevende uitspraken werd tevens gevraagd te verkennen of een samenwerking met de Vinkeveense plassen mogelijk is. Ten aanzien hiervan is geconcludeerd dat dit veel onderzoek en overleg vergt en dat het niet haalbaar is dat af te ronden binnen de tijdsspanne die tot de gemeenteraadsverkiezingen resteert voor de besluitvorming over de toekomstige samenwerking. Tegelijkertijd is geconcludeerd, dat een overhaaste afsplitsing van de 'droge' gronden complex is en met veel risico's omgeven. De 'droge' gronden en het bijbehorende takenpakket blijven daarom integraal onderdeel van het Plassenschap. Niettemin blijft het onderwerp op de bestuurlijke agenda staan met de bedoeling het gesprek hierover komend jaar voort te zetten. Dat hebben wij zo ook afgesproken met het bestuur van SGL.

Alles afwegende hebben wij besloten een toekomstige samenwerkingsvorm aan u voor te leggen die in de kern gebaseerd is op scenario Basis+. Deze samenwerkingsvorm wordt in de volgende paragraaf verder uitgewerkt.

4. Kernelementen van het voorstel

4.1 Kernelementen

De elementen van de voorgestelde nieuwe samenwerkingsvorm, zoals schematisch weergegeven in onderstaande afbeelding, worden hierna per onderdeel toegelicht.



De GR LSD blijft weliswaar bestaan, maar wordt omgevormd tot een bedrijfsvoeringsorganisatie (BVO) als bedoeld in de Wgr (**element 1**). Zij heeft uit dien hoofde geen verordenende bevoegdheden en geen beleidstaken. Die zijn in de nieuwe samenwerkingsvorm ook niet meer nodig. De GR houdt de eigendommen die het nu op het grondgebied van beide gemeenten in het bezit heeft en houdt het eigendom van de materiële activa. De GR blijft, om deze licht en eenvoudig te houden, een regeling zonder personeel en krijgt uit dien hoofde ook geen werkgeversverantwoordelijkheid.

De belangrijkste reden voor instandhouding van de GR LSD, in de vorm van een bedrijfsvoeringsorganisatie, is het behoud van gemeenschappelijk eigendom, hetgeen bijdraagt aan de stabiliteit en toekomstbestendigheid van de samenwerking. Er worden dus geen gebieden aan de samenwerking onttrokken. Ingewikkelde ontvlechting van eigendommen en activa wordt zo voorkomen. De provinciale en gemeentelijke bijdragen blijven beschikbaar omdat de samenwerking in een juridische entiteit wordt gecontinueerd.

De belangrijkste reden voor omvorming van de GR naar een Bedrijfsvoeringsorganisatie is de op uitvoering gerichte aard van de schapstaken in de nabije toekomst. Dit maakt het mogelijk te kiezen voor een 'beleidsarme' GR met één bestuur in plaats van een DB en AB. In het bestuur hebben alle vier de deelnemers 1 lid, door en uit de colleges van B&W en GS aan te wijzen. Om de huidige stemverhouding in de Plassenraad in stand te laten krijgen de bestuursleden van beide gemeenten elk 2 stemmen en de bestuursleden van beide provincies elk 1 stem. Besluitvorming vindt plaats - gelijk nu - bij gewone meerderheid van stemmen. Het bestuur houdt zich bezig met het beheer van de eigendommen, het vaststellen van de kaders voor de uitvoering (beheer & onderhoud, (V)TH, exploitatie, communicatie en bedrijfsvoering), het sluiten van DVO's met de uitvoerende partijen en het vaststellen van de begroting nadat hierover van de 4 deelnemers een zienswijze is gevraagd. Het bestuur komt in beginsel 2x per jaar bij elkaar.

De gemeente Utrecht is voornemens om per 1 januari 2023 uit de samenwerking te treden omdat zij geen belangen te behartigen heeft in dit gebied en zal dus niet gaan deelnemen in de bedrijfsvoeringsorganisatie. Daarover en over de financiële uitruil met de provincie Utrecht is bestuurlijk overeenstemming bereikt.

Om als Bedrijfsvoeringsorganisatie te kunnen gaan werken is wijziging van de huidige tekst van de GR nodig. Het voorstel hiervoor ontvangt u in het voorjaar van 2022 met het verzoek daarover voor het zomerreces van 2022 een besluit te nemen, zodat we vanaf 1 januari 2023 kunnen functioneren als bedrijfsvoeringsorganisatie. Onderdeel van dit voorstel is ook de voorgenomen uittreding van de gemeente Utrecht.

Als gevolg van omvorming naar een bedrijfsvoeringsorganisatie treedt de GR als zodanig uit (de stuurgroep van) het Gebiedsakkoord, omdat de deelnemers in de GR daarin ook al rechtstreeks participeren. De deelnemers aan de GR nemen de contractueel vastgelegde financiële verplichtingen van de GR ten aanzien van het Gebiedsakkoord over, zodat deze stap voor het Gebiedsakkoord budgettair neutraal is. De totale verplichting van het Plassenschap aan het Gebiedsakkoord is € 906.000. Dit bedrag is met de storting die opgenomen is in de begroting 2022 van de GR LSD per ultimo 2022 beschikbaar in de bestemmingsreserve die van de bedrijfsvoeringsorganisatie blijft. Daarnaast geldt dat er ten aanzien van de VTH-taken geen alleenrecht hoeft te worden gevestigd om de verordenende bevoegdheid te behouden. Tussen de twee grondgebiedgemeenten, Stichtse Vecht en Wijdemeren, kan relatief eenvoudig worden afgestemd over de APV. Verder kan Stichtse Vecht Wijdemeren 1 op 1 mandaat verlenen voor het uitvoeren van VTH-taken.

De GR draagt aan Wijdemeren de taakuitvoering op ten aanzien van het beheer & onderhoud, VTH, exploitatie, communicatie en bedrijfsvoering voor wat betreft het ‘natte deel’ van het grondgebied (**element 2**). Hierbij wordt een beroep gedaan op de uitzonderingsgrond in de aanbestedingsregels van inbesteding. Deze ‘natte gronden’ worden vastgelegd in een overzichtskaart.

a) Het uitgangspunt hierbij is dat Wijdemeren het bestaande takenpakket van RMN op deze onderdelen en het bijbehorende personeel over neemt. Wijdemeren doet een boekenonderzoek naar de stand van de taakuitvoering om daarvan een duidelijk beeld te hebben. Voor wat betreft het overnemen van medewerkers op basis van het principe ‘mens volgt werk’ m.i.v. het gebruikelijke criterium 70% of meer, wordt nader bezien wat met name ten aanzien van de onderdelen communicatie en bedrijfsvoering verstandig is om te besluiten, ook voor de betrokken personeelsleden zelf, wanneer zou blijken dat zij slechts een zeer gering aantal uren voor LSD werkzaam zijn.
b) Door het bestuur van de GR worden de kaders, incl. het kostenniveau en de minimale standaarden vastgesteld voor de taakuitvoering voor de ‘natte delen’ en de ‘droge delen’. Eventuele door een gebiedsgemeente gewenste hogere standaarden voor de taakuitvoering die niet geaccordeerd zijn door het bestuur van de GR komen voor rekening van de betreffende gebiedsgemeente.
c) Doordat de verordening van LSD vervalt, herleven voor wat betreft de daarin genoemde regels de APV- bepalingen van respectievelijk Stichtse Vecht en Wijdemeren. Beide gemeenten harmoniseren tijdig hun APV’s om tot een efficiënte uitvoering van het bestaande pakket aan VTH-taken te komen.
d) Geregeld moet worden door de beide provincies dat de respectievelijke colleges van Stichtse Vecht en Wijdemeren (weer) bevoegd gezag worden op grond van de Scheepvaartverkeerswet.
e) De bevoegde gezagen van de gemeente Stichtse Vecht voorziet de gemeente Wijdemeren van de mandaten die nodig zijn om het bestaande pakket aan VTH-taken op het grondgebied van Stichtse Vecht op een adequate manier uit te voeren, tenzij er onvoorziene omstandigheden blijken te zijn die het verlenen van deze mandaten bemoeilijken of zelfs onmogelijk maken.

Om er zeker van te zijn dat er geen activiteiten tussen wal en schip vallen wordt door beide gemeenten aan de hand van de huidige verordening van de GR LSD een ‘was-wordt’ overzicht gemaakt. Wanneer daaruit blijkt dat er bij het volgen van onderhavig voorstel activiteiten over blijven die nog belegd moeten worden, worden daarover tussen beide gemeenten aanvullende afspraken gemaakt.

De GR is voornemens de taakuitvoering voor de ‘droge’ delen op het grondgebied van Stichtse Vecht (Aa, Bosdijk, Boterwal, De Geer, De Uitweg van Portengen, Oukoperdijk, Veenkade en Zwaan) op te dragen aan SBB (**element 3**). Deze ‘droge gronden’ worden vastgelegd in een overzichtskaart.

Deze opdracht aan Staatsbosbeheer krijgt bij voorkeur vorm via ‘meeliften’ met de constructie van het alleenrecht die voor SGL in het kader van de opdrachtverlening aan Staatsbosbeheer in beeld is; dit omdat Stichtse Vecht als deelnemer in SGL al participeert in deze constructie. Door SGL wordt een intentieovereenkomst aangegaan met Staatsbosbeheer waarmee een onderzoek wordt gestart naar uitvoering door SBB van de taken voor het schap die nu door RMN uitgevoerd worden, de condities die SBB daaraan verbindt en wat het betekent voor het RMN-personeel. Wij zullen hier als bestuur LSD op aanhaken en met het oog daarop deze intentieovereenkomst mee aangaan. Deze intentieovereenkomst bindt geen van de partijen aan daadwerkelijke opdrachtverlening. Dit onderzoek start 1 november en moet de benodigde informatie verschaffen voor het opstellen van een concept-DVO. Beoogd wordt dat dit onderzoek uiterlijk op 1 juni 2022 afgerond en besluitvorming over de uitkomst voor 30 juni 2022 in de besturen van SGL en LSD plaats vindt. Zodat de resterende tijd tot 1 januari 2023 kan worden gefocust op het voorbereiden van de organisatie op de implementatie van de taken.

Het bestuur van de GR wordt ondersteund door een bestuurssecretaris en financieel adviseur. De provincie Utrecht heeft zich bereid verklaard deze twee functies in te vullen. Wij voeren hierover inmiddels overleg met de provincie en hebben vertrouwen in een goede afloop. De kosten komen voor rekening van de GR (**element 4**). Een van beide functionarissen kan de rol van materieel opdrachtgever tegenover Staatsbosbeheer vervullen, in mandaat van het schap als formeel opdrachtgever. De financieel adviseur stelt de P&C-documenten voor het schap op; dat zijn de jaarrekening en de begroting.

4.2 Evaluatie

De deelnemers aan de nieuwe samenwerking nemen zich voor om twee 2 jaar na de start met de bedrijfsvoeringsorganisatie, maar uiterlijk ultimo 2025, een evaluatie uit te voeren naar het functioneren van de aan SBB en Wijdemeren op te dragen taakuitvoering en van de werkbaarheid van de nu gekozen invulling van de functies van bestuurssecretaris en financieel adviseur.

5. Consequenties

5.1 Wat lossen we met dit voorstel op en wat wordt er anders t.o.v. de huidige situatie?

De voorgestelde samenwerkingsvorm, zoals in paragraaf 4 uitgewerkt, biedt oplossingen voor de problemen die door de deelnemers van LSD worden ervaren in het huidige construct. We lichten deze toe.

Een eerste probleem in de huidige samenwerking is het gebrek aan **bestuurlijke grip** op de taakuitvoering. De huidige samenwerkingsvorm kent een dubbele GR – te weten: LSD en de GR bedrijfsvoeringsorganisatie RMN. Deze GR BVO RMN brengt een extra bestuurslaag met zich mee die resulteert in verminderde bestuurlijke grip vanuit u als deelnemers in LSD op de taakuitvoering. In de voorgestelde samenwerkingsvorm wordt dit opgelost door de GR RMN te laten verdwijnen en het bestuur van LSD nu directe verantwoordelijkheid te geven voor de taakuitvoering en de opdrachtverlening aan de uitvoerende partijen. U bent daar via uw vertegenwoordiger in het bestuur direct bij betrokken.

Een tweede als belangrijk ervaren probleem in de huidige samenwerking is de **bestuurlijke drukte**: teveel bestuursvergaderingen en te lange agenda's. In de voorgestelde samenwerkingsvorm wordt deze bestuurlijke drukte aanzienlijk verminderd. De bestuurlijke gemeenschappelijkheid blijft in sterk afgeslankte vorm bestaan. Er komt één bestuur met 4 leden, door en uit de colleges van B&W en GS aan te wijzen. Deze vereenvoudiging leidt tot aanzienlijk minder bestuurlijke drukte..

De invloed en betrokkenheid van de raden en staten wordt geborgd via de P&C-cyclus rondom de begroting en jaarrekening van de GR. De deelnemers maken zelf aanvullende afspraken met hun eigen politieke organen over de vormgeving van de betrokkenheid van deze organen bij het werk van de GR.

Naast de bestuurlijke grip op de taakuitvoering ontbreekt het nu ook aan grip op de **financiën**. Er zijn in de huidige samenwerking geen heldere afspraken omtrent de taakuitvoering door RMN en het kwaliteitsniveau ervan vastgesteld. In de voorgestelde samenwerkingsvorm wordt dit opgelost door het vooraf maken van heldere dienstverleningsafspraken met Wijdemeren en SBB. Hierdoor ontstaat meer grip op de prijs-kwaliteitverhouding en de efficiency.

Wijdemeren geeft aan de taakuitvoering voor de gebieden op eigen grondgebied graag zelf uit te willen voeren. In de nieuwe samenwerkingsvorm krijgt Wijdemeren via een DVO de gewenste uitvoering in eigen beheer, zonder direct verantwoordelijk te zijn voor de taakuitvoering in de droge delen. Stichtse Vecht krijgt voor de taakuitvoering in de 'droge' delen een robuuste oplossing via SBB.

De kosten van de huidige samenwerkingsvorm, specifiek de **'overhead' kosten** van RMN, worden in de huidige samenwerkingsvorm als problematisch ervaren. In de voorgestelde samenwerkingsvorm wordt een deel van deze kosten verlaagd door het wegvallen van RMN. Hierdoor verdwijnen naast bijbehorende bestuurskosten ook een deel van de administratiekosten. 'Overhead' kosten worden in de nieuwe samenwerkingsvorm zo beperkt mogelijk gehouden door deze taken tot een absoluut minimum te beperken en onder te brengen bij de uitvoeringsorganisaties Wijdemeren en Staasbosbeheer. Enkel de functies bestuurssecretaris en de financieel adviseur blijven actief voor het schap.

Bij dit alles is van belang dat wij ons als bestuur LSD en als deelnemers realiseren dat deze nieuwe samenwerkingsvorm een **trendbreuk** is met hoe het nu gaat en dus ook om een cultuurverandering binnen de samenwerking vraagt, waar we samen aan moeten werken.

5.2 Financiële consequenties

Voor de berekening van de financiële consequenties wordt onderscheid gemaakt in

a) de incidentele kosten van de omvorming en
b) de structurele effecten op de begroting van de deelnemers na implementatie van dit voorstel.

Ad a) de incidentele kosten van de omvorming

Voor de incidentele kosten van de omvorming gaan we in de eerste plaats uit van het aandeel LSD in de liquidatiekosten van RMN. Dit is een bedrag van € 0,39 miljoen. Daarnaast wordt een bedrag van € 0,11 miljoen geraamd voor aan incidentele kosten die samenhangen met de omvorming van het schap zelf. Daarbij gaat het om onderzoekskosten, opstartkosten en inrichtingskosten die in de besluitvormingsvoorbereiding worden gemaakt en die de nieuwe uitvoeringsorganisaties Wijdemeren, Staatsbosbeheer en de provincie Utrecht (als kandidaat gastheer voor de ondersteuningseenheid) maken en mogelijk doorbelasten aan ons schap[2].

Het totaal van de incidentele kosten voor de omvorming wordt daarmee voor ons schap geraamd op € 0,5 miljoen. In bijlage C is de verdeling van deze kosten over onze deelnemers opgenomen. Deze kosten worden gedekt op de begroting van ons schap in het jaar waarin de financiële verplichting voor deze kosten daadwerkelijk wordt aangegaan (2022) en zullen in de begrotingswijziging van september 2022 onder verwijzing naar dit voorstel worden verwerkt.

Ad b) de structurele effecten op de begroting van de deelnemers na implementatie van dit voorstel

Voor de berekening van de structurele effecten is op dit moment nog niet voldoende informatie beschikbaar. Hiervoor is een aanbod van de beoogde uitvoerder(s) van de beheer- en ander taken nodig. Desalniettemin kan een zeer globale raming van de structurele effecten worden gemaakt door uit te gaan van een gelijkblijvend saldo van baten en lasten op de primaire taken en een reële besparing op de overheadkosten in de toekomstige begroting. Dit voordeel kan geheel of gedeeltelijk worden ingezet voor de noodzakelijke kwaliteitsimpuls op de taakuitvoering.

Tabel 1: Programmabegroting 2021 LSD

LSD	LSD Lasten (huidige samenwerking)	LSD Lasten (nieuwe samenwerkingsvorm)	Verschil huidig - nieuw
P1 Beheer en onderhoud	€ 723,5	€ 723,5	€ 0
P2 Toezicht en handhaving	€ 250,3	€ 250,3	€ 0
P3 Ontwikkeling	€ 70,9	€ 70,9	€ 0
P4 Exploitatie	€ 633,8	€ 633,8	€ 0
P5 Overhead	€ 1.138,9	€ 845,1	€ -293,8
TOTAAL	€ 2.817,4	€ 2.523,6	€ -293,8

De totale lasten van LSD bedragen € 2,8 miljoen. De lasten voor de overhead bedragen € 1,1 miljoen, dit is ongeveer 40% van het totaal. Wanneer in de toekomstige samenwerkingsvorm de overhead wordt verlaagd van de huidige 40% naar 30% (dit is een aanname), ontstaat een structureel voordeel van afgerond € 0,3 miljoen op de totale lasten. In de te zijner tijd met de gemeente Wijdemeren en Staatsbosbeheer te maken afspraken zal duidelijk worden welk over een te komen percentage overhead aan de GR doorberekend zal worden.

De overheadkosten in de nieuwe situatie bestaan uit twee componenten:

a) de eigen kosten van het schap voor de bestuursondersteuning en het vormgeven van het opdrachtgeverschap namens de deelnemers van het schap naar Wijdemeren en Staatsbosbeheer (secretarisfunctie en controllersfunctie voor het opstellen van de P&C-documenten). Doordat er geen inhoudelijke eigenaarsvergaderingen meer zijn (omdat slechts via DVO's wordt gestuurd en verantwoord) kan de nieuwe samenwerking volstaan met 0,1 f.t.e. voor de bestuurssecretaris en 0,1 f.t.e. voor de businesscontroller. Dit is veel minder dat nu aan ons schap via de verdeelsleutel voor deze functies door RMN wordt doorbelast.

[2] Onderdeel zijn de kosten voor externe begeleiding van het besluitvormingsproces en voor een eventuele projectleider/ kwartiermaker van de nieuwe governance.

b) de overhead doorbelasting van de nieuwe opdrachtnemer (Wijdemeren en SBB). Omdat we het aanbod van Wijdemeren en SBB nog niet kennen moet een aanname worden gedaan over de omvang van de overhead die Wijdemeren en SBB doorbelasten in haar tarieven voor de uitvoering van de taken. 30% lijkt hiervoor een reële aanname.

Indien dit structurele voordeel wordt gerealiseerd, is bij de eerder berekende incidentele kosten van € 0,5 miljoen sprake van een terugverdientijd van minder dan 2 jaar. Naar de mate waarin het lukt meer medewerkers met hun werk mee over te laten gaan naar Staatsbosbeheer zullen daarmee de eenmalige liquidatiekosten afnemen[3].

De begroting van de GR bevat als inkomsten de huidige bijdragen van de vier deelnemers (provincie Utrecht incl. de ophoging met de bijdrage van gemeente Utrecht) en als uitgaven de kosten van het bestuur en van de taakuitvoering door de daarvoor aangewezen organisatie(s). De kosten van de primaire taakuitvoering worden vooralsnog op het huidige niveau gehouden.
Het Dagelijks Bestuur vraagt het Algemeen Bestuur om jaarlijks, te beginnen vanaf 2021, een extra storting te doen in de voorziening groot onderhoud. In 2021 wordt dit gedekt vanuit de algemene reserve en vanaf 2022 uit een verhoging van de deelnemersbijdragen. Vanaf 2023 wordt een structurele verlaging van de overheadkosten verwacht. Na vijf jaren zal worden bezien hoe dit zich per saldo ontwikkelt tot een stabiel niveau.

5.3 Overige consequenties

De provincie en de gemeente Utrecht hebben overleg gevoerd over een uitruil van hun financiële bijdrage voor ons schap en SGL. De reden hiervoor is dat de gemeente Utrecht per 1 januari 2023 uit LSD wil treden gezien het geringe belang dat zij bij dit schap heeft. De uitruil betekent dat waar de gemeente Utrecht niet meegaat in de nieuwe samenwerking voor LSD, de gemeente Utrecht meer verantwoordelijkheid en middelen toebedeelt aan de toekomstige samenwerkingsvorm voor SGL. Gelijktijdig maakt de provincie Utrecht de omgekeerde beweging. Een lagere bijdrage aan SGL en een hogere bijdrage in LSD. Daarmee kan de provincie Utrecht meer invloed uitoefenen op de opgave in LSD, inclusief daarbij de verwevenheid met de Natura 2000. De stad is omgekeerd meer betrokken bij de regionale opgave die de stad betreffen. In concreto: de huidige bijdrage van de gemeente Utrecht aan LSD (ca. € 185.000 per jaar) vervalt, maar wordt met eenzelfde bedrag gecompenseerd door de provincie Utrecht; in het schap SGL maken beide partijen de dezelfde beweging omgekeerd. De gemeente Utrecht blijft, ondanks de beoogde uittreding uit LSD, wel bijdragen in de liquidatiekosten van RMN. De gemeente en de provincie hebben hier inmiddels op bestuurlijk niveau overeenstemming over bereikt; definitieve besluitvorming vindt binnenkort plaats.

[3] Dat wil niet per definitie zeggen dat daarmee ook de structurele kosten toenemen die Staatsbosbeheer in rekening gaat brengen bij het schap voor de uitvoering van de taken.

6. Risico's en onzekerheden

6.1 Uitvoeringscapaciteit Wijdemeren

Een risico is dat de gemeente Wijdemeren, na meer inzicht te hebben gekregen in de aard en omvang van de taken 'beheer en onderhoud' en 'toezicht en handhaving', concludeert dat taakuitvoer meer capaciteit vergt dan Wijdemeren kan bieden.

Indien er met de gemeente Wijdemeren geen akkoord zou kunnen worden bereikt over de taakuitvoering zal moeten worden overwogen of de deelnemers in de samenwerking alsnog open staan voor taakuitvoering door een andere partij, zoals een TBO.. Mocht dit niet mogelijk zijn, dan zijn er twee alternatieven: óf RMN blijft bestaan, óf RMN wordt toch opgeheven en de deelnemers zullen de taakuitvoering alsnog zélf moeten organiseren (scenario 'nul'). In dat laatste geval kunnen – een deel van de – deelnemers vervolgens ook besluiten hun krachten op dit punt in een door hen te bepalen vorm te bundelen. Dat is dan aan hen.

6.2 Het afhaken van Staatsbosbeheer

Een ander risico is dat er met Staatsbosbeheer geen akkoord bereikt kan worden over de uitvoer van taken van de 'droge gebieden' in de samenwerking. Het is mogelijk dat Staatsbosbeheer de taakuitvoer organisatorisch niet uitvoerbaar acht – bij specificering van werkzaamheden en budget – of omdat de door het schapsbestuur gewenste taakuitvoer te weinig aansluit bij de beleidsdoelstelling van Staatsbosbeheer. Ook kan het zijn dat we geen overeenstemming bereiken over de condities die SBB stelt aan de taakuitvoering of over het overnemen van RMN-personeel. Tot op heden zijn dergelijke 'bottlenecks' niet waargenomen, maar het is wel van belang hier alert op te blijven.

Er is op dit moment geen beheerorganisatie in beeld die het takenpakket van de 'droge' delen van LSD op zich kan nemen. Wellicht is bij het afhaken van Staatsbosbeheer nog een terugvaloptie dat Wijdemeren alsnog de taakuitvoering voor ook de 'droge' delen op zich wil nemen. Wanneer ook deze terugvaloptie er niet blijkt te zijn staat er geen uitvoeringsorganisatie gereed voor de taakovername per 1 januari 2023. Dan kan RMN niet kan worden opgeheven.

6.3 Aanbesteding

Voor het aangaan van de samenwerking met Wijdemeren voor de taakuitvoering voor de 'natte gebieden' zijn wij voornemens een beroep te doen op de uitzonderingsgrond inbesteding. Het vormgeven van deze inbesteding vraagt de komende periode nadere aandacht om het juridisch risico te beperken. Dat geldt ook voor een samenwerking met SBB voor de droge delen, waarmee we willen 'meeliften' op het contract dat SGL voornemens is af te sluiten met Staatsbosbeheer. Er zijn vergelijkbare casussen waarin Staatsbosbeheer taken is gaan uitvoeren voor publieke organisaties, onder andere voor de provincie Zuid-Holland en gemeenten in deze provincie. Wij zullen in het onderzoek met Staatsbosbeheer verkennen welke vormgeving daar gekozen is en nagaan of deze ook bruikbaar is in onze situatie.

Het aanbestedingsrisico moet overigens worden geduid in het perspectief van de beperkte mogelijkheden om voor RMN een andere oplossing te vinden. Hierbij is van belang dat Wijdemeren en SBB publieke partijen zijn die als enigen in staat zijn om medewerkers op lange termijn gelijksoortige arbeidsvoorwaarden te bieden. Daarbij komt dat geen 'werk' van de markt wordt gehaald. Ook nu worden de taken door een publieke partij uitgevoerd. De aard van het takenpakket maakt dat private partijen de taken niet uit kunnen voeren of tegen aantrekkelijke condities willen uitvoeren. Een afspraak waarbij gestuurd kan worden via de BVO en een DVO (met SBB) is dan feitelijk ook om deze reden de enige mogelijkheid met perspectief op een toekomstbestendige en robuuste taakuitvoering.

6.4 Niet overgeplaatst personeel

De inzet is dat het huidige personeel van RMN wiens werk over gaat naar Wijdemeren of SBB mee gaat naar de respectievelijke organisaties volgens het uitgangspunt ‘mens volgt werk’. Hetzelfde geldt voor het personeel van het Routebureau naar de provincie. Mocht het onverhoopt gebeuren dat personeel niet overgedragen kan worden dan blijven de liquidatiekosten navenant hoog en daarbij ook de bijdrage van de deelnemers in deze eenmalige kosten van ons schap.

6.5 Samenhangende besluitvorming

Zoals al vermeld is effectuering van het opheffingsbesluit van RMN pas mogelijk indien ook bij de parallelle trajecten van ons schap, SGL en Routebureau is besloten over een nieuwe samenwerkingsvorm respectievelijk nieuwe organisatie en duidelijk is welke medewerkers en contracten met hun werk mee over kunnen naar een andere organisatie. Risico is dat RMN niet op 31 december 2022 kan worden geliquideerd als er in deze drie trajecten geen alternatieve organisatie gereed staat voor taakovername met bijbehorend personeel.

7. Planning van het vervolgproces

Om tot ordentelijke en rechtsgeldige besluitvorming te komen volgen wij onderstaand stappenplan.

Tabel 2: Proces vanaf instemming met voorstel door DB en AB LSD

Stap:	Datum:
Stap 1: DB stuurt voorstel naar de deelnemers	**1 nov.**
Stap 2: Voorstellen toelichten aan Raadsklankbordgroep	**medio nov.**
Stap 3: Deelnemers behandelen het voorstel (colleges, raden, GS, PS) en informeren DB over de uitkomst	**1 feb.**
Stap 4: DB doet voorstel aan AB om besluit definitief te maken	**2 feb.**
Stap 5: AB maakt besluit definitief	**15 feb.**

Uiterlijk 15 februari 2022 stellen wij, als algemeen bestuur, vast of u instemt met de voorstellen voor de nieuwe samenwerkingsvorm.

Voor de implementatie van de nieuwe samenwerkingsvorm zal de planning vanaf 1 maart 2022 nog nader worden gespecificeerd. De hoofdlijnen hiervan zijn als volgt. Met ingang van 15 februari 2022 wordt met Wijdemeren een traject gestart om de voorgenomen opdracht tot taakuitvoering verder uit te werken. De komende periode wordt bekeken wat er aan voor te bereiden is, zonder dat onomkeerbare stappen gezet worden. Met ingang van 1 november 2021 wordt gestart met het onderzoek dat in de intentieovereenkomst met Staatsbosbeheer wordt afgesproken. Dit onderzoek loopt dus parallel aan de besluitvorming zoals in bovenstaande stappen beschreven. De uitkomsten van dit onderzoek De uitkomsten van dit onderzoek zullen uiterlijk 1 juni 2022 ter besluitvorming aan het AB worden voorgelegd. Het AB beslist vervolgens voor 30 juni 2022.

In het voorjaar van 2022 wordt de deelnemers een voorstel tot wijziging van de GR aangeboden, met het verzoek daarover voor het zomerreces 2022 een besluit te nemen, zodat deze wijziging per 1 januari 2023 kan ingaan en een stevige juridische basis legt onder de nieuwe samenwerkingsvorm.

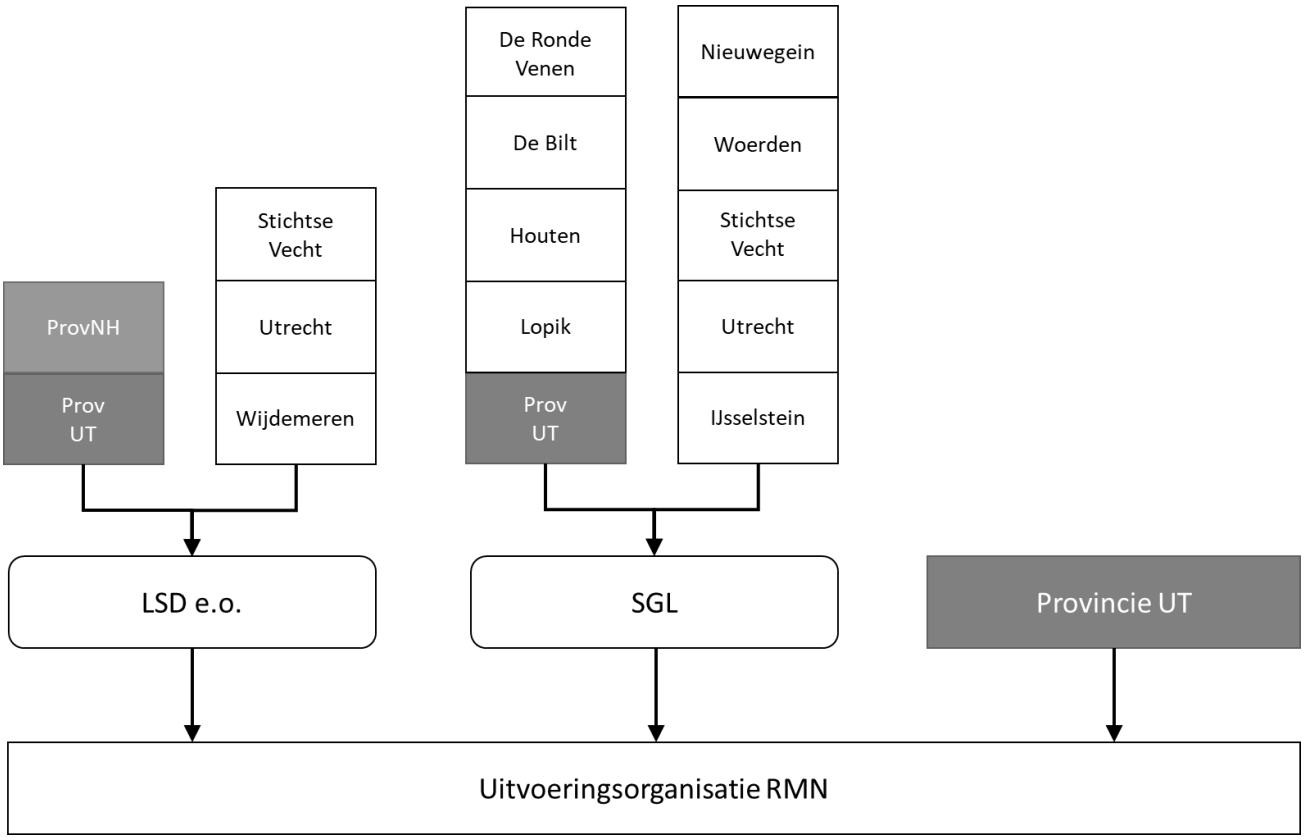
De tweede helft van 2022 zal vervolgens worden gebruikt voor: a. het inregelen van de nieuwe bestuurlijke constellatie en b. taakopdracht en overdracht van medewerkers van RMN naar Wijdemeren en Staatsbosbeheer, zodat er op 1 januari 2023 organisaties gereed staan die de taken van het schap LSD adequaat kunnen gaan uitvoeren.

Bijlage A: Huidige situatie

Het Plassenschap Loosdrecht e.o. (LSD) is een gemeenschappelijk regeling waaraan 3 gemeenten (Stichtse Vecht, Utrecht en Wijdemeren) en twee provincies (Noord-Holland en Utrecht) deelnemen. LSD heeft, als openbaar lichaam, zowel een algemeen als een dagelijks bestuur. De regeling is een raadsregeling, hetgeen het schap voorziet van verordenende bevoegdheid.

Het schap LSD is deelnemer in de gemeenschappelijke regeling Bedrijfsvoeringsorganisatie Recreatie Midden Nederland (RMN). RMN heeft daarnaast twee andere deelnemers, te weten: het Recreatieschap Stichtse Groenlanden (SGL), en de provincie Utrecht. RMN is bedoeld als personeelsorganisatie van de recreatieschappen SGL en LSD, en heeft daarom geen eigendommen.

Figuur 1: Huidige situatie



RMN voert aldus de taken uit van Plassenschap Loosdrecht e.o. en Stichtse Groenlanden. Naast de reguliere taken van de schappen voert RMN taken uit voor het Routebureau en het Nationaal Park Utrechtse Heuvelrug (NPUH). Het Routebureau is als werkeenheid ondergebracht bij RMN.

De taken van LSD, waarvoor RMN de uitvoering verzorgt, zijn als volgt te onderscheiden:

- Beheer en onderhoud;
- Vergunningverlening, Toezicht en Handhaving;
- Exploitatie;
- Verbeteren van bestaande bestemmingen met kwaliteitsimpulsen (ontwikkeling);
- Bedrijfsvoering, communicatie en bestuursondersteuning.

Exploitatie heeft betrekking op het contractbeheer en het beheer van inkomsten door exploitatie van schapsgronden en -eigendommen. Hieronder vallen onder meer: verpacht, verhuur van gebouwen (kiosk, restaurant, etc.) of terreinen (vissen, hondenuitlaat, evenementen, etc.) en sluisgelden.

Het verbeteren van bestaande bestemmingen met kwaliteitsimpulsen (ontwikkeling) is een taak van het schap die door RMN wordt uitgevoerd. Dit is onderscheiden van strategische ontwikkeling, de uitbreiding en het verbinden van gebieden. Dat is niet belegd bij RMN maar gebeurt op andere bestuurlijke tafels, zoals het Gebiedsakkoord Oostelijke Vechtplassen.

Recreatie Midden Nederland kent voorts in de vastgestelde begroting van 2021 een formatie van 45,05 f.t.e. Hiervan behoort 13,90 f.t.e. tot de overheadfuncties directie en bedrijfsvoering (30%). De begroting 2021 voor LSD ziet er op de 5 programma's als volgt uit (bedragen x € 1.000):

Tabel 3. Programmabegroting 2021

LSD	LSD Lasten	LSD Baten	LSD Saldo
P1 Beheer en onderhoud	€ 723,5	€ 833,4	€ 109,9
P2 Toezicht en handhaving	€ 250,3	€ 569,4	€ 319,1
P3 Ontwikkeling	€ 70,9	€ 81,7	€ 10,8
P4 Exploitatie	€ 633,8	€ 1.258,2	€ 624,4
P5 Overhead	€ 1.138,9	€ 0	€ -1.138,9
TOTAAL	€ 2.817,4	€ 2.742,7	€ -75,7

Bijlage B: Weging van de vier hoofdscenario's

In paragraaf 3 van voorliggend voorstel zijn vier scenario's beschreven: 'Basis', 'Basis+', 'TBO' en 'nul'. In paragraaf 4 wordt het scenario Basis+ als voorkeursvariant uitgewerkt. In deze bijlage worden de kernelementen, consequenties en overwegingen van de andere drie afgevallen scenario's in meer detail toegelicht.

Omdat de scenario's rekening houden met de opheffing van RMN, kennen deze een gedeeld voordeel. Dat is: in alle vier de scenario's wordt de governance-structuur aanzienlijke vereenvoudigd omdat de 'dubbele GR' wordt opgeheven – te weten: de GR LSD als een van de opdrachtgevers van de BVO RMN. Hierdoor wordt de bestuurlijke drukte verminderd en ontstaat er een directe relatie tussen de deelnemers en de opdrachtnemer. Omdat dit een gedeeld voordeel is van alle vier de scenario's zal dit niet meer per scenario worden benoemd.

Scenario 'Basis'

Kernelementen:
In scenario 'Basis' wordt de GR opgeheven en worden de gronden uit het schap toebedeeld aan de respectievelijke grondgebiedgemeenten. Dit heeft tot gevolg dat eventuele zakelijke rechten ten laste of ten goede komen aan de grondgebiedgemeente. Dat geldt ook voor eventuele kwalitatieve contractuele verplichtingen. Deelnemers maken (per convenant) afspraken over een in gezamenlijkheid te verstrekken opdracht voor de taakuitvoering in de gebieden – ofwel aan een (centrum)deelnemer ofwel aan een TBO. Een gezamenlijke bestuurlijke stuurgroep wordt ingesteld om de taakuitvoer door de uitvoerende partij te monitoren.

Consequenties:
De solidaire grondslag en publieke basis onder de samenwerking vervalt. Er is geen sprake meer van een gezamenlijk optrekken op bestuurlijk niveau als het gaat om de recreatietaken. De raden en staten hebben geen positie meer. Daarmee vervalt ook de democratische legitimatie voor deze vorm. De bestuurlijke drukte wordt tegelijkertijd aanzienlijk verminderd. Alleen voor wat betreft de taakuitvoering wordt voor een gebundelde opdrachtverlening gekozen. De in te stellen stuurgroep (van de colleges) moet van een mandaat worden voorzien om te besluiten. Het wordt mogelijk om per convenant in een helder onderscheid tussen opdrachtgever en opdrachtnemer te voorzien. Deze wordt wel minder helder voor zover één van de deelnemers belast wordt met de taakuitvoering.

Overwegingen:
Met het opheffen van de GR valt een voorname lange-termijnbasis voor de samenwerking weg; dit maakt de samenwerking weinig toekomstbestendigheid. Dit scenario ligt ver weg van het gezamenlijke belang dat de deelnemers hebben bij het overleggen en afstemmen over recreatiestaken die gemeentegrens overschrijdend spelen. De stuurgroep is geen juridische entiteit. De opdracht voor de taakuitvoering moet in formele zin dus door een van de gemeenten of de provincie worden gegeven, mede namens de anderen. Er zijn hulpconstructies nodig om het opdrachtgeverschap juridisch goed te borgen en de vraag is of dat het niet weer weinig transparant maakt voor de raden die op afstand komen.
Indien een of meerdere centrumdeelnemers de taken (met name beheer en onderhoud) zouden uitvoeren in opdracht van alle deelnemers, ontstaat er een aanbestedingsrisico. Dit risico wordt groter indien enkele deelnemers zich beperken tot het doen van een financiële bijdrage. Het risico kan enigszins worden beperkt door veel nadruk te leggen op de gemeenschappelijke strategie in de samenwerking en bijvoorbeeld een zware governance-structuur op te tuigen waarin alle partijen zeggenschap hebben over de uitvoering van 'de opdracht'.

De robuustheid van de taakuitvoering – de mate waarin over een langere periode een stabiele kwaliteit van diensten kan worden geleverd – is afhankelijk van de taakuitvoerende organisatie in kwestie. Is dit een organisatorisch stabiele en (relatief) grote organisatie met ervaring met de uitvoering van soortgelijke taken, dan komt dit de robuustheid van de taakuitvoering ten goede.
De samenwerkingsvorm zal financieel houdbaar zijn voor zover de taken van de samenwerking worden belegd bij een kundige taakuitvoerder. Integrale belegging van taken bij één uitvoerder kan efficiëntievoordelen opleveren. Indien een centrumdeelnemer (een deel van) de taakuitvoering op zich neemt zal deze een prikkel hebben om de uitvoeringskosten van de opgedragen taken laag te houden – aangezien ze ook opdrachtgever is.

Scenario 'TBO'

Kernelementen:
In het scenario 'TBO' verdwijnt de GR LSD. De gronden worden overgedragen aan een TBO die daarmee ook de taakuitvoering overneemt.

Consequenties:
Omdat de GR LSD verdwijnt, verdwijnt ook het gemeenschappelijk eigendom. Het eigendom – en daarmee de zakelijke rechten – komt ten goede of ten laste aan de TBO die de gronden overneemt. Hiermee vervalt de samenwerking tussen de huidige schapsdeelnemers in zijn geheel en geven de deelnemers de zeggenschap over hun grondeigendommen en de benutting ervan geheel uit handen aan de TBO. Zij hebben ook geen kosten meer voor de taakuitvoering Deelnemers hebben door middel van bestemmingsplannen nog enige invloed op de bestemming van de overgedragen gronden, maar opdrachtgeverschap is hiervoor geen passende term. Het opdrachtgeverschap verdwijnt in dit scenario dus ook. De robuustheid van de taakuitvoering – de mate waarin over een langere periode een stabiele kwaliteit van diensten kan worden geleverd – is afhankelijk van de TBO waaraan de gronden worden overgedragen. Is dit een organisatorisch stabiele en (relatief) grote organisatie met ervaring met de uitvoering van soortgelijke taken, dan komt dit de robuustheid van de taakuitvoering ten goede.

Overwegingen:
In dit scenario dragen de deelnemers hun publieke taak feitelijk over aan een TBO en geven zijn alle zeggenschap daarover op. Zij raken zo ook de kosten voor de taakuitvoering kwijt. Van samenwerking op het terrein van recreatietaken is in zijn geheel geen sprake meer.

Scenario 'nul'

Kernelementen:
In scenario 'nul' verdwijnt de GR LSD. De gronden – en daarmee zakelijke rechten – komen ten laste of ten goede aan de grondgebiedgemeente. Dat geldt ook voor eventuele kwalitatieve contractuele verplichtingen. Anders dan bij scenario 'Basis' wordt er geen gezamenlijke opdracht bij een of meerdere taakuitvoerders neergelegd. Deelnemers maken alleen afspraken over het in stand houden van eventuele recreatieve paden of verbindingen.

Consequenties:
De samenwerking wordt feitelijk beëindigd. Willen de huidige deelnemers nog afstemmen dan is er geen gezamenlijk vehikel. Omdat ieder van de huidige schapsdeelnemers zelf verantwoordelijk is voor de taakuitvoering op het eigen grondgebied verdwijnt het collectieve opdrachtgeverschap.

Omdat gronden toekomen aan grondgebiedgemeenten wordt door de grondgebiedgemeenten invloed gewonnen en wordt de democratische legitimatie vergroot door vergrootte nabijheid en invloed van raden. De robuustheid van de taakuitvoering – de mate waarin over een langere periode een stabiele kwaliteit van diensten kan worden geleverd – is afhankelijk van de robuustheid van de taakuitvoerende partij. Voor veel grondgebiedgemeenten geldt dat zij niet zelf over zo'n organisatie beschikken. Dat geldt ook voor de kosten van de taakuitvoering. Bovendien vervalt de financiële bijdrage van de provincie bij het vervallen van de samenwerking.

Overwegingen:
Aan de samenwerking op gemeentegrensoverschrijdende recreatietaken komt een eind. Waar gemeenten onderling nog willen afstemmen ontbreekt daarvoor een construct. De taakuitvoering wordt door iedere deelnemer zelf opgepakt. Dit maximaliseert zijn zeggenschap en borgt de invloed van de raden en staten. Het leidt ook tot versnippering in de uitvoering en die daarmee niet robuust en niet efficiënt vorm gegeven zal kunnen worden.

Bijlage C: Raming incidentele kosten en verdeling

Deelnemer LSD	*Verdeelsleutel*	*Liquidatie RMN*	*Overig*	*TOTAAL*
Gemeente Utrecht	12,59%	€ 48.776	€ 14.164	€ 62.940
Gemeente Wijdemeren	27,38%	€ 106.082	€ 30.805	€ 136.887
Gemeente Stichtse Vecht	17,80%	€ 68.960	€ 20.025	€ 88.985
Provincie Utrecht	12,88%	€ 49.925	€ 14.498	€ 64.422
Provincie Noord-Holland	29,35%	€ 113.737	€ 33.028	€ 146.765
TOTAAL	**100,0%**	**€ 387.480**	**€ 112.520**	**€ 500.000**

Voorstel aan de deelnemers van Recreatieschap Stichtse Groenlanden (SGL)
Onderwerp Toekomstige samenwerking Recreatietaken

Voorstel

Onderwerp	Toekomstige samenwerking recreatietaken
Aan	De deelnemers van het Recreatieschap Stichtse Groenlanden
Van	Het algemeen bestuur van Recreatieschap Stichtse Groenlanden
Datum	1 november 2021
Bijlagen	1. Gewijzigde doorlopende tekst GR SGL, 2 Intentieovereenkomst SBB, 3. Liquidatieplan RMN, A. Overzicht huidige situatie recreatieschappen en RMN, B. Onderzochte scenario's, C. Raming incidentele kosten omvorming en verdeling; bijlagen A, B en C zijn ingesloten

Besluit

Gevraagde besluiten van colleges, raden en staten van de deelnemers, ieder voor zover bevoegd:

1. Instemmen met de voorgestelde toekomstige samenwerkingsvorm, uitgewerkt in paragraaf 4.

2. In dat kader:
   a. Op grond van artikel 36 van de thans geldende tekst van de Gemeenschappelijke Regeling instemmen met de gewijzigde doorlopende test van de Regeling, zoals opgenomen in bijlage 1.
   b. Kennisnemen van de intentieovereenkomst (onderzoek) met SBB, opgenomen als bijlage 2, en de uitkomsten van dat onderzoek afwachten.
   c. Kennisnemen van de voorgestelde organisatorische oplossing voor het Routebureau per 1 januari 2023 en de besluitvorming in het Bestuurlijk Overleg Routebureau op dit punt afwachten, zoals beschreven in paragraaf 2.4.
   d. Het bestuur van SGL de ruimte geven om met voortvarendheid aan de slag te gaan met het voorbereiden van de implementatie van de nieuwe samenwerkingsvorm, gericht op realisatie per 1 januari 2023, waarbij u tussentijds op de hoogte wordt gehouden van de vorderingen.

3. Het besluit van het AB SGL om in te stemmen met opheffing van RMN per 31 december 2022 onderschrijven.

4. In dat kader: kennisnemen van het concept liquidatieplan RMN, bijgevoegd als bijlage 3, en de daarin opgenomen raming van de financiële consequenties voor het schap en de deelnemers, welke verwerkt zullen worden in de jaarrekeningen 2022/2023 van het schap, en het voorstel over de dekking van het aandeel van het schap in deze kosten afwachten.

Ondertekening

Aldus vastgesteld in de vergadering van het Algemeen bestuur, gehouden op 29 oktober 2021 in digitale vorm.

Voorzitter Secretaris

RECREATIESCHAP STICHTSE GROENLANDEN.

Inhoud

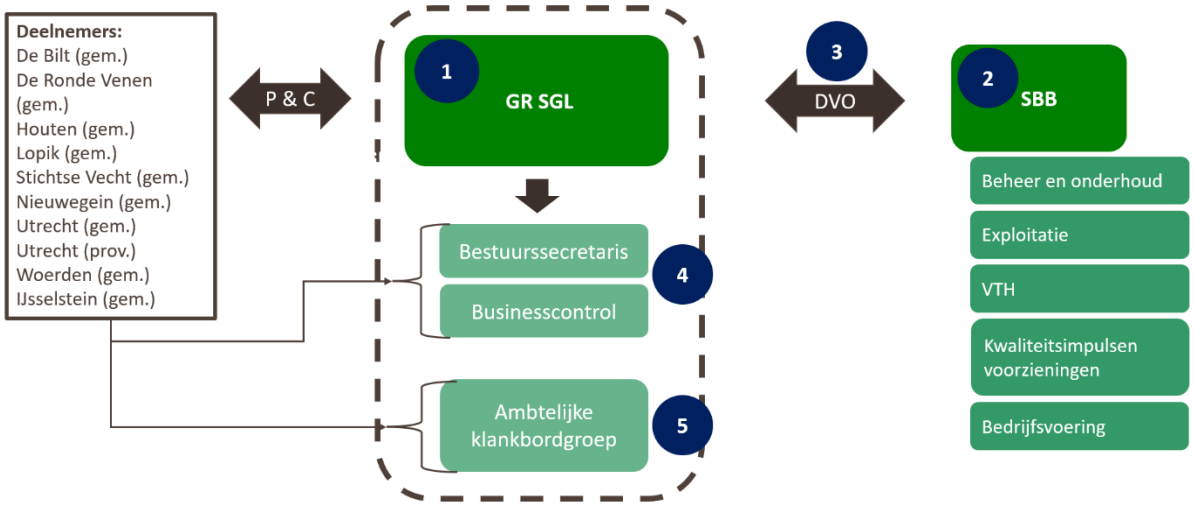
Voor u ligt het bestuursvoorstel voor de toekomstige vormgeving van de samenwerking op de recreatie-en gebiedstaken van het huidige Recreatieschap Stichtse Groenlanden. Dit voorstel is als volgt opgebouwd:

0. Samenvattend toelichting op de voorstellen
1. Aanleiding
2. Context
3. Onderzochte scenario's en weging
4. Kernelementen van het voorstel
5. Consequenties
6. Risico's en onzekerheden
7. Planning van het vervolgproces

Samenvattende toelichting op de voorstellen

Onderstaand geven wij een korte samenvattende toelichting op de gevraagde besluiten. Meer informatie vindt u verderop in dit voorstel.

Toelichting bij besluit 1: ***Instemmen met de voorgestelde toekomstige samenwerkingsvorm, uitgewerkt in paragraaf 4.***
De samenwerkingsvorm die wordt voorgesteld, is schematisch weergegeven in onderstaande afbeelding.



Deze samenwerkingsvorm heeft de volgende kernelementen:

1. De samenwerking binnen het schap richt zich in het nieuwe model op het beheer van de eigendommen van het schap en het invullen van het opdrachtgeverschap naar de uitvoerende partij, die verantwoordelijk wordt voor de taakuitvoering. Dit vereist dat de samenwerking in een openbaar lichaam (een publiekrechtelijke rechtspersoon dus) moet plaatsvinden. Het opdrachtgeverschap richt zich op het stellen van de kaders voor de taakuitvoering en het managen van de DVO die afgesloten wordt met de uitvoerende partij. Deze taken van het schap zijn naar hun aard beleidsarm. Strategische beleidsonderwerpen maken geen onderdeel uit van de taken van het schap. Deze wezenlijke verandering van taken is terug te zien in een lichter bestuursmodel, met een in omvang kleiner bestuur en minder bestuursvergaderingen met minder agendapunten. De bestuurskosten van het schap liggen daardoor lager dan nu. Deze wezenlijke verandering betekent een trendbreuk met de huidige manier van werken en sluit aan bij de richtinggevende uitspraken die begin 2021 zijn gedaan. De toekomstige samenwerking krijgt vorm in een juridisch zo licht mogelijke publiekrechtelijke vorm (vervat in een gemeenschappelijke regeling, hierna: de Regeling), waarin alle 9 gemeenten en de provincie Utrecht blijven deelnemen, zeggenschap houden en een financiële bijdrage blijven betalen. Dit is van belang met het oog op het beheer van het gemeenschappelijk eigendom van de gebieden, om de uitvoering van de VTH-taken binnen het gehele gebied van het schap op een eenduidige wijze te doen en om als collectief van deelnemers gezamenlijk opdracht te kunnen verlenen aan één externe partij voor de taakuitvoering voor het gehele gebied. Bovendien blijft zo sprake van een publieke en solidaire grondslag onder de samenwerking. Dat draagt bij aan stabiliteit en toekomstbestendigheid van de samenwerking.
2. De bedoeling is dat Staatsbosbeheer (SBB) de taakuitvoering op zich neemt voor: a) beheer en onderhoud, b) vergunningverlening, toezicht en handhaving, c) verbeteren van bestaande gebieden

met kwaliteitsimpulsen, met behoud van hun bestemming, d) exploitatie en e) en het bijbehorende deel van de bedrijfsvoering.

3. Er wordt, als het onderzoek met Staatsbosbeheer positief verloopt, een DVO afgesloten met Staatsbosbeheer, waarin duidelijke prestatieafspraken worden vastgelegd over het takenpakket en de condities van uitvoering. Hierdoor ontstaat een zuivere opdrachtgevers-opdrachtnemersrelatie. Dit stelt het schap in staat het opdrachtgeverschap professioneel in te vullen en zo meer grip te krijgen op de efficiëntie en effectiviteit van de taakuitvoering door de externe opdrachtnemende partij. Wat de omvang van de kosten voor de taakuitvoering wordt, moet blijken uit het onderzoek met Staatsbosbeheer. Vooralsnog gaan wij ervanuit dat deze lager zullen liggen dan nu bij RMN.
4. De bestuurssecretaris en de businesscontroller ondersteunen het bestuur van het schap in het bestuurlijk functioneren en bij het invullen van de opdrachtgevende rol naar Staasbosbeheer. Zo wordt geborgd dat de scheiding tussen de verantwoordelijkheden van opdrachtgever (het schap) en opdrachtnemer (SBB) helder blijven. Deze functionarissen worden ingeleend bij de provincie Utrecht, zodat het schap niet hoeft op te treden als werkgever.
5. Een ambtelijke klankbordgroep ondersteunt de bestuurssecretaris en de businesscontroller bij hun werk voor het bestuur van het schap. De ambtelijke vertegenwoordigers van onze deelnemers zijn zo nauw betrokken bij het werk van het schap en kunnen hun bestuurders adequaat adviseren.
6. Om de nieuwe samenwerkingsvorm in te richten, moeten incidentele kosten worden gemaakt. Deze staan beschreven in paragraaf 5 (financiële consequenties). Deze kosten worden gedekt op de begroting van ons schap in het jaar waarin de financiële verplichting voor deze kosten daadwerkelijk wordt aangegaan (2022) en zullen in een begrotingswijziging van september 2022 onder verwijzing naar dit voorstel worden verwerkt.

Toelichting bij besluit 2:

a. Op grond van artikel 36 van de nu geldende Gemeenschappelijke Regeling instemmen met de nieuwe tekst van de Regeling, zoals opgenomen in bijlage 1.

De nieuwe samenwerkingsvorm is gecodificeerd in een nieuwe doorlopende tekst van de Regeling, welke als bijlage 1 is bijgevoegd. Hierin is ook een toelichting opgenomen. Met deze nieuwe tekst van de Regeling worden drie doelen gerealiseerd: a) het wegvallen van RMN opvangen, b) de taken en omvang van het bestuur beperken, zonder de zeggenschapsverhoudingen te veranderen, en de verantwoordelijkheden van het bestuur expliciteren en c) de toegankelijkheid en leesbaarheid van de tekst vergroten. Een besluit nemen over deze nieuwe tekst van de Regeling is een bevoegdheid van de deelnemers. U wordt op grond van artikel 36 van de thans geldende Gemeenschappelijke Regeling gevraagd met deze nieuwe tekst in te stemmen. Wij als bestuur SGL stellen deze tekst van de nieuwe Regeling vervolgens vast. Met het vaststellen van deze nieuwe tekst vervalt de huidige tekst van de Regeling.

b. Kennisnemen van de intentieovereenkomst (onderzoek) met SBB en de uitkomsten van dat onderzoek afwachten. Zie bijlage 2.

Wij zullen op korte termijn een intentieovereenkomst ‘onderzoek’ sluiten met Staatsbosbeheer, die wij beschouwen als de meeste gerede organisatie om de taken voor ons schap uit te voeren nadat RMN opgeheven is. Op basis van deze intentieovereenkomst wordt een onderzoek gestart naar de uitvoering door SBB van de taken voor het schap die nu door RMN uitgevoerd worden, de condities die SBB daaraan verbindt en wat het betekent voor het RMN-personeel. Deze intentieovereenkomst schept geen verplichtingen van ons schap tegenover SBB, anders dan dat we ons gezamenlijk inspannen om binnen de afgesproken termijn een adequaat onderzoeksresultaat op te leveren als basis voor de besluitvorming die daarna volgt. Tegelijkertijd sluiten we deze intentieovereenkomst niet zomaar; we hebben er alle vertrouwen in dat we met

Staatsbosbeheer tot goede afspraken kunnen komen. Wij streven ernaar dit gezamenlijke onderzoek voor 1 juni 2022 af te ronden en op basis van de uitkomsten daarvan in ons bestuur voor 30 juni 2022 een besluit te nemen over het aangaan van de samenwerking met Staatsbosbeheer.

c. ***Kennisnemen van de voorgestelde organisatorische oplossing voor het Routebureau per 1 januari 2023 en de besluitvorming in het Bestuurlijk Overleg Routebureau op dit punt af te wachten, zoals beschreven in paragraaf 2.4.***
Het Routebureau is nu organisatorisch ondergebracht bij RMN. Dat kan niet meer nu RMN wordt opgeheven. De provincie is bereid het Routebureau organisatorisch onder te brengen in de provinciale organisatie en de betrokken medewerkers van RMN over te nemen om zo frictiekosten te voorkomen. Deze overname zal niet leiden tot een hogere structurele bijdrage voor de Utrechtse gemeenten. In de recent uitgevoerde evaluatie van het Routebureau wordt als alternatief genoemd dat het Routebureau wordt ondergebracht bij een aparte stichting. Deze evaluatie wordt eind november 2022 besproken in het Bestuurlijk Overleg Routebureau, waarin alle gemeenten die deelnemen in het schap ook participeren. Mocht er over een andere oplossing niet tijdig uitsluitsel zijn, dan wordt het Routebureau ondergebracht bij de provincie Utrecht. Zie verder paragraaf 2.4.

d. ***Het bestuur van SGL de ruimte geven om met voortvarendheid aan de slag te gaan met het voorbereiden van de implementatie van de nieuwe samenwerkingsvorm, gericht op realisatie per 1 januari 2023, waarbij u tussentijds op de hoogte wordt gehouden van de vorderingen.***
Indien u akkoord gaat met het voorstel voor de nieuwe samenwerking, pakken wij als bestuur van SGL de voorbereiding van de implementatie met voortvarendheid op, zodat de omvorming op 1 januari 2023 gereed is. Prioriteit heeft het onderzoek met Staatsbosbeheer.

Toelichting bij besluit 3: Het besluit van het AB SGL om in te stemmen met opheffing van RMN per 31 december 2022 zoals opgenomen in paragraaf 2.3, onderschrijven.
SGL is een van de drie deelnemers van de BVO RMN. Wij hebben als bestuur van SGL ingestemd met opheffing van RMN per 31 december 2022. Dit is geheel in lijn met de richtinggevende besluiten die begin 2021 met steun van u als deelnemers genomen zijn.

Toelichting bij besluit 4: ***In dat kader, kennisnemen van het concept liquidatieplan RMN en de daarin opgenomen raming van de financiële consequenties voor het schap en de deelnemers, welke verwerkt zullen worden in de jaarrekening 2022/2023 van het schap, en het voorstel inzake dekking van het aandeel van het schap in deze kosten afwachten. Zie bijlage 3.***
Het concept liquidatieplan is aan ons voor een reactie toegestuurd door het bestuur van RMN. In dit plan worden de liquidatiekosten geraamd op € 1,25 miljoen. Het betreft voornamelijk personele en contractuele kosten. Volgens de geldende verdeelsleutel komt hiervan € 0,86 miljoen voor rekening van ons schap (waarvan € 0,57 miljoen voor SGL-A en € 0,29 miljoen voor SGL-B). Deze kosten worden verantwoord in de jaarrekening 2022 en de liquidatieverantwoording van RMN (in 2023). Aangezien RMN en het schap zelf niet over voldoende middelen beschikken om deze eenmalige kosten integraal te dragen zullen wij als bestuur SGL hiervoor volgend jaar en/of in 2023 een beroep moeten doen op de deelnemers. Hiervoor volgt te zijner tijd een separaat voorstel in de vorm van een begrotingswijziging. Uit bijlage 4 van het liquidatieplan RMN blijkt wat dit betekent voor de individuele deelnemers in SGL en LSD. Deze liquidatiekosten zijn beïnvloedbaar naar gelang de schappen of de toekomstige uitvoerders van taken die nu bij RMN zijn belegd, personeel van RMN over nemen. Al onze inzet is daarop gericht, zowel uit sociale als uit financiële overwegingen. Wij streven ernaar hiermee het aandeel in de liquidatiekosten voor ons schap en zijn deelnemers naar beneden te kunnen bijstellen.

1. Aanleiding: koers richting een nieuwe samenwerking

1.1 Functioneren RMN

In 2019 is door de besturen van Recreatieschap Stichtse Groenlanden en Plassenschap Loosdrecht e.o. geconstateerd dat de situatie bij RMN hen zorgen baart. Eerder (2018) was door KokxDeVoogd een organisatiescan van RMN uitgevoerd met als belangrijke aanbevelingen de inrichting van de bedrijfsvoering grondig te herzien, het bestuur meer in de eigenarenrol te brengen en het ambtelijk opdrachtgevend systeem van de deelnemers te professionaliseren en uit de stuurlijn binnen RMN te halen. In de periode hierna is door RMN bij de deelnemers van beide schappen weinig vertrouwen gewekt dat de situatie zich zou verbeteren. De schapsbesturen, en daarmee hun deelnemers, zagen hun lasten voor RMN stijgen door kostenoverschrijdingen in de bedrijfsvoering van RMN maar kregen geen grip op de precieze oorzaken en waren bezorgd dat de lasten structureel zouden stijgen. Adequate maatregelen bleven naar hun gevoel binnen RMN uit.

Vanwege de toenemende onvrede over deze situatie heeft het RMN-bestuur de directeur verzocht om haar deelnemers (Provincie Utrecht, Recreatieschap Stichtse Groenlanden en Plassenschap Loosdrecht e.o.) mee te nemen in de problematiek en dit uit te werken in een plan van aanpak voor verbetering. Het rapport 'RMN in transitie' (2020) van RMN voorzag niet in werkbare oplossingen. In het rapport 'Organisatie van de recreatietaken in Midden Nederland' (2020) van Bureau Berenschot werd de conclusie getrokken dat er meer duidelijkheid nodig is over de basis voor samenwerking onder de deelnemers van RMN, de twee schappen en de provincie. En dat er duidelijkheid nodig is van de deelnemers aan de schappen over doel, nut en noodzaak van de samenwerking, omdat daarover geen eenduidig beeld bestond.

1.2 Richtinggevende uitspraken over andere samenwerkingsvorm

In het najaar van 2020 spraken de Dagelijks Besturen van Plassenschap Loosdrecht e.o. en Recreatieschap Stichtse Groenlanden elkaar over de toekomst van de uitvoeringsorganisatie Recreatie Midden Nederland (RMN). Door beide schappen werd een Bestuurlijke Begeleidingsgroep opgericht die uit de gesprekken richtinggevende uitspraken destilleerde, zoals opgenomen in de memo *'Besluitvorming over richtinggevende uitspraken voor vervolgstappen nieuw organisatie recreatietaken Midden Nederland'* van 7 december 2020. Deze uitspraken zijn onderschreven door de besturen van SGL en LSD.

Voor RMN:

- Het voornemen uit te spreken om Bedrijfsvoeringorganisatie RMN op te heffen. (…) Als streefdatum voor de liquidatie te opteren voor 1 januari 2022.

Voor Recreatieschap Stichtse Groenlanden:

- Het uitwerken van een samenwerking op basis van een convenant met een Stuurgroep die toekomstbestendig is.
- De wijze van aansturing en uitvoering van de nieuwe samenwerking verkennen, aan de hand van een logische ordening van gebieden en taken, met uitwerking van de volgende aspecten:
  - Onderzoeken of een centrumconstructie met de provincie Utrecht of een gemeente haalbaar is en aan welke eisen die moet voldoen.
  - Gesprekken met niet-commerciële terreinbeheerders aangaan om te bezien op welke wijze samenwerking mogelijk is (gebiedsgericht).

1.3 Reacties van deelnemers op richtinggevende uitspraken

Aan de deelnemers van SGL (de 9 gemeenten en provincie Utrecht) is gevraagd in te stemmen met de richtinggevende uitspraken en hier zo nodig inhoudelijk op te reageren. Op basis van deze reacties werd door de besturen geconstateerd dat de richtinggevende uitspraken door de deelnemers in essentie werden onderschreven. Daarnaast werd duidelijkheid gewenst over de financiële meerwaarde van de nieuwe vormgeving van de samenwerking, over de relatie tussen opdrachtgever en opdrachtnemer voor de uitvoering, over gemeenschappelijk eigendom en over de inspraak van raden en staten.

1.4 Doorlopen proces vanaf 15 februari 2021

Op basis van de reacties van de deelnemers heeft de Bestuurlijke Begeleidingsgroep, die zoals gezegd mede door ons is ingesteld voor de begeleiding van de transitie, de volgende opdracht geformuleerd:

> *'Ontwerp het bestuurlijke en ambtelijke proces voor het tot stand brengen van een nieuwe organisatie voor de recreatietaken in het gebied van de huidige recreatieschappen, bereid de noodzakelijke besluitvorming voor en geef indien gewenst leiding aan de uitvoering van de besluiten (implementatie).'*

Voor het uitvoeren van deze opdracht is een extern bureau aangezocht.

Sinds 15 februari 2021 zijn wij als bestuur intensief bezig geweest met de zoektocht naar een goede samenwerkingsvorm. Op basis van een inventarisatie van de taken die RMN nu uitvoert zijn gesprekken gevoerd met de Ambtelijke en Bestuurlijke Begeleidingsgroep om te komen tot scenario's voor de toekomstige samenwerking.

De scenario's die voor de toekomstige samenwerking in SGL zijn opgesteld – deze worden toegelicht in paragraaf 3 – hadden allemaal het doel een alternatief te bieden voor de complexe governance-structuur van de huidige samenwerking. Onder het motto: eenvoudiger, eenduidiger, efficiënter en met minder bestuurlijke drukte. De huidige samenwerking kent immers een 'dubbele GR' – te weten: de GR SGL als één van de drie eigenaren van RMN en de GR RMN zelf. Door het opheffen van de constructie met een dubbele GR ontstaat er een directe relatie tussen de deelnemers en de organisatie die de recreatietaken uitvoert en krijgen de deelnemers van SGL bestuurlijke grip op deze taakuitvoering.

Een van de richtinggevende uitspraken was te opteren voor de opheffing van RMN per 1 januari 2022. Dit is het uitgangspunt geweest, maar onder meer door de tijd die het inzichtelijk krijgen van financiën en taakomvang van RMN ten behoeve van de schappen vergde en de tijd die de schappen nodig bleken te hebben voor de heroverweging van hun samenwerkingsvorm is deze datum niet haalbaar gebleken. Op dit moment wordt daarom uitgegaan van liquidatie van RMN per 31 december 2022. Dat vereist nog wel een forse inspanning.

Bij het uitwerken van de scenario's ontstond gaandeweg ook het inzicht dat ook niet alle andere richtinggevende uitspraken even goed gevolgd konden worden. Wij lichten dat in paragraaf 3 van dit voorstel toe. Wij hebben gezocht naar de best passende alternatieve samenwerkingsvorm die aan bovenstaand doel beantwoordt. Zoals in paragraaf 3 nader wordt toegelicht zijn wij uitgekomen op een samenwerkingsvorm waarbij GR SGL 'licht' wordt ingevuld en voor de taakuitvoering een derde partij wordt gezocht waarmee een DVO wordt gesloten.

Wij zijn nu zo ver met het uitwerken van het nieuwe samenwerkingsmodel dat wij u onderhavig voorstel voor een besluit aan u als deelnemers kunnen voorleggen. Daarbij streven wij ernaar, conform de wens van veel deelnemers, over de nieuwe samenwerkingsvorm voor SGL vóór de gemeenteraadsverkiezingen van 16 maart 2022 gezamenlijk een onomkeerbaar besluit te nemen.

2. Context: Samenhang met traject LSD en opheffing RMN

2.1 Duiding van de samenhang

Het proces om te komen tot een toekomstbestendige samenwerkingsvorm op de recreatietaken kent vier belangrijk onderdelen. Dat zijn naast het traject Recreatieschap Stichtse Groenlanden, het traject Plassenschap Loosdrecht e.o., het traject RMN en het traject Routebureau. In bijlage A wordt de huidige constructie en de relatie tussen deze vier onderdelen nader toegelicht.

Deze onderdelen hebben allemaal een eigen dynamiek en er zijn voor een belangrijk deel ook andere deelnemers bij betrokken. De verbindende schakel is het onderdeel opheffing van RMN. Dat kan pas geëffectueerd worden als over de drie andere onderdelen besluitvorming heeft plaatsgevonden en duidelijk is waar taken en medewerkers van RMN in de toekomst ondergebracht worden. Deze afhankelijkheid maakt ons eigen proces complex. We lichten in deze paragraaf de samenloop en stand van zaken op deze drie andere onderdelen toe.

2.2 Relatie met traject Plassenschap Loosdrecht e.o.

Ook voor het huidige schap LSD wordt gezocht naar een nieuwe samenwerkingsvorm. Dit is inhoudelijk een autonoom proces. Het is ook goed mogelijk dat de deelnemers in LSD voor een andere samenwerkingsvorm kiezen dan wij voorstellen voor ons schap. Niettemin verdient het sterk de voorkeur dat de besluitvorming binnen LSD op een parallel spoor verloopt aan ons proces. Ten eerste omdat drie deelnemers in SGL ook deelnemer zijn in LSD en met één voorstel naar hun staten en raden willen. Ten tweede omdat de liquidatie van RMN pas geëffectueerd kan worden als beide schappen samen met de provincie Utrecht een besluit genomen hebben over opheffing van RMN en er een oplossing is voor de taken en het personeel. In deze oplossing moeten primair SGL, LSD en de provincie Utrecht voorzien. De twee trajecten zijn dus niet van elkaar afhankelijk qua vormgeving van de nieuwe samenwerking, maar wel als het gaat om het opheffen van RMN en daarmee qua doorlooptijd.

2.3 Relatie met traject RMN

Met het traject RMN[1] wordt bedoeld: het traject tot liquidatie van RMN per 31 december 2022. Het bestuur van RMN heeft ons bestuur als deelnemer in RMN onlangs het voorstel tot opheffing van RMN per 31 december 2022 voorgelegd. Wij hebben, geheel in lijn met uw richtinggevende uitspraak op dit punt, ingestemd met opheffing van RMN per 31 december 2022. Het bestuur van RMN zond ons ook het concept liquidatieplan (ter informatie bijgevoegd als bijlage 3). In dit plan worden de liquidatiekosten geraamd op € 1,25 miljoen. Het betreft voornamelijk personele en contractuele kosten. Volgens de geldende verdeelsleutel komt hiervan € 0,86 miljoen voor rekening van ons schap (waarvan € 0,57 miljoen voor SGL-A en € 0,29 miljoen voor SGL-B). Deze kosten worden verantwoord in de jaarrekening 2022 en de liquidatieverantwoording van RMN (in 2023). Aangezien RMN en het schap zelf niet over voldoende middelen beschikken om deze eenmalige kosten integraal te dragen zullen wij als bestuur SGL hiervoor volgend jaar en/of in 2023 een beroep moeten doen op de deelnemers. Hiervoor volgt te zijner tijd een separaat voorstel in de vorm van een begrotingswijziging. Uit bijlage 4 van het liquidatieplan RMN blijkt wat dit betekent voor de individuele deelnemers in SGL en LSD. Deze liquidatiekosten zijn beïnvloedbaar naar gelang de schappen of de toekomstige uitvoerders van taken die nu bij RMN zijn belegd, personeel van RMN over nemen. Dat is overigens geen vrijblijvende aangelegenheid, maar gebaseerd op het in overheidsland algemeen aanvaarde principe ‘mens

[1] In het liquidatieplan wordt ook ingegaan op de afspraken die gemaakt worden met het Nationaal Park Utrechtse Heuvelrug in het kader van het aflopende contract met RMN.

volgt werk' en mogelijk ook juridisch afdwingbaar op grond van de wettelijke bepalingen omtrent 'overgang van onderneming'.

Opheffing van RMN is weliswaar een gescheiden traject, maar de nauwe verbondenheid met het omvormingstraject van het schap SGL is evident. Het is in dit kader goed te weten dat het bestuur van RMN pas over gaat tot effectuering van het liquidatiebesluit als duidelijk is wat de gevolgen voor de taken en het personeel van RMN zijn van de nieuwe samenwerkingsvorm die ons schap en LSD kiest. Indien er niet tijdig is besloten over een nieuwe samenwerkingsvorm voor ons schap, en de implementatie ervan organisatorisch niet is afgerond vóór 1 januari 2023, dan kan RMN per 31 december 2022 niet worden geliquideerd.

Het bestuur van RMN heeft vanuit haar werkgeversverantwoordelijkheid laten weten een besluit van de deelnemers over opheffing uiterlijk op 15 februari 2022 nodig te hebben om het personele traject dat daarna volgt zorgvuldig en tijdig voor 31 december 2022 te kunnen afronden. Dat betekent dus dat het besluit binnen ons schap over de toekomstige samenwerking ook voor 15 februari 2022 genomen moet zijn.

2.4 Relatie met traject Routebureau

In het Routebureau Utrecht werken alle Utrechtse gemeenten en de provincie samen op het terrein van routes en routenetwerken. Gezamenlijk brengen zij ook de kosten voor instandhouding van het Routebureau op. Het Routebureau is nu organisatorisch ondergebracht bij RMN. Dat kan niet meer nu RMN wordt opgeheven. De provincie is bereid het Routebureau organisatorisch onder te brengen in de provinciale organisatie en de betrokken medewerkers van RMN over te nemen om zo frictiekosten te voorkomen. Deze overname zal niet leiden tot een hogere structurele bijdrage voor de Utrechtse gemeenten.

Er speelt in dit kader ook een andere relevante ontwikkeling. Recent is een evaluatie uitgevoerd over het Routebureau; daarin wordt (onder andere) de optie opgenomen is om het Routebureau onder te brengen in een aparte stichting. Dit evaluatierapport wordt op 26 november 2021 besproken in het Bestuurlijk Overleg Routebureau, waarin alle Utrechtse gemeenten deelnemen. Op deze uitkomst kan nu niet vooruitgelopen worden. Vandaar dat met de provincie het overleg plaatsvindt dat zij het Routebureau uiterlijk per 1 januari 2023, en zoveel eerder als mogelijk, opneemt in de provinciale organisatie. Dit tenzij er tijdig eerder in het Bestuurlijk Overleg Routebureau overeenstemming wordt bereikt over het onderbrengen van het Routebureau in een aparte stichting of er een andere oplossing komt, die voor 1 januari 2023 te realiseren is. Met deze 'vangnet-afspraak' blijft enerzijds de ruimte bestaan om eventueel tot een andere door de deelnemers gewenste oplossing voor de organisatorische inbedding van het Routebureau te komen en wordt anderzijds bereikt dat het Routebureau en de medewerkers die daar werken op 1 januari 2023 in ieder geval een organisatorische thuisbasis hebben.

3. Onderzochte scenario's en weging

3.1 Proces van verkenning

Met de Ambtelijke en Bestuurlijke Begeleidingsgroep zijn gesprekken gevoerd over de hoofdlijnen van mogelijke scenario's voor de toekomstige vormgeving van de samenwerking in ons schap. Op basis van deze gesprekken zijn uit een veelheid van scenario's vier scenario's geselecteerd die de basis vormden voor verdere verkenning. In de periode van uitwerken van de toekomstscenario's zijn ook gesprekken gevoerd met verschillende TBO's en andere organisaties die potentieel de rol van uitvoerder kunnen vervullen in de toekomstige samenwerking. Er is oriënterend gesproken met Recreatie Noord-Holland, Leisurelands, Staatsbosbeheer, Natuurmonumenten, Landschap Erfgoed Utrecht, Utrechts Landschap, RUD, ODRU, Nationaal Park Utrechtse Heuvelrug.

Deze verdere verkenning heeft geresulteerd in vier hoofdscenario's.

3.2 De vier hoofdscenario's

Er zijn in dit traject vier scenario's uitgewerkt en bestuurlijk besproken en gewogen waarvan de essentie als volgt is:

1. **Scenario 'Basis'**: De GR SGL wordt opgeheven. De gronden, in eigendom van SGL, worden overgedragen naar de grondgebiedgemeenten. De gezamenlijkheid sluit een convenant met een uitvoerende partij voor het uitvoeren van de taken. Een gezamenlijke bestuurlijke stuurgroep wordt ingesteld om de taakuitvoering door de uitvoerende partij te monitoren.

2. **Scenario 'Basis+'**: De GR SGL blijft bestaan, zij het mogelijk in een andere variant (zoals beschreven in de Wgr). De gronden, nu in eigendom van SGL, blijven in eigendom van het schap. De gezamenlijkheid sluit een DVO met de uitvoerende partij voor het uitvoeren van de taken die RMN nu uitvoert. Anders dan in het oorspronkelijke uitgangspunt, zal er bij het onderbrengen van alle taken bij een uitvoerende partij geen noodzaak bestaan om naast de GR nog een stuurgroep op te richten. De GR gaat het opdrachtgeverschap zelf invullen.

3. **Scenario 'TBO'**: De GR wordt opgeheven. Een TBO neemt grondeigendom over, en daarmee de gehele taakuitvoer. Bij volledige overdracht van gronden wordt ook zeggenschap over de gebieden overgedragen. Er is hier in principe geen sprake meer van samenwerking tussen deelnemers, maar van overdracht van gebieden aan een nieuwe eigenaar. Deelnemers hebben slechts door bestemmingsplannen, en wellicht een bestuursovereenkomst, invloed op de ontwikkeling van de overgedragen gebieden.

4. **Scenario 'nul'**: De GR SGL wordt opgeheven en alle gronden worden overgedragen aan de grondgebiedsgemeenten. De aan deze gronden verbonden taken worden door de betreffende gemeente zelf uitgevoerd. De samenwerking richt zich op het in stand houden van de recreatieve functies, de samenhang tussen de gebieden en de inbreng van de benodigde middelen. Hiertoe wordt een stuurgroep tussen alle betrokken samenwerkingspartners opgericht.

De uitwerking van de scenario's en de weging per scenario is opgenomen in bijlage B.

3.3 De keuze voor scenario Basis+

De bovengenoemde scenario's zijn door ons bestuur uitputtend besproken en beoordeeld op wenselijkheid en haalbaarheid.

We hebben unaniem geconstateerd dat scenario 'nul' niet wenselijk is. Dit zou immers betekenen dat de bestuurlijke samenwerking zou verdwijnen, waarmee ook de basis voor de provinciale financiële bijdrage vervalt. Bovendien zouden eigendommen moeten worden verdeeld en zou elke gemeente en provincie zelf verantwoordelijk worden voor de taakuitvoering, wat tot kwetsbaarheid en inefficiency leidt en gemeentegrens-overschrijdende samenwerking bemoeilijkt.

Voor scenario 'TBO' geldt dat de wenselijkheid mede afhankelijk is van de voorwaarden waartegen een TBO de gronden wil overnemen. De TBO's Staatsbosbeheer en Landschap Erfgoed Utrecht, die interesse toonden voor de taakuitvoer (voor een groot deel van de gebieden of alle gebieden) van SGL, lieten weten beide niet te opteren voor het overnemen van gebieden. Dat is: in ieder geval niet binnen een periode van enkele jaren. Dit maakt dat het scenario TBO, waarbij gronden worden overgedragen aan een TBO, niet haalbaar is.

We oordeelden voorts dat de scenario's 'Basis' en 'Basis+' het meest wenselijk zijn vanuit het oogpunt van continuering van de samenwerking en gedeeld opdrachtgeverschap. Het scenario 'Basis+' heeft daarbij voordelen ten opzichte van scenario 'Basis'. Het in stand houden van de huidige publieke samenwerkingsvorm in een GR biedt het voordeel dat de samenwerking op de gemeente-grensoverschrijdende recreatietaken robuust blijft, de gronden in gezamenlijk eigendom blijven, de raden en staten positie houden waarmee democratie legitimatie gediend is, de financiële stromen en ook de solidariteit geborgd blijven en één gebundelde opdracht voor de taakuitvoering aan een derde partij gegeven kan worden.

Binnen beide scenario's ('Basis' en 'Basis+') is het vervolgens de vraag of de taakuitvoering wordt belegd bij een of meerdere deelnemers of bij een of meerdere TBO's. Aanvankelijk ging de aandacht – naar aanleiding van de richtinggevende uitspraken – uit naar een centrumconstructie met de Provincie Utrecht of een andere deelnemer als taakuitvoerder. Gaandeweg werd duidelijk dat de betrokkenheid van een TBO bij de taakuitvoering bestuurlijk de voorkeur genoot, vanwege daar aanwezige kennis en ervaring, en de mogelijkheid een strikte scheiding in het opdrachtgeverschap en opdrachtnemerschap aan te brengen.

Aanvullend is door meerdere gemeenten verzocht om te onderzoeken of m.b.t. hun 'natte' taken samenwerking kon worden gezocht met LSD. Ten aanzien hiervan is geconcludeerd dat dit veel onderzoek en overleg vergt en dat het niet haalbaar is dat af te ronden binnen de tijdsspanne die tot de gemeenteraadsverkiezingen resteert voor de besluitvorming over de toekomstige samenwerking. Niettemin blijft het onderwerp op de bestuurlijke agenda staan met de bedoeling het gesprek hierover komend jaar voort te zetten. Dat hebben wij zo ook afgesproken met het bestuur van LSD.

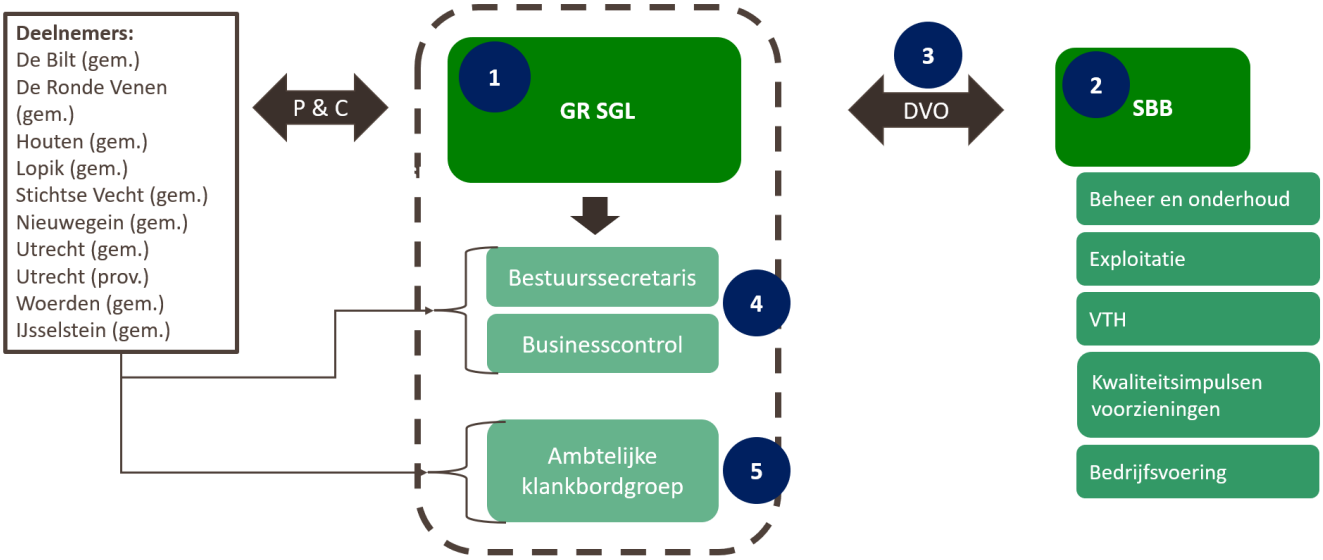
Uit de gesprekken met TBO's is Staasbosbeheer als meest gerede partij uit de bus gekomen om te onderzoeken of de taken die RMN nu voor ons schap uitvoert daar ondergebracht kunnen worden en welke condities dan gelden. Staatsbosbeheer heeft zich bereid getoond de taakuitvoering van het schap op zich te willen nemen, er vanuit gaande dat we het over de condities eens kunnen worden. Ten opzichte van taakuitvoering door een centrumdeelnemer biedt het kiezen van een TBO als opdrachtnemer het voordeel dat er een helder onderscheid ontstaat tussen eigenaarschap en opdrachtgeverschap en dat het van de opdrachtgever-opdrachtnemer-relatie professioneel en zakelijk kan worden ingericht. Staatsbosbeheer voert binnen de Provincie Utrecht al vergelijkbare werkzaamheden uit als RMN (hoewel Staatsbosbeheer beheer en onderhoud van 'natte' terreinen tot op heden alleen uitvoert in andere provincies), de organisatie werkt reeds samen met RMN en heeft beheergebieden in eigendom die grenzen aan de beheergebieden van de schappen. Dit laatste is ook een van de redenen dat Staatsbosbeheer zich bereid toont de taakuitvoering voor schapsgebieden onder

nader overeen te komen condities over te nemen. Staatsbosbeheer is bovendien in staat om niet alleen werk maar ook medewerkers over te nemen tegen arbeidsvoorwaarden die vergelijkbaar zijn met de huidige bij RMN. Staatsbosbeheer is namelijk ook een publieke partij, wat de overgang van medewerkers van RMN met hun werk vergemakkelijkt.

Alles afwegende hebben wij besloten scenario Basis+ aan u voor te leggen als de meest wenselijke en haalbare toekomstige vorm voor de samenwerking. Deze samenwerkingsvorm wordt in de volgende paragraaf verder uitgewerkt.

4. Kernelementen van het voorstel

De samenwerkingsvorm die wordt voorgesteld is het scenario 'Basis+', nader uitgewerkt. De elementen van deze samenwerkingsvorm, zoals schematisch weergegeven in onderstaande afbeelding, worden hierna per onderdeel toegelicht.



Voorgesteld wordt om samenwerking binnen het schap te richten op het beheer van de eigendommen en het invullen van het opdrachtgeverschap naar de uitvoerende partij, die volledig verantwoordelijk wordt voor de taakuitvoering op het terrein van beheer en onderhoud, exploitatie, VTH, kwaliteitsimpulsen voorzieningen en bijbehorende bedrijfsvoering (**element 1**). Dit opdrachtgeverschap richt zich op het stellen van de kaders voor de taakuitvoering en het managen van de DVO die afgesloten wordt. Deze taken van het schap bestuur zijn naar hun aard beleidsarm. Strategische beleidsonderwerpen maken geen onderdeel uit van de taken van het schap. Deze wezenlijke verandering van taken is terug te zien in een lichter bestuursmodel, met een in omvang kleiner bestuur en minder bestuursvergaderingen met minder agendapunten. De bestuurskosten liggen daardoor lager dan nu. Deze wezenlijke verandering betekent een trendbreuk met de huidige manier van werken en sluit aan bij de richtinggevende uitspraken die begin 2021 zijn gedaan.

De toekomstige samenwerking krijgt vorm in een juridisch zo licht mogelijke publiekrechtelijke vorm (hierna: de Regeling), waarin alle 9 gemeenten en de provincie Utrecht blijven deelnemen, zeggenschap houden en een financiële bijdrage blijven betalen. Dit is van belang met het oog op het beheer van het gemeenschappelijk eigendom van de gebieden, om de uitvoering van de VTH-taken binnen het gehele gebied van het schap op een eenduidige wijze te doen en om als collectief van deelnemers gezamenlijk opdracht te verlenen aan één externe partij voor de taakuitvoering voor het gehele gebied. Bovendien blijft zo sprake van een publieke en solidaire grondslag onder de samenwerking. Dat draagt bij aan stabiliteit en toekomstbestendigheid van de samenwerking.

Voorgesteld wordt om te opteren voor Staatsbosbeheer als taakuitvoerder voor het grootste deel van de schapstaken (**element 2**). Dat wil zeggen: Staatsbosbeheer neemt de taken a) beheer en onderhoud, b) toezicht en handhaving, c) verbeteren van bestaande bestemmingen met kwaliteitsimpulsen, d) exploitatie en e) en het hierbij behorende deel van de bedrijfsvoering op zich. Ten aanzien van dat laatste valt te denken aan

contractbeheer en contractmanagement, ondersteuning bij de aanbesteding van onderhoudswerken, registratie van financiën en de onderhoudsstaat van eigendom, etc. Een deel van de huidige bedrijfsvoeringtaken van RMN, zoals de directeursfunctie, vervalt bij opheffing van RMN.

Strategische ontwikkeling (de uitbreiding en het verbinden van gebieden) blijft geregeld via het programma Groen Groeit Mee. Dit wordt geen taak van Staatsbosbeheer. Voor zover er nog besluiten van het bestuur nodig zijn over beleidsaspecten die te maken hebben met de eigendommen worden deze voorbereid door de bestuurssecretaris, in samenspraak met de ambtelijke klankbordgroep. SBB kan hier vanuit de uitvoeringspraktijk input voor aanleveren. Staatsbosbeheer is dus – met inachtneming van nader in de DVO vast te leggen handelingsruimte met betrekking tot de taakuitvoering – 'slechts' uitvoerder.'

Het voordeel van Staatsbosbeheer als taakuitvoerder voor (vrijwel) het gehele takenpakket van het schap is dat zij zodoende één centraal aanspreekpunt kent voor de recreant en afnemer. Bovendien kunnen aanbestedingstechnische risico's beperkt worden omdat Staatsbosbeheer ook een publieke organisatie is. Het zijn van een publieke partij heeft mogelijk ook het voordeel dat er geen BTW hoeft te worden afgedragen. Beide aspecten worden de komende maanden nader onderzocht en worden door ons als bestuur SGL mee gewogen bij de besluitvorming in juni 2022 om met Staatsbosbeheer een samenwerking aan te gaan en een DVO te sluiten.

Gezien de kansrijkheid van deze optie zullen wij als bestuur, samen met het bestuur van RMN, op korte termijn een intentieovereenkomst tot onderzoek met SBB sluiten. Deze is als bijlage 2 ter kennisgeving bijgevoegd. Op basis van deze intentieovereenkomst wordt een onderzoek gestart naar uitvoering door SBB van de taken voor het schap die nu door RMN uitgevoerd worden, de condities die SBB daaraan verbindt en wat het betekent voor het RMN-personeel. Deze intentieovereenkomst schept geen verplichtingen van ons schap tegenover SBB, anders dan dat we ons gezamenlijk inspannen om binnen de afgesproken periode een adequaat onderzoeksresultaat op te leveren als basis voor de besluitvorming die daarna volgt. Tegelijkertijd sluiten we deze intentieovereenkomst niet zo maar; we hebben er alle vertrouwen in dat we met Staatsbosbeheer tot goede afspraken kunnen komen. Wij streven ernaar dit gezamenlijke onderzoek vóór 1 juni 2022 af te ronden en op basis van de uitkomsten daarvan in ons AB voor 30 juni 2022 een besluit te nemen over het aangaan van de samenwerking met SBB. Zodat de resterende tijd tot 1 januari 2023 kan worden gefocust op het afsluiten van de DVO en het voorbereiden van de transitie van taken en medewerkers. Wij houden u hiervan op de hoogte.

Het bestuur van de Regeling heeft op dit onderdeel straks als voornaamste taak het vervullen van de rol van opdrachtgever tegenover Staatsbosbeheer als beoogd uitvoerder in naam van de deelnemers (**element 3**). De bedoeling is dit vorm te geven in een DVO, die wordt afgesloten tussen ons schap en Staatsbosbeheer. Daarin worden duidelijke prestatieafspraken gemaakt over het takenpakket en de condities van uitvoering door Staatsbosbeheer waardoor er meer grip op de efficiëntie van de taakuitvoering ontstaat.

Voorgesteld wordt om de taken van de businesscontroller en de bestuurssecretaris niet onder te brengen bij Staatsbosbeheer (**element 4**). De voornaamste redenen om deze taken niet bij Staatsbosbeheer te beleggen zijn dat er zo schaps-controle en -toezicht op de uitvoering van de DVO wordt geborgd en dat de scheiding tussen de verantwoordelijkheden van opdrachtgever (het schap) en opdrachtnemer (SBB) helder blijven. Een van beide functionarissen zal de rol van materieel opdrachtgever tegenover Staatsbosbeheer vervullen, in mandaat van het schap als formeel opdrachtgever. De businesscontroller stelt de P&C-documenten voor het schap op; dat zijn de jaarrekening en de begroting.

Personele kosten voor deze functies worden door het schap betaald aan de deelnemer die het personeel in kwestie beschikbaar stelt. De provincie Utrecht heeft zich bereid verklaard de functies van businesscontroller

en bestuurssecretaris in te vullen. Wij voeren hierover inmiddels overleg met de provincie en hebben alle vertrouwen in een goede afloop.

Voorgesteld wordt om een vaste ambtelijke klankbordgroep in te stellen waarin alle schapsdeelnemers ambtelijk vertegenwoordigd kunnen zijn (**element 5**). Deelname hieraan heeft geen verplichtend karakter voor de deelnemers. Het is aan hen om hierin een eigen keus te maken. Het doel van deze klankbordgroep is het ondersteunen en optreden als klankbord voor de bestuurssecretaris en de businesscontroller. Door deel te nemen in de klankbordgroep worden de deelnemers ambtelijk goed betrokken bij het werk van het schap en kunnen zij hun bestuurders adequaat adviseren. De klankbordgroep komt periodiek bijeen met de bestuurssecretaris en businesscontroller.

5. Consequenties

5.1 Wat lossen we met dit voorstel op en wat wordt er anders t.o.v. de huidige situatie?

De voorgestelde samenwerkingsvorm, zoals in paragraaf 4 gepresenteerd, biedt oplossingen voor de problemen die door de deelnemers van SGL worden ervaren in het huidige construct. We lichten deze toe.

Een eerste probleem in de huidige samenwerking is het gebrek aan **bestuurlijke grip** op de taakuitvoering. De huidige samenwerkingsvorm kent een dubbele GR – te weten: SGL én de GR bedrijfsvoeringsorganisatie RMN. De GR RMN brengt een extra bestuurslaag met zich mee die resulteert in verminderde bestuurlijke grip vanuit u als deelnemers in SGL op de taakuitvoering. In de voorgestelde samenwerkingsvorm wordt dit opgelost door de GR RMN op te heffen en SGL directe verantwoordelijkheid te geven voor de taakuitvoering en de opdrachtverlening aan Staatsbosbeheer als de beoogde uitvoerende partij. U bent daar via uw vertegenwoordiger in het bestuur bij betrokken.

In het verlengde van het eerste probleem speelt het ontbreken van **een zuivere opdrachtgevers-opdrachtnemersrelatie omdat** SGL ook eigenaar is van RMN. Dit betekent dat het voor bestuurders moeilijk is rollen en verantwoordelijkheden in SGL en in RMN te onderscheiden en te scheiden. In de nu voorgestelde samenwerkingsvorm is sprake van een zuivere opdrachtgeversrol (het schap) en opdrachtnemersrol (SBB). Dat maakt zakelijke sturing op de uitvoering en geleverde prestaties eenvoudiger.

Naast de bestuurlijke grip op de taakuitvoering ontbreekt het ook aan grip op de **financiën**. Er zijn in de huidige samenwerking geen heldere afspraken omtrent de taakuitvoering door RMN en het kwaliteitsniveau ervan vastgesteld. In de voorgestelde samenwerkingsvorm wordt dit opgelost door het afsluiten van een DVO met Staatsbosbeheer, waarin heldere dienstverleningsafspraken worden gemaakt. Hierdoor ontstaat meer grip op de prijs-kwaliteitverhouding en de efficiency.

Een ander gesignaleerd probleem in de huidige samenwerking is het gebrek aan **robuustheid van de taakuitvoerende organisatie**. RMN is een relatief kleine en daardoor kwetsbare en dure organisatie waarin uitval van kritieke functies bovendien niet zomaar opgevangen kan worden door de organisatie. Dit wordt versterkt door het feit dat de gegevensadministratie binnen RMN niet optimaal is georganiseerd waardoor een grote afhankelijkheid ontstaat van de kennis die werknemers ‘in hun hoofd’ hebben. In de nieuwe samenwerkingsvorm treedt Staatsbosbeheer op als taakuitvoerder. Staatsbosbeheeris een grote organisatie die soortgelijke taken als die voor de schappen op vele andere plekken in Nederland uitvoert en eventuele personele schommelingen kan ondervangen.

Door te kiezen voor een grote, robuuste uitvoeringsorganisatie ontstaan ook kansen op verlaging van de uitvoeringskosten, met name de ‘overhead’ kosten. De kosten van de huidige samenwerkingsvorm, specifiek de **‘overhead’ kosten** van RMN, worden in de huidige samenwerkingsvorm immers als problematisch ervaren. In de voorstelde samenwerkingsvorm wordt een deel van deze kosten verlaagd door het wegvallen van RMN. Hierdoor verdwijnen naast bijbehorende bestuurskosten ook een deel van de administratiekosten. ‘Overhead’ kosten worden in de nieuwe samenwerkingsvorm zo beperkt mogelijk gehouden door deze taken zoveel mogelijk te onder te brengen bij Staatsbosbeheer, die deze in haar bestaande administratieve apparaat incorporeert. Enkel de functies van de controller en de bestuurssecretaris blijven actief voor het schap. De financiële consequenties zijn beschreven in paragraaf 5.

Een belangrijk ervaren probleem in de huidige samenwerking is voorts de **bestuurlijke drukte**: teveel bestuursvergaderingen en te lange agenda’s. In de voorgestelde samenwerkingsvorm wordt deze bestuurlijke drukte aanzienlijk verminderd door twee factoren: 1. door het wegvallen van RMN en haar bestuur, 2. door een

juridisch zo licht mogelijke inrichting van het bestuursmodel, waarin alle 9 gemeenten en de provincie Utrecht blijven deel nemen, zeggenschap houden en een financiële bijdrage blijven betalen. Hoe dit er uit ziet is uitgewerkt in bijlage 1. . Daarbij zal de betrokkenheid van de raden en staten, naast de formele rol met betrekking tot de P&C-documenten, bij de inhoud van het werk van het schap op een manier invulling krijgen.

Een aanvullend voordeel van de voorgestelde samenwerkingsvorm is tot slot dat de **ambtelijke betrokkenheid** vanuit de deelnemers bij het werk van het schap goed wordt geborgd door het instellen van de ambtelijke klankbordgroep. Dit verhoogt ook de kwaliteit van de advisering binnen de deelnemers.

Bij dit alles is van belang dat wij ons als bestuur SGL en als deelnemers realiseren dat deze nieuwe samenwerkingsvorm een trendbreuk is met hoe het nu gaat en dus ook om een cultuurverandering binnen de samenwerking vraagt, waar we samen aan moeten werken.

5.2 Financiële consequenties

Voor de berekening van de financiële consequenties wordt onderscheid gemaakt in

a) de incidentele kosten van de omvorming en
b) de structurele effecten op de begroting van de deelnemers na implementatie van dit voorstel.

Ad a) Incidentele kosten van de omvorming

Voor de incidentele kosten van de omvorming gaan we in de eerste plaats uit van het aandeel SGL in de liquidatiekosten van RMN. Dit is een bedrag van € 0,86 miljoen. Zie voor de verantwoording en verdeling van deze kosten paragraaf 2.3.

Daarnaast wordt een bedrag van € 0,25 miljoen geraamd aan incidentele kosten die samenhangen met de omvorming van het schap zelf. Daarbij gaat het om onderzoekskosten, opstartkosten en inrichtingskosten die in de besluitvormingsvoorbereiding worden gemaakt en die de nieuwe uitvoeringsorganisatie en de provincie Utrecht (als kandidaat gastheer voor de ondersteuningseenheid) maken en mogelijk doorbelasten aan ons schap[2].

Het totaal van de incidentele kosten voor de omvorming wordt daarmee voor ons schap geraamd op € 1,11 miljoen. In bijlage C bij dit voorstel is de verdeling van deze kosten over onze deelnemers opgenomen. Deze kosten worden gedekt op de begroting van ons schap in het jaar waarin de financiële verplichting voor deze kosten daadwerkelijk wordt aangegaan (2022) en zullen in de begrotingswijziging van september 2022 onder verwijzing naar dit voorstel worden verwerkt.

Ad b) de structurele effecten op de begroting van de deelnemers na implementatie van dit voorstel

Voor een berekening van de structurele effecten is op dit moment nog niet voldoende informatie beschikbaar. Hiervoor is een aanbod van de beoogde uitvoerder(s) van de beheer- en ander taken nodig. Desalniettemin kan een zeer globale raming van de structurele effecten worden gemaakt door uit te gaan van een gelijkblijvend saldo van baten en laten op de primaire taken en een reële besparing op de overheadkosten in de toekomstige begroting. Hierna wordt dit toegelicht.

De begroting 2021 voor SGL ziet er op de 5 programma's als volgt uit (bedragen x € 1.000):

Tabel 1. Programmabegroting 2021 SGL

SGL	SGL Lasten (huidig)	SGL Lasten (nieuw)	Verschil huidig - nieuw
P1 Beheer en onderhoud	€ 1.532	€ 1.532	€ 0
P2 Toezicht en handhaving	€ 546	€ 546	€ 0
P3 Ontwikkeling	€ 19	€ 19	€ 0
P4 Exploitatie	€ 2.099	€ 2.099	€ 0
P5 Overhead	€ 2.461	€ 1.800	€ -661

[2] Onderdeel zijn de kosten voor externe begeleiding van het besluitvormingsproces en voor een eventuele projectleider/ kwartiermaker van de nieuwe governance.

TOTAAL	€	6.657	€	5.996	€	-661

De exploitatie van SGL is onderverdeeld in de twee gescheiden onderdelen SGL-A (lasten € 4,9 miljoen) en SGL-B (voormalig VVP, lasten € 1,8 miljoen), totaal lasten € 6,7 miljoen. Wanneer in de nieuwe samenwerkingsvorm de overhead wordt verlaagd van de huidige 37% naar 30% (dit is een aanname), ontstaat een structureel voordeel van € 0,66 miljoen op de totale lasten (10% van het totaal). Dit voordeel kan geheel of gedeeltelijk worden ingezet voor de noodzakelijke kwaliteitsimpuls op de taakuitvoering.

De overheadkosten in de nieuwe situatie bestaan uit twee componenten:

- de eigen kosten van het schap voor de bestuursondersteuning en het vormgeven van het opdrachtgeverschap namens de deelnemers van het schap naar Staatsbosbeheer wordt vormgegeven (secretarisfunctie en controllersfunctie voor het opstellen van de P&C-documenten). Doordat er geen inhoudelijke eigenaarsvergaderingen meer zijn (omdat slechts via een DVO wordt gestuurd en verantwoord) kan de nieuwe samenwerking volstaan met 0,1 f.t.e. voor de bestuurssecretaris en 0,1 f.t.e. voor de businesscontroller. Dit is veel minder dat nu aan ons schap via de verdeelsleutel voor deze functies door RMN wordt doorbelast.
- de overhead doorbelasting van de nieuwe opdrachtnemer (SBB). Omdat we het aanbod van SBB nog niet kennen moet een aanname worden gedaan over de omvang van de overhead die SBB doorbelast in haar tarieven voor de uitvoering van de taken. 30% lijkt hiervoor een reële aanname.

Indien dit structurele voordeel wordt gerealiseerd, is bij de eerder berekende incidentele kosten van € 1,11 miljoen sprake van een terugverdientijd van afgerond 2 jaar. Naar de mate waarin het lukt meer medewerkers met hun werk mee over te laten gaan naar Staatsbosbeheer zullen daarmee de eenmalige liquidatiekosten afnemen[3].

5.3 Overige consequenties

Momenteel zijn de provincie en de gemeente Utrecht in gesprek over een uitruil van hun financiële bijdrage voor ons schap en LSD. De reden hiervoor is dat de gemeente Utrecht per 1 januari 2023 uit LSD wil treden gezien het geringe belang dat zij bij dit schap heeft. De uitruil betekent dat waar de gemeente Utrecht niet meegaat in de nieuwe samenwerking voor de LSD, de gemeente Utrecht meer verantwoordelijkheid en middelen toebedeelt aan de toekomstige samenwerkingsvorm voor SGL. Gelijktijdig maakt de provincie Utrecht de omgekeerde beweging. Een lagere bijdrage aan SGL en een hogere bijdrage in LSD. Daarmee kan de Provincie Utrecht meer invloed uitoefenen op de opgave in LSD, inclusief daarbij de verwevenheid met de Natura 2000. De stad is omgekeerd meer betrokken bij de regionale opgave die de stad betreffen. In concreto: de huidige bijdrage van de gemeente Utrecht aan LSD (ca € 185.000 per jaar) gaat naar SGL en de provincie verlaagt haar bijdrage in SGL met eenzelfde bedrag en verschuift deze naar LSD. Deze beweging heeft geen gevolgen voor de stemverhouding in ons Algemeen bestuur. Bovendien blijft de gemeente Utrecht bijdragen in de liquidatiekosten van RMN. De gemeente en de provincie hebben hier inmiddels op bestuurlijk niveau overeenstemming over bereikt; definitieve besluitvorming vindt in het kader van dit bredere voorstel plaats.

[3] Dat wil niet per definitie zeggen dat daarmee ook de structurele kosten toenemen die Staatsbosbeheer in rekening gaat brengen bij het schap voor de uitvoering van de taken.

6. Risico's en onzekerheden

6.1 Het afhaken of later kunnen instappen van Staatsbosbeheer

Een belangrijk risico is het afhaken of later kunnen instappen van Staatsbosbeheer als taakuitvoerder voor (een deel van) de schapsgebieden. Het is mogelijk dat Staatsbosbeheer de taakuitvoer organisatorisch niet uitvoerbaar acht – bij specificering van werkzaamheden en budget – of omdat de door het schapsbestuur gewenste taakuitvoer te weinig aansluit bij de beleidsdoelstelling van Staatsbosbeheer. Ook kan het zijn dat we geen, of niet tijdig, overeenstemming bereiken over de condities die Staatsbosbeheer stelt aan de taakuitvoering of het overnemen van RMN-personeel.

Staatsbosbeheer is een publieke partij, die vergelijkbare arbeidsvoorwaarden kan bieden voor het van RMN over te nemen personeel. Een andere publieke partij die het gehele takenpakket van SGL op zich kan nemen is niet gevonden. Er is op dit moment ook geen alternatieve TBO of marktpartij in beeld die dit zou kunnen.

Het uiteindelijke risico, bij afhaken van Staatsbosbeheer, is dat er geen uitvoeringsorganisatie gereed staat voor taakovername per 1 januari 2023. Er zijn dan twee alternatieven: óf RMN blijft bestaan, óf RMN wordt toch opgeheven en de deelnemers zullen de taakuitvoering alsnog zélf moeten organiseren (scenario 'nul'). In dat laatste geval kunnen -een deel van de- deelnemers ook besluiten hun krachten op dit punt in een door hen te bepalen vorm te bundelen. Dat is dan aan hen.

6.2 Aanbestedingsrisico

Het aangaan van een samenwerking met Staatsbosbeheer, is niet geheel zonder aanbestedingsrechtelijk risico. Vooralsnog willen wij gebruik maken van de uitzonderingsgrond van het alleenrecht omdat wij dat zien als de route met de minste risico's. Aandachtspunt daarbij is of er sprake is van een in het Europese verdrag genoemde uitzondering (openbaar gezag, orde, gezondheid en veiligheid) óf een zogenaamde 'dwingende reden van algemeen belang'. Onderbouwd kan worden dat een gecombineerde taakuitoefening waarin VTH-taken en beheerstaken vanuit één hand worden verricht, een dwingende reden kan vormen.
Het aanbestedingsrisico moet bovendien worden geduid in het perspectief van de beperkte mogelijkheden om voor RMN een andere oplossing te vinden. Hierbij is van belang dat Staatsbosbeheer een publieke partij is die als enige partij in staat is om medewerkers op lange termijn vergelijkbare arbeidsvoorwaarden te bieden. Daarbij komt dat geen 'werk' van de markt wordt gehaald. Ook nu worden de taken door een publieke partij uitgevoerd. De aard van het takenpakket, specifiek de VTH-taken, maakt dat private partijen de taken niet uit kunnen voeren of tegen aantrekkelijke condities willen uitvoeren. Een afspraak waarbij gestuurd kan worden via een DVO met Staatsbosbeheer als solide publieke partij is dan feitelijk ook om deze reden de enige mogelijkheid met perspectief op een toekomstbestendige en robuuste taakuitvoering.
Er zijn vergelijkbare casussen waarin Staatsbosbeheer taken is gaan uitvoeren voor publieke organisaties, onder andere voor de provincie Zuid-Holland en gemeenten in deze provincie. Wij zullen in het onderzoek met Staatsbosbeheer verkennen welke vormgeving daar gekozen is en nagaan of deze ook bruikbaar is in onze situatie.

6.3 Niet plaatsbaar personeel

De inzet is dat het huidige personeel van RMN wiens werk over gaat naar Staatsbosbeheer ook mee gaat naar Staatsbosbeheer volgens het uitgangspunt 'mens volgt werk'. Hetzelfde geldt voor het personeel van het Routebureau naar de provincie. Daarnaast doen wij een beroep op de deelnemers om bij vacatures aandacht te hebben voor kansen voor RMN-medewerkers. Mocht het onverhoopt zo zijn dat personeel niet overgedragen kan worden dan blijven de liquidatiekosten navenant hoog en daarbij ook de eenmalige bijdrage in deze kosten van ons schap.

6.4 Geen samenhangende besluitvorming

Zoals al vermeld is effectuering van het opheffingsbesluit van RMN pas mogelijk indien ook bij de parallelle trajecten van ons schap, LSD en Routebureau is besloten over een nieuwe samenwerkingsvorm respectievelijk nieuwe organisatie en duidelijk is welke medewerkers en contracten met hun werk mee over kunnen naar een andere organisatie. Risico is dat RMN niet op 31 december 2022 kan worden geliquideerd als er in deze drie trajecten geen alternatieve organisatie gereed staat voor taakovername met bijbehorend personeel.

7. Planning van het vervolgproces

Om tot ordentelijke en rechtsgeldige besluitvorming te komen volgen wij onderstaand stappenplan.

Tabel 2: Proces vanaf instemming met voorstel door DB en AB SGL

Stap:	Datum:
Stap 1: AB doet het voorstel aan de deelnemers	**1 nov.**
Stap 2: Voorstellen toelichten in Raadsklankbordgroep	**Medio nov.**
Stap 3: Deelnemers behandelen het voorstel (colleges, raden, GS, PS) en informeren DB over de uitkomst	**1 feb.**
Stap 4: DB doet voorstel aan AB om besluit definitief te maken	**2 feb.**
Stap 5: AB maakt besluit definitief	**15 feb.**

Uiterlijk 15 februari 2022 stellen wij, als algemeen bestuur, vast of u instemt met de voorstellen voor de nieuwe samenwerkingsvorm en of het vereiste 2/3de meerderheidsbesluit door u als deelnemers in SGL genomen is met betrekking tot de nieuwe tekst van de Regeling.

Voor de implementatie van de nieuwe samenwerkingsvorm zal de planning vanaf 1 maart 2022 nog nader worden gespecificeerd. De hoofdlijnen hiervan zijn als volgt. Met ingang van 1 november 2021 wordt gestart met het onderzoek dat in de intentieovereenkomst met Staatsbosbeheer wordt afgesproken. Dit onderzoek loopt dus parallel aan de besluitvorming zoals in bovenstaande stappen beschreven. De uitkomsten van dit onderzoek zullen uiterlijk 1 juni 2022 ter besluitvorming aan het AB worden voorgelegd. Het AB beslist vervolgens voor 30 juni 2022.

De tweede helft van 2022 zal vervolgens worden gebruikt voor: a. het inregelen van de nieuwe bestuurlijke constellatie en b. taakoverdracht naar Staatsbosbeheer, zodat er op 1 januari 2023 een organisatie gereed staat die de taken van het schap SGL adequaat kan uitvoeren.

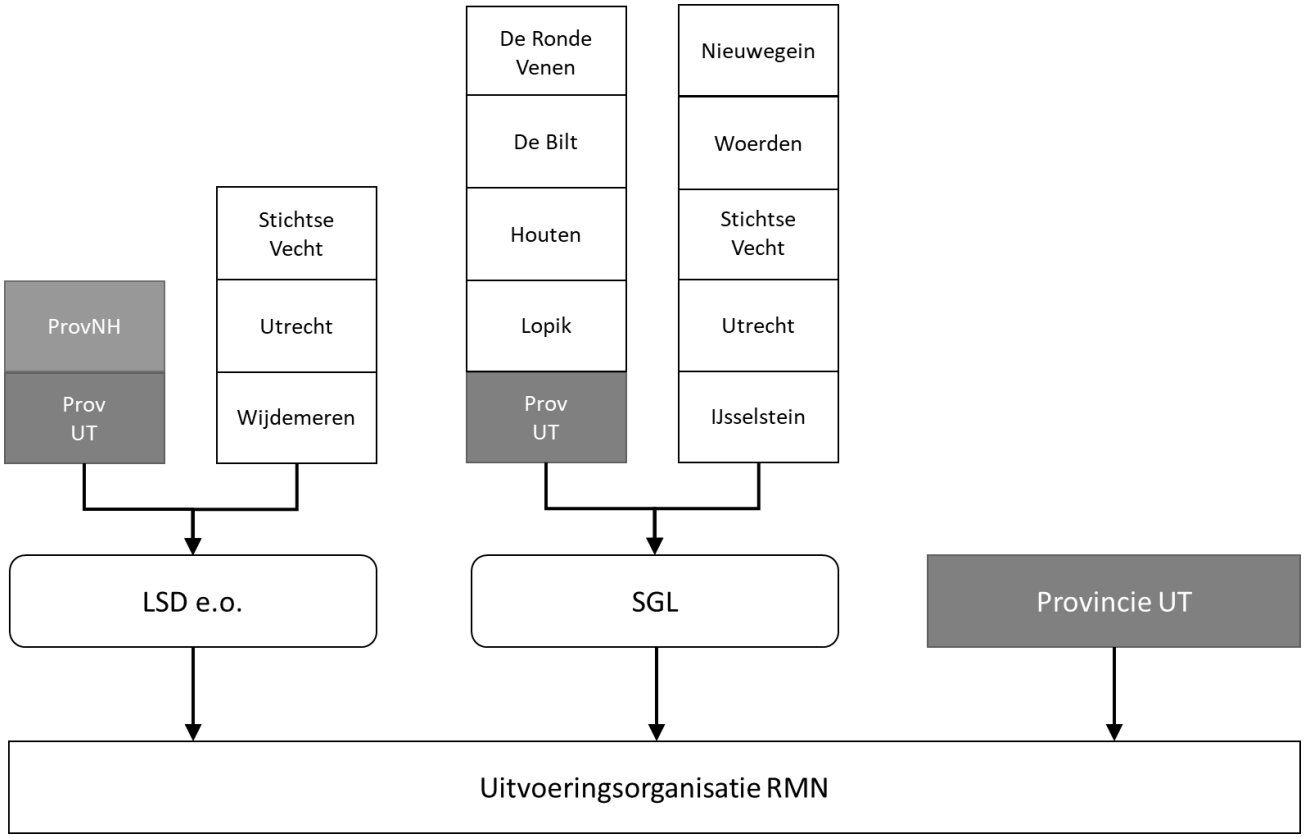
Bijlage A: Beschrijving van de huidige situatie

Recreatieschap Stichtse Groenlanden is een gemeenschappelijk regeling waaraan 9 gemeenten (De Bilt, De Ronde Venen, Houten, Lopik, Stichtse Vecht, Nieuwegein, Utrecht, Woerden en IJsselstein) en de Provincie Utrecht deelnemen. SGL heeft, als openbaar lichaam, zowel een algemeen als een dagelijks bestuur. De regeling is een raadsregeling, hetgeen het schap voorziet van verordenende bevoegdheid.

Het recreatieschap SGL heeft twee programma's, SGL-A en SGL-B, die een gescheiden begroting kennen. Programma B was tot 2017 een eigen schap (Vinkeveense Plassen) waarvan, naast De Ronde Venen, ook de gemeente Amsterdam deelnemer was. Na uittreden van de gemeente Amsterdam is De Ronde Venen toegetreden tot Stichtse Groenlanden als SGL-B.

Het recreatieschap SGL is deelnemer in de gemeenschappelijke regeling Bedrijfsvoeringsorganisatie Recreatie Midden Nederland (RMN). RMN heeft daarnaast twee andere deelnemers, te weten: het Plassenschap Loosdrecht e.o. (LSD), en de provincie Utrecht. RMN is bedoeld als personeelsorganisatie van de recreatieschappen SGL en LSD, en heeft daarom geen eigendommen.

Figuur 1: Huidige situatie



RMN voert aldus de taken uit van Plassenschap Loosdrecht e.o. en Stichtse Groenlanden. Naast de reguliere taken van de schappen voert RMN taken uit voor het Routebureau en het Nationaal Park Utrechtse Heuvelrug (NPUH). Het Routebureau is als werkeenheid ondergebracht bij RMN.

De taken van SGL, waarvoor RMN de uitvoering verzorgt, zijn als volgt te onderscheiden:

- Beheer en onderhoud;
- Vergunningverlening, Toezicht en Handhaving;
- Exploitatie;
- Bestaande bestemmingen verbeteren met kwaliteitsimpulsen (ontwikkeling);
- Bedrijfsvoering, communicatie en bestuursondersteuning.

Exploitatie heeft betrekking op het contractbeheer en het beheer van inkomsten door exploitatie van schapsgronden en -eigendommen. Hieronder vallen onder meer: verpacht, verhuur van gebouwen (kiosk, restaurant, etc.) of terreinen (vissen, hondenuitlaat, evenementen, etc.) en sluisgelden.

Kwaliteitsimpulsen (ontwikkeling) hebben betrekking op het verbeteren van de terreinen uitgaande van de bestaande bestemmingen. Dit is te onderscheiden van strategische ontwikkeling, wat gaat over de uitbreiding en het verbinden van gebieden of het veranderen van de bestemming. Deze taak is niet belegd bij RMN maar wordt geregeld door het programma Groen Groeit Mee, waarin alle schapsgemeenten deelnemen.

Recreatie Midden Nederland kent voorts in de vastgestelde begroting van 2021 een formatie van 45,05 f.t.e. Hiervan behoort 13,90 f.t.e. tot de overheadfuncties directie en bedrijfsvoering (30%). De begroting 2021 voor SGL ziet er op de 5 programma's als volgt uit (bedragen x € 1.000):

Tabel 3. Programmabegroting 2021 per schap

SGL	SGL Lasten	SGL Baten	SGL Saldo
P1 Beheer en onderhoud	€ 1.532	€ 1.231	€ -301
P2 Toezicht en handhaving	€ 546	€ 438	€ -107
P3 Ontwikkeling	€ 19	€ 16	€ -4
P4 Exploitatie	€ 2.099	€ 3.004	€ 905
P5 Overhead	€ 2.461	€ 1.977[4]	€ -484
TOTAAL	€ 6.657	€ 6.666	€ 9

De exploitatie van SGL is onderverdeeld in de twee gescheiden onderdelen SGL-A (lasten € 4.881) en SGL-B (voormalig VVP, € 1.775).

[4] Begroting 2021 SGL

Bijlage B: Weging van de drie afgevallen scenario's

In paragraaf 3 van voorliggend voorstel zijn vier scenario's beschreven: 'Basis', 'Basis+', 'TBO' en 'nul'. In paragraaf 4 wordt het scenario Basis+ als voorkeursvariant uitgewerkt. In deze bijlage worden de kernelementen, consequenties en overwegingen van de andere drie afgevallen scenario's in meer detail toegelicht.

Omdat de scenario's rekening houden met de opheffing van RMN, kennen deze een gedeeld voordeel. Dat is: in alle vier de scenario's wordt de governance-structuur aanzienlijke vereenvoudigd omdat de 'dubbele GR' wordt opgeheven – te weten: de GR SGL als een van de opdrachtgevers van de BVO RMN. Hierdoor wordt de bestuurlijke drukte verminderd en ontstaat er een directe relatie tussen de deelnemers en de opdrachtnemer. Omdat dit een gedeeld voordeel is van alle vier de scenario's zal dit niet meer per scenario worden benoemd.

Scenario 'Basis'

Kernelementen:
In scenario 'Basis' wordt de GR opgeheven en worden de gronden uit het schap toebedeeld aan de respectievelijke grondgebiedgemeenten. Dit heeft tot gevolg dat eventuele zakelijke rechten ten laste of ten goede komen aan de grondgebiedgemeente. Dat geldt ook voor eventuele kwalitatieve contractuele verplichtingen. Deelnemers maken (per convenant) afspraken over een in gezamenlijkheid te verstrekken opdracht voor de taakuitvoering in de gebieden – ofwel aan een (centrum)deelnemer ofwel aan een TBO. Een gezamenlijke bestuurlijke stuurgroep wordt ingesteld om de taakuitvoer door de uitvoerende partij te monitoren.

Consequenties:
De solidaire grondslag en publieke basis onder de samenwerking vervalt. Er is geen sprake meer van een gezamenlijk optrekken op bestuurlijk niveau als het gaat om de recreatietaken. De raden en staten hebben geen positie meer. Daarmee vervalt ook de democratische legitimatie voor deze vorm. De bestuurlijke drukte wordt tegelijkertijd aanzienlijk verminderd. Alleen voor wat betreft de taakuitvoering wordt voor een gebundelde opdrachtverlening gekozen. De in te stellen stuurgroep (van de colleges) moet van een mandaat worden voorzien om te besluiten. Het wordt mogelijk om per convenant in een helder onderscheid tussen opdrachtgever en opdrachtnemer te voorzien. Deze wordt wel minder helder voor zover één van de deelnemers belast wordt met de taakuitvoering.

Overwegingen:
Met het opheffen van de GR valt een voorname lange-termijnbasis voor de samenwerking weg; dit maakt de samenwerking weinig toekomstbestendigheid. Dit scenario ligt ver weg van het gezamenlijke belang dat de deelnemers hebben bij het overleggen en afstemmen over recreatiestaken die gemeentegrens overschrijdend spelen. De stuurgroep is geen juridische entiteit. De opdracht voor de taakuitvoering moet in formele zin dus door een van de gemeenten of de provincie worden gegeven, mede namens de anderen. Er zijn hulpconstructies nodig om het opdrachtgeverschap juridisch goed te borgen en de vraag is of dat het niet weer weinig transparant maakt voor de raden die op afstand komen.
Indien een of meerdere centrumdeelnemers de taken (met name beheer en onderhoud) zouden uitvoeren in opdracht van alle deelnemers, ontstaat er een aanbestedingsrisico. Dit risico wordt groter indien enkele deelnemers zich beperken tot het doen van een financiële bijdrage. Het risico kan enigszins worden beperkt door veel nadruk te leggen op de gemeenschappelijke strategie in de samenwerking en bijvoorbeeld een zware

governance-structuur op te tuigen waarin alle partijen zeggenschap hebben over de uitvoering van ‘de opdracht’.
De robuustheid van de taakuitvoering – de mate waarin over een langere periode een stabiele kwaliteit van diensten kan worden geleverd – is afhankelijk van de taakuitvoerende organisatie in kwestie. Is dit een organisatorisch stabiele en (relatief) grote organisatie met ervaring met de uitvoering van soortgelijke taken, dan komt dit de robuustheid van de taakuitvoering ten goede.
De samenwerkingsvorm zal financieel houdbaar zijn voor zover de taken van de samenwerking worden belegd bij een kundige taakuitvoerder. Integrale belegging van taken bij één uitvoerder kan efficiëntievoordelen opleveren. Indien een centrumdeelnemer (een deel van) de taakuitvoering op zich neemt zal deze een prikkel hebben om de uitvoeringskosten van de opgedragen taken laag te houden – aangezien ze ook opdrachtgever is.

Scenario ‘TBO’

Kernelementen:
In het scenario ‘TBO’ verdwijnt de GR SGL. De gronden worden overgedragen aan een TBO die daarmee ook de taakuitvoering overneemt.

Consequenties:
Omdat de GR SGL verdwijnt, verdwijnt ook het gemeenschappelijk eigendom. Het eigendom – en daarmee de zakelijke rechten – komt ten goede of ten laste aan de TBO die de gronden overneemt. Hiermee vervalt de samenwerking tussen de huidige schapsdeelnemers in zijn geheel en geven de deelnemers de zeggenschap over hun grondeigendommen en de benutting ervan geheel uit handen aan de TBO. Zij hebben ook geen kosten meer voor de taakuitvoering Deelnemers hebben door middel van bestemmingsplannen nog enige invloed op de bestemming van de overgedragen gronden, maar opdrachtgeverschap is hiervoor geen passende term. Het opdrachtgeverschap verdwijnt in dit scenario dus ook. De robuustheid van de taakuitvoering – de mate waarin over een langere periode een stabiele kwaliteit van diensten kan worden geleverd – is afhankelijk van de TBO waaraan de gronden worden overgedragen. Is dit een organisatorisch stabiele en (relatief) grote organisatie met ervaring met de uitvoering van soortgelijke taken, dan komt dit de robuustheid van de taakuitvoering ten goede.

Overwegingen:
In dit scenario dragen de deelnemers hun publieke taak feitelijk over aan een TBO en geven zijn alle zeggenschap daarover op. Zij raken zo ook de kosten voor de taakuitvoering kwijt. Van samenwerking op het terrein van recreatietaken is in zijn geheel geen sprake meer.

Scenario ‘nul’

Kernelementen:
In scenario ‘nul’ verdwijnt de GR SGL. De gronden – en daarmee zakelijke rechten – komen ten laste of ten goede aan de grondgebiedgemeente. Dat geldt ook voor eventuele kwalitatieve contractuele verplichtingen. Anders dan bij scenario ‘Basis’ wordt er geen gezamenlijke opdracht bij een of meerdere taakuitvoerders neergelegd. Deelnemers maken alleen afspraken over het in stand houden van eventuele recreatieve paden of verbindingen.

Consequenties:
De samenwerking wordt feitelijk beëindigd. Willen de huidige deelnemers nog afstemmen dan is er geen gezamenlijk vehikel. Omdat ieder van de huidige schapsdeelnemers zelf verantwoordelijk is voor de taakuitvoering op het eigen grondgebied verdwijnt het collectieve opdrachtgeverschap.

Omdat gronden toekomen aan grondgebiedgemeenten wordt door de grondgebiedgemeenten invloed gewonnen en wordt de democratische legitimatie vergroot door vergrootte nabijheid en invloed van raden. De robuustheid van de taakuitvoering – de mate waarin over een langere periode een stabiele kwaliteit van diensten kan worden geleverd – is afhankelijk van de robuustheid van de taakuitvoerende partij. Voor veel grondgebiedgemeenten geldt dat zij niet zelf over zo'n organisatie beschikken. Dat geldt ook voor de kosten van de taakuitvoering. Bovendien vervalt de financiële bijdrage van de provincie bij het vervallen van de samenwerking.

Overwegingen:
Aan de samenwerking op gemeentegrensoverschrijdende recreatietaken komt een eind. Waar gemeenten onderling nog willen afstemmen ontbreekt daarvoor een construct. De taakuitvoering wordt door iedere deelnemer zelf opgepakt. Dit maximaliseert zijn zeggenschap en borgt de invloed van de raden en staten. Het leidt ook tot versnippering in de uitvoering en die daarmee niet robuust en niet efficiënt vormgegeven zal kunnen worden.

Bijlage C: Raming incidentele kosten en verdeling

Deelnemer RMN	Verdeelsleutel	Liquidatie RMN	Overige kosten	TOTAAL
SGL-A	45,50%	€ 568.763	€ 164.855	€ 733.618
SGL-B	23,50%	€ 293.757	€ 85.145	€ 378.902
LSD	31,00%	€ 387.480		
RMN	**100,00%**	**€ 1.250.000**	**€ 250.000**	**€ 1.112.520**

Deelnemer SGL-A	Verdeelsleutel	Bedrag	Bedrag	Bedrag
Gemeente Utrecht	34,2%	€ 194.517	€ 56.380	€ 250.897
Provincie Utrecht	30,9%	€ 175.748	€ 50.940	€ 226.688
Gemeente Nieuwegein	8,3%	€ 46.927	€ 13.602	€ 60.529
Gemeente Stichtse Vecht	5,5%	€ 31.088	€ 9.011	€ 40.099
Gemeente Woerden	6,9%	€ 39.073	€ 11.325	€ 50.398
Gemeente Houten	6,6%	€ 37.395	€ 10.839	€ 48.233
Gemeente IJsselstein	4,6%	€ 25.947	€ 7.521	€ 33.468
Gemeente Lopik	1,9%	€ 10.777	€ 3.124	€ 13.901
Gemeente De Bilt	1,3%	€ 7.291	€ 2.113	€ 9.404
TOTAAL	**100,0%**	**€ 568.763**	**€ 164.855**	**€ 733.618**

Deelnemer SGL-B	Verdeelsleutel	Bedrag	Bedrag	Bedrag
Provincie Utrecht	59%	€ 172.291	€ 49.938	€ 222.229
Gemeente De Ronde Venen	41%	€ 121.466	€ 35.207	€ 156.673
Gemeente Amsterdam	0%	€ -	€ -	€ -
TOTAAL	**100,0%**	**€ 293.757**	**€ 85.145**	**€ 378.902**

Bijlage 1 bij voorstel Toekomstige samenwerking d.d. 2 november 2021

Doorlopende tekst gewijzigde Gemeenschappelijke regeling recreatieschap Stichtse Groenlanden

De raden en de colleges van burgemeester en wethouders van de gemeente De Bilt, De Ronde Venen, Houten, Lopik, Nieuwegein, Stichtse Vecht, Utrecht, Woerden en IJsselstein; en provinciale staten en gedeputeerde staten van de provincie Utrecht;

Overwegen het volgende:

- In de gemeenten De Bilt, De Ronde Venen, Houten, Lopik, Nieuwegein, Stichtse Vecht, Utrecht, Woerden en IJsselstein bevinden zich grote gebieden, die voor de recreatie van groot belang zijn dan wel kunnen worden;
- Veel binnen de voornoemde gemeenten gelegen gebieden zijn natuurwetenschappelijk en/of landschappelijk van belang;
- De belangen van recreatie, natuur en landschap in de gebieden waarop deze regeling betrekking heeft, zijn bovengemeentelijk van aard;
- De behartiging daarvan — waaronder begrepen het dragen van de kosten die gepaard gaan met de instandhouding en verbetering van voorzieningen — moet derhalve niet aan de afzonderlijke gebiedsgemeenten overgelaten worden;
- Het is wenselijk voor het gehele grondgebied van bovengenoemde gemeenten om samen met de provincie samenhangend uitvoeringsbeleid op het gebied van de recreatie alsmede de natuur-en landschapsbescherming te ontwikkelen;
- In verband met de gekozen nieuwe samenwerkingsvorm binnen het Recreatieschap en de opheffing van RMN is het noodzakelijk de gemeenschappelijke regeling te wijzigen;
- In aanmerking nemende, dat deelname van de provincie Utrecht aan de regeling gewenst is, doch dat daarbij geen bevoegdheden van de provincie aan het bij de regeling ingestelde bestuur behoeven te worden toegekend;
- Gelet op de Wet gemeenschappelijke regelingen

Besluiten:

De gemeenschappelijke regeling Stichtse Groenlanden als volgt te wijzigen:

HOOFDSTUK I ALGEMENE BEPALINGEN

Artikel 1 Begrippen

1. In deze regeling wordt verstaan onder
   a. Recreatieschap: het openbaar lichaam, bedoeld in artikel 2, eerste lid, van deze regeling;
   b. Gemeenten: de gemeenten De Bilt, De Ronde Venen, Houten, Lopik, Nieuwegein, Stichtse Vecht, Utrecht, Woerden en IJsselstein;
   c. Wgr: Wet gemeenschappelijke regelingen;
   d. Gebied: het gebied als bedoeld in artikel 3, eerste lid, van deze regeling;

CONCEPT

e. Provincie: de provincie Utrecht;
f. Deelnemers: de gemeenten en de provincie;
g. Uitvoeringsorganisatie; de door het algemeen bestuur daartoe aangewezen (publieke) uitvoeringsorganisatie, belast met taken ten aanzien van onder andere beheer en onderhoud, vergunningverlening, toezicht en handhaving, exploitatie en bedrijfsvoering;
h. Programma A; het programma werkgebied Stichtse Groenlanden, met uitzondering van het werkgebied Vinkeveense Plassen;
i. Programma B; het programma werkgebied Vinkeveense Plassen.

2. Telkens waar in deze regeling wordt verwezen naar een van de artikelen 8 tot en met 25 en 27 van de Wgr, is bedoeld dat artikel, juncto artikel 52 van de Wgr.

Artikel 2 Openbaar lichaam

1. Er is een openbaar lichaam, genaamd recreatieschap Stichtse Groenlanden.
2. Het recreatieschap is gevestigd te Utrecht.

Artikel 3 Werkingsgebied en te behartigen belangen

1. Het gebied waarvoor deze regeling geldt, is aangegeven op de bij deze regeling behorende en als zodanig gewaarmerkte kaart. Deze kaart kan door het algemeen bestuur gewijzigd worden vastgesteld.
2. Deze regeling is getroffen ter behartiging van het belang van de deelnemers bij de uitvoering van de intergemeentelijke recreatie en de bescherming van de natuur en het landschap. Met betrekking tot dit belang worden aan het recreatieschap bevoegdheden van regeling en bestuur toegekend die aan de besturen van de deelnemende gemeenten toekomen en noodzakelijk zijn voor de uitvoering van de taken als bedoeld in artikel 4 van deze regeling.
3. De binnen het gebied gelegen gemeenten onthouden zich van regeling en bestuur waartoe het recreatieschap bevoegd is, indien door die gemeentelijke activiteiten schade zou kunnen worden toegebracht aan de uitvoering van de intergemeentelijke belangen van recreatie of de belangen van natuur en landschap.
4. Op verzoek van het college van een binnen het gebied gelegen gemeente kan het algemeen bestuur de behartiging van een of meer onderdelen van belang, bedoeld in artikel 4, eerste lid, overlaten aan die gemeente.

Artikel 4 Taken en bevoegdheden

1. Het recreatieschap is binnen het gebied als bedoeld in artikel 3, en met inachtneming van het belang als bedoeld in ditzelfde artikel, bevoegd tot:
   a. Het aanleggen en exploiteren van recreatieve voorzieningen en het uitvoeren van andere werken verband houdend met het in artikel 3 bedoelde belang;
   b. De instandhouding en verbeteren van het bestaande natuur- en landschapsschoon voor zover samenhangend met de recreatiekwaliteit;
   c. het verlenen van bijdragen aan derden;
   d. Het vaststellen van algemeen verbindende voorschriften, die de belangen van recreatie en de bescherming van de natuur en het landschap betreffen of die benodigd zijn voor het vestigen van het uitsluitend recht bedoeld in artikel 2.24 Aanbestedingswet 2012;
   e. De bevoegdheid tot toepassing van bestuursdwang zoals bedoeld in artikel 125 van de Gemeentewet;

CONCEPT

f. Het heffen van rechten en belastingen, een en ander met inachtneming van het bepaalde in artikel 54, eerste lid onder a. van de Wgr.
g. Het in samenhang met de taken en bevoegdheden genoemd onder a. tot en met f. toepassen van de in de Algemene wet bestuursrecht.

2. De besturen van de deelnemende gemeenten zijn niet langer bevoegd gebruik te maken van de door haar ingevolge het eerste lid overgedragen bevoegdheden.

HOOFDSTUK II HET BESTUUR

Paragraaf I: Algemene bepalingen

Artikel 5 Bestuur recreatieschap

Het bestuur van het recreatieschap bestaat uit:

a. Het algemeen bestuur;
b. Het dagelijks bestuur;
c. De voorzitter.

Paragraaf II: Het algemeen bestuur

Artikel 6 Samenstelling

1. Het algemeen bestuur bestaat uit 10 leden, te weten:
   a. Een door de raden van iedere deelnemende gemeente aan te wijzen vertegenwoordiger uit hun midden, de voorzitter inbegrepen of de wethouders;
   b. Een door de provinciale staten aan te wijzen vertegenwoordiger uit hun midden, de voorzitter inbegrepen of de gedeputeerden.
2. De leden van het algemeen bestuur worden aangewezen voor een periode van vier jaar. De aanwijzing van de leden van het algemeen bestuur vindt plaats zodra de gemeenteraden respectievelijk provinciale staten de nieuwe colleges van burgemeester en wethouders respectievelijk van gedeputeerde staten hebben samengesteld na de gemeenteraadsverkiezingen respectievelijk statenverkiezingen.
3. Een lid dat ophoudt lid te zijn van provinciale staten, de gemeenteraad, het college van gedeputeerde staten of het college van burgemeester en wethouders houdt tevens op lid te zijn van het algemeen bestuur. Een tussentijds aangewezen lid wordt aangewezen voor de resterende bestuursperiode van de opengevallen plaats. Het aanwijzen ter vervulling van plaatsen die tussentijds openvallen, vindt plaats binnen twee maanden na dat openvallen.
4. Het lidmaatschap van het bestuur is onverenigbaar met de betrekking van ambtenaar door of vanwege het bestuur van het recreatieschap aangesteld of daaraan ondergeschikt, dan wel daarvoor werkzaam of werkzaam voor een aangewezen uitvoeringsorganisatie.
5. Elk lid van het algemeen bestuur heeft een plaatsvervanger. Aanwijzing van de plaatsvervanger vindt plaats tegelijkertijd met de aanwijzing van de leden van het algemeen bestuur.
6. De leden van het algemeen bestuur kunnen te allen tijde ontslag nemen. Van dit ontslag stellen zij de voorzitter schriftelijk op de hoogte.
7. Het bepaalde in het eerste tot en met het zesde lid is van overeenkomstige toepassing op de plaatsvervangers.

CONCEPT

8. Het algemeen bestuur is bevoegd voor een door hem te bepalen tijdsduur adviseurs te benoemen. Het algemeen bestuur kan dan tevens plaatsvervangers voor deze adviseurs benoemen.

Artikel 7 Taken en bevoegdheden

1. Bij de uitoefening van de taken en bevoegdheden van het algemeen bestuur vinden de in de Provinciewet gestelde regels zoveel mogelijk overeenkomstige toepassing.
2.Tot de taken van het algemeen bestuur behoren alle bevoegdheden die aan het algemeen bestuur toekomen ingevolge artikel 4 van deze regeling en die niet bij of krachtens de bepalingen van deze regeling aan het dagelijks bestuur of aan de voorzitter zijn opgedragen.
3. Het algemeen bestuur kan voor de uitvoering van de taken bedoeld in artikel 4 lid 1 onder a en b één of meerdere uitvoeringsorganisatie(s) aanwijzen.
4. Indien het algemeen bestuur een besluit als bedoeld in artikel 4, lid 1 onder d wenst vast te stellen, te wijzigen of in te trekken, legt het een voorstel daartoe met toelichting voor aan de raden van de gemeenten en aan provinciale staten. De raden van de gemeenten en provinciale staten kunnen binnen 3 maanden na verzending van het voorstel, schriftelijk hun oordeel inzake dat voorstel geven. Het algemeen bestuur besluit niet alvorens deze termijn verstreken is dan wel het bericht van de raden van alle gemeenten en provinciale staten is ontvangen. Deze procedure geldt niet voor algemeen verbindende voorschriften of besluiten ter bescherming van werken, inrichtingen of eigendommen van het recreatieschap.
5. Het dagelijks bestuur draagt zorg voor de afkondiging van de algemeen verbindende voorschriften overeenkomstig artikel 6 van de Bekendmakingswet.
6. Deze regeling laat onverlet de bevoegdheid van de besturen van de gemeenten algemeen verbindende voorschriften als bedoeld in het vierde lid vast te stellen die aanvullende bepalingen bevatten ten aanzien van onderwerpen, waarin een algemeen verbindend voorschrift van het recreatieschap reeds heeft voorzien, tenzij deze bepalingen in strijd zijn met de door het recreatieschap vastgestelde bepalingen.
7. Het algemeen bestuur kan een ambtelijke klankbordgroep instellen, waarin vertegenwoordigers van de deelnemers kunnen participeren. Taak en werkwijze van de ambtelijke klankbordgroep worden geregeld in een nader besluit.

Artikel 8 Vergaderingen

1. Het algemeen bestuur vergadert tenminste tweemaal per jaar en voorts zo vaak als de voorzitter of het dagelijks bestuur dit nodig oordeelt danwel tenminste een vijfde deel van het aantal leden van het algemeen bestuur dit onder opgave van redenen schriftelijk verzoekt.
2 Het algemeen bestuur stelt voor zijn vergaderingen een reglement van orde vast.
3. De vergaderingen van het algemeen bestuur zijn openbaar, onverminderd het bepaalde in artikel 22, vierde en vijfde lid, en artikel 23 van de Wgr.
4. Het algemeen bestuur laat zich ondersteunen door een bestuurssecretaris en businesscontroller, die door het algemeen bestuur worden aangewezen. Beide functionarissen worden bij voorkeur door één van de deelnemers beschikbaar gesteld, die daarvoor een vergoeding van het recreatieschap ontvangt.

Artikel 9 Besluitvorming

1. Elk lid van het algemeen bestuur heeft één stem.
2. Besluitvorming in het algemeen bestuur geschiedt bij gewone meerderheid, tenzij het gaat om:

CONCEPT

a. De begroting van het programma werkgebied Stichtse Groenlanden (Programma A) respectievelijk het programma werkgebied Vinkeveense Plassen (Programma B). Conform het bepaalde in artikel 20, zevende lid van deze regeling, kunnen de begrotingsonderdelen die betrekking hebben op beide programma's alleen worden aangenomen als de leden van het algemeen bestuur aangewezen door de raad van de gemeente De Ronde Venen en provinciale staten (voor Programma B) respectievelijk de leden van het algemeen bestuur aangewezen door provinciale staten en de raden van de overige gemeentelijke deelnemers (voor Programma A) vóór stemmen.
b. Besluiten als bedoeld in de artikelen 27 en 28 van deze regeling, waarvoor een tweederde meerderheid van de deelnemers vereist is.

Artikel 10 Inlichtingenplicht en verantwoording

1. Het algemeen bestuur is gehouden inlichtingen te verstrekken, die door één of meer leden van provinciale staten of de gemeenteraad van een gemeente, zijn gevraagd. De verlangde inlichtingen worden in beginsel schriftelijk en zo spoedig mogelijk door het algemeen bestuur verstrekt.
2. De deelnemende gemeenten en provincies zijn verplicht aan het algemeen bestuur inlichtingen te verschaffen omtrent plannen en maatregelen die voor het algemeen bestuur van belang zijn.
3. Een lid van het algemeen bestuur kan ter verantwoording worden geroepen door provinciale staten of de gemeenteraad van de gemeente die dit lid heeft aangewezen voor het door hem in dat bestuur gevoerde beleid op een door deze staten of raad te bepalen wijze.
4. De provinciale staten en de gemeenteraad van een deelnemer kunnen een door hen aangewezen lid van het algemeen bestuur ontslag verlenen indien dit lid het vertrouwen van de staten of de raad niet meer bezit.

Paragraaf III: Het dagelijks bestuur

Artikel 11 Samenstelling

1. Het dagelijks bestuur bestaat uit vijf leden, allen aan te wijzen door het algemeen bestuur uit zijn leden, te weten de voorzitter, een lid van het algemeen bestuur aangewezen door provinciale staten van de provincie Utrecht, een lid van het algemeen bestuur aangewezen door de raad van de gemeente Utrecht, een lid van het algemeen bestuur aangewezen door de raad van een gemeente uit Programma A en een lid van het algemeen bestuur aangewezen door de raad van een gemeente uit Programma B. Hierbij geldt dat de leden van het dagelijks bestuur te allen tijde afkomstig dienen te zijn van vijf verschillende deelnemers.
2. De leden van het dagelijks bestuur worden door het algemeen bestuur aangewezen uiterlijk een maand na het tijdstip van aantreden per geleding van ofwel de leden van het algemeen bestuur die aangewezen worden door de raden, ofwel de leden die aangewezen worden door de provinciale staten. De leden van het dagelijks bestuur worden aangewezen voor een periode van vier jaar. Periodiek aftredende leden kunnen dadelijk opnieuw worden aangewezen. Een lid van het dagelijks bestuur kan door het algemeen bestuur worden ontslagen, indien dit lid het vertrouwen van het algemeen bestuur niet meer bezit.
3. Indien tussentijds een plaats in het dagelijks bestuur openvalt, wordt zo spoedig mogelijk uit de betreffende geleding een nieuw lid aangewezen met inachtneming van het eerste en het tweede lid.
4. Het dagelijks bestuur kan zich zowel in als buiten de vergadering laten bijstaan door adviseurs.

CONCEPT

Artikel 12 Taken en bevoegdheden

1. Bij de uitoefening van de taken en bevoegdheden van het dagelijks bestuur vinden de in de Provinciewet gestelde regels zoveel mogelijk overeenkomstige toepassing.
2. Het dagelijks bestuur fungeert als voorbereidend gremium voor het algemeen bestuur en voert diens besluit uit. Tot de taken en bevoegdheden van het dagelijks bestuur behoren daartoe:
   a. Het voeren van het dagelijks bestuur, voor zover dit niet op grond van de wet of deze regeling aan andere organen is opgedragen.
   b. Het voorbereiden van de vergaderingen van het algemeen bestuur en het opstellen van verslagen van die vergaderingen en het uitbrengen van advies aan het algemeen bestuur.
   c. De informatievoorziening aan het algemeen bestuur.
   d. Het opstellen van de vierjaarlijkse kadernota, de ontwerpbegroting, de begroting, incl. de investeringsbegroting en het vierjaarlijkse uitvoeringsplan die voor zienswijzen aan de deelnemers worden voorgelegd voordat deze stukken in het algemeen bestuur vastgesteld worden. Ook vermogensbeheer is een taak van het dagelijks bestuur.
   e. Beslissen tot het aangaan van privaatrechtelijke rechtshandelingen.
   f. De zorg voor en het beheer en onderhoud van alle werken, inrichtingen en eigendommen van het recreatieschap, alsmede het toezicht daarop.
   g. Het vaststellen van plannen en voorwaarden van aanbesteding of uitvoering van werken en leveringen en het maken van nadere afspraken met één of meerdere uitvoeringsorganisatie(s).
   h. Overige uitvoeringsbevoegdheden die met e, f en g samenhangen en volgen uit de opgedragen taakuitvoering.
   i. Het zorgdragen voor bewaring en beheer van de archiefbescheiden van de organen van het recreatieschap.
   j. Het behandelen van en beslissen op Wob-verzoeken, het behandelen van klachten bedoeld in hoofdstuk 9 van de Algemene wet bestuursrecht en het voeren van juridische procedures.

Artikel 13 Vergaderingen

1. Elk lid van het dagelijks bestuur heeft één stem. Het dagelijks bestuur streeft naar consensus en besluit bij gewone meerderheid.
2. De vergaderingen van het dagelijks bestuur zijn niet openbaar.
3. Het dagelijks bestuur kan voor zijn vergaderingen een reglement van orde vaststellen.
4. Ten aanzien van het beraadslagen en besluiten zijn de artikelen 54 tot en met 59 van de Provinciewet van overeenkomstige toepassing.

Artikel 14 Inlichtingenplicht en verantwoording

1. De leden van het dagelijks bestuur zijn gehouden aan het algemeen bestuur de door één of meer leden daarvan gevraagde inlichtingen te verstrekken.
2. Het verstrekken van inlichtingen gebeurt mondeling in de eerstvolgende vergadering van het algemeen bestuur en indien het algemeen bestuur of het dagelijks bestuur daartoe besluit, tevens schriftelijk.
3. De leden van het dagelijks bestuur zijn, tezamen en ieder afzonderlijk, aan het algemeen bestuur verantwoording verschuldigd voor het door hen gevoerde bestuur. Zij leggen op verzoek van het algemeen bestuur verantwoording af aan het algemeen bestuur. Het afleggen van verantwoording

gebeurt mondeling in de eerstvolgende vergadering van het algemeen bestuur en indien het algemeen bestuur of het dagelijks bestuur daartoe besluit, tevens schriftelijk.

Paragraaf IV: De voorzitter

Artikel 15 Aanwijzing en taak

1. De voorzitter is tevens de voorzitter van het algemeen bestuur en het dagelijks bestuur. De voorzitter en de plaatsvervangend voorzitter worden door en uit de leden van het algemeen bestuur aangewezen. De voorzitter en de plaatsvervangend voorzitter worden aangewezen bij verkiezing voor de tijd dat zij lid zijn van het algemeen bestuur, voor een periode van vier jaar. Periodiek aftredende voorzitter en plaatsvervangend voorzitter kunnen dadelijk opnieuw worden aangewezen.
2. De voorzitter ondertekent alle stukken die van het algemeen of van het dagelijks bestuur uitgaan. Bij afwezigheid, kan de voorzitter de ondertekening opdragen aan een door hem aangewezen gemachtigde. Tevens zorgt de voorzitter voor de uitvoering van de besluiten van het dagelijks bestuur.

Paragraaf V: Vergoedingen

Artikel 16

Het algemeen bestuur kan voor de leden van het algemeen en het dagelijks bestuur een tegemoetkoming in de kosten vaststellen.

HOOFDSTUK IV VIERJAARLIJKS UITVOERINGSPLAN

Artikel 17

1. Het algemeen bestuur stelt 6 maanden na aantreding na de gemeenteraadsverkiezingen een vierjaarlijks uitvoeringsplan vast. Dit uitvoeringsplan bevat de inhoud en financiële kaders van de opdracht tot taakuitvoering bedoeld in artikel 4 lid 1 onder a en b en de prestatie-indicatoren en kwaliteitseisen voor de uitvoeringsorganisatie(s), als bedoeld in artikel 7, lid 3 van deze regeling.
2. Het dagelijks bestuur zendt een ontwerp van het vierjarig uitvoeringsplan voor zienswijzen aan de raden van de deelnemende gemeenten en provinciale staten. Gedurende een periode van drie maanden na verzending van het ontwerp bestaat de gelegenheid tot het indienen van zienswijze.
3. Binnen de kaders van het vastgestelde vierjarige uitvoeringsplan is het dagelijks bestuur bevoegd met de uitvoeringsorganisatie(s) afspraken over de taakuitvoering te maken en te wijzigen.

HOOFDSTUK V FINANCIËN

Paragraaf I, Algemeen

Artikel 18

1. Het algemeen bestuur stelt, met inachtneming van de Provinciewet en het Besluit begroting en verantwoording provincies en gemeenten, voorschriften vast met betrekking tot het financiële beheer, waarin onder meer regelen worden opgenomen ten aanzien van:

CONCEPT

a. De wijze, waarop de invordering van alle inkomsten en ontvangsten plaats heeft en de wijze waarop alle betalingen geschieden;
b. De inrichting van de financiële administratie;
c. De controle op het geldelijk beheer en de boekhouding;
d. De aanwijzing van een buiten het recreatieschap staande deskundige, die belast is met de onder c. bedoelde controle;
e. De wijze van fraudeverzekering.

Paragraaf II, Kaders en begroting

Artikel 19 Vierjaarlijkse kadernota
1. Het algemeen bestuur stelt een vierjaarlijkse kadernota vast, waarin de hoofdlijnen van het financiële beleid en de hoogte van de financiële bijdrage van de deelnemers voor de komende 4 jaar uitgewerkt worden.
2. Deze kadernota vormt het richtinggevend kader voor het opstellen van de begrotingen in de betreffende jaren.

Artikel 20 Begroting
1. De begroting kan worden onderverdeeld in gescheiden programma's voor verschillende gebieden. Daarbij wordt rekening gehouden met de toetredingsovereenkomst zoals die tussen gemeente De Ronde Venen en het recreatieschap Stichtse Groenlanden is gesloten.
2. Het dagelijks bestuur zendt de ontwerpbegroting, met daarin opgenomen de algemene financiële en beleidsmatige kaders voor het betreffende begrotingsjaar, uiterlijk voor 15 april voorafgaande aan het jaar waarvoor deze begroting dient aan de raden en de provinciale staten. De raden en provinciale staten kunnen hun zienswijze binnen 8 weken na de datum van ontvangst van de ontwerpbegroting ter kennis brengen aan het dagelijks bestuur.
3. Het dagelijks bestuur besluit op basis van consensus over de ontwerpbegroting, die het dagelijks bestuur op grond van het tweede lid aanbiedt aan de raden en provinciale staten. Wanneer in de eerste vergadering van het dagelijks bestuur geen consensus wordt bereikt over de ontwerpbegroting, wordt een tweede vergadering belegd waarbij rekening wordt gehouden met de wettelijke termijn als bedoeld in het tweede lid. Wanneer dan alsnog consensus wordt bereikt, wordt de ontwerpbegroting naar de raden en staten verzonden en wordt de procedure als bedoeld in het tweede lid gevolgd. Wanneer ook in de tweede daartoe belegde vergadering van het dagelijks bestuur over de ontwerpbegroting geen consensus wordt bereikt, wordt de ontwerpbegroting inclusief de zienswijzen van de verschillende leden van het dagelijks bestuur eerst aan het algemeen bestuur voorgelegd. De zienswijzenprocedure naar de deelnemers wordt hiermee opgeschort tot na de vaststelling van de ontwerpbegroting in het algemeen bestuur.
6. De raden en provinciale staten kunnen hun zienswijze binnen acht weken na de datum van ontvangst van de ontwerpbegroting ter kennis brengen aan het dagelijks bestuur. Het dagelijks bestuur brengt deze zienswijzen bij aanbieding van de ontwerpbegroting ter kennis van het algemeen bestuur.
7. De leden van het algemeen bestuur aangewezen door de gemeente Utrecht en de provincie Utrecht beschikken bij het stemmen over de vaststelling van de begroting elk over drie stemmen. De begroting van het programma werkgebied Vinkeveense Plassen (B) respectievelijk het programma werkgebied Stichtse Groenlanden (A) kan alleen worden aangenomen als de leden van het algemeen

CONCEPT

bestuur aangewezen door de gemeente De Ronde Venen en provinciale staten respectievelijk de leden van het algemeen bestuur aangewezen door provinciale staten en de overige gemeentelijke deelnemers voor stemmen. Wanneer dit niet het geval is, wordt de ontwerpbegroting niettemin vastgesteld, maar wordt het budget van het begrotingsprogramma dat niet is aangenomen in de begroting gefixeerd op het niveau van het lopende begrotingsjaar.
8. Het dagelijks bestuur zendt de begroting binnen twee weken na vaststelling doch in ieder geval vóór 1 augustus van het jaar voorafgaand aan dat waarvoor de begroting dient naar onze Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties.

Artikel 21 Wijziging begroting
In gevallen, dit ter beoordeling van het algemeen bestuur, kan een wijziging van de begroting die geen verhoging tot gevolg heeft van begrote deelnemersbijdragen voor het betreffende begrotingsjaar, worden vastgesteld door het algemeen bestuur zonder dat de raden van de deelnemende gemeenten en provinciale staten van hun zienswijze hebben kunnen geven. Van de vaststelling door het algemeen bestuur van een dergelijke begrotingswijziging wordt mededeling gedaan aan de deelnemers.

Paragraaf II, Jaarrekening, bijdrageregeling

Artikel 22 Jaarrekening
1. Het dagelijks bestuur zendt de ontwerp jaarrekening uiterlijk voor 15 april van het jaar volgend op het jaar waarop de rekening betrekking heeft toe aan de raden van de deelnemende gemeenten en aan provinciale staten. De raden en staten kunnen binnen acht weken na toezending van de ontwerprekening van hun zienswijze doen blijken.
2. Het dagelijks bestuur voegt de commentaren waarin de in het eerste lid bedoelde gevoelens zijn vervat bij de ontwerpjaarrekening als deze voor vaststelling aan het algemeen bestuur wordt aangeboden.
3. De artikelen 190 tot en met 219 van de Provinciewet zijn op de procedure met betrekking tot de vaststelling van de jaarrekening van overeenkomstige toepassing.

Artikel 23 Bijdrageregeling
1. Het algemeen bestuur stelt conform de stemverhoudingen als opgenomen in artikel 20, lid 7, een bijdrageregeling vast waarin de bijdragen die de deelnemers verschuldigd zijn geregeld worden. Deze bijdragen kunnen worden gesplitst in een algemene bijdrage voor de basisbegroting en een specifieke bijdrage voor de kosten van de begrotingsprogramma's van de afzonderlijke gebieden. Voor het vaststellen van de deelnemersbijdrage wordt een budgetperiode van vier jaar gehanteerd, met afrekening en herijking na afloop van elke budgetperiode.
2. De deelnemers zullen er steeds voor zorgdragen dat het recreatieschap te allen tijde over voldoende middelen beschikt om aan al zijn verplichtingen jegens derden te kunnen voldoen.
3. Indien het algemeen bestuur blijkt dat een deelnemer weigert deze uitgaven op de begroting te zetten, doet deze onverwijld aan het college van gedeputeerde staten van de provincie Utrecht het verzoek over te gaan tot toepassing van de artikelen 194 en 195 Gemeentewet respectievelijk aan de Minister van Binnenlandse Zaken van de deelnemende provincie het verzoek over te gaan tot toepassing van de artikelen 198 en 199 Provinciewet.

CONCEPT

4. In deze bijdrageregeling worden de in de toetredingsovereenkomst, gesloten tussen De Ronde Venen en het recreatieschap, vastgelegde afspraken gecodificeerd.

HOOFDSTUK VI ARCHIEF

Artikel 24

Het dagelijks bestuur stelt met inachtneming van het bepaalde in de Archiefwet 1995 een regeling vast betreffende de zorg, de bewaring en het beheer van de archiefbescheiden van de bij deze regeling ingestelde organen, alsmede omtrent het toezicht daarop. Deze regeling wordt meegedeeld aan gedeputeerde staten.

HOOFDSTUK VII TOETREDING, UITTREDING, WIJZIGING EN OPHEFFING

Artikel 25 Toetreding

Toetreding van een gemeente of een provincie kan plaatsvinden door een daartoe strekkend besluit van de desbetreffende daartoe wettelijk bevoegde bestuursorganen en indien er overeenstemming bestaat tussen die gemeente of provincie en het algemeen bestuur over de financiële gevolgen van de toetreding. Artikel 27 is van overeenkomstige toepassing.

Artikel 26 Uittreding

1. Uittreding van een deelnemer uit de regeling vindt plaats door een daartoe strekkend besluit van de organen van de deelnemer die tot het aangaan van of toetreding tot de regeling hebben besloten en het binnen een maand daarna ter kennisneming toezenden aan het algemeen bestuur.
2. De uittreding gaat in vanaf 1 januari van het derde kalenderjaar volgend op de toezending van het betreffende besluit van de uittredende deelnemer aan het algemeen bestuur.
3. Ten behoeve van de uittreding van de betreffende deelnemer uit de regeling treft het algemeen bestuur een regeling met de betreffende deelnemer over de financiële gevolgen van de uittreding en de eventueel daaruit voortvloeiende verplichtingen.

Artikel 27 Wijziging

1. Indien het algemeen bestuur wijziging van de gemeenschappelijke regeling nodig acht, doet het een daartoe strekkend voorstel aan de deelnemers.
2. Het algemeen bestuur stelt het besluit tot wijziging vast, indien tenminste tweederde van de deelnemers daartoe, gelet op de besluitvorming van de organen die de regeling zijn aangegaan, heeft besloten.

Artikel 28 Opheffing

1. Indien het algemeen bestuur opheffing van de regeling noodzakelijk acht, legt het een daartoe strekkend voorstel aan de deelnemers voor.
2. Het algemeen bestuur stelt een besluit tot opheffing vast, indien tenminste tweederde van het aantal deelnemers daartoe, gelet op de besluitvorming in de bestuursorganen die de regeling zijn aangegaan, besluiten.
3. In het geval van opheffing stelt het algemeen bestuur, na overleg met de deelnemers een liquidatieplan vast.

CONCEPT

4. Het liquidatieplan omvat de verplichtingen van de deelnemers tot deelneming in de financiële consequenties van de opheffing en een regeling.
5. Voor zover het liquidatieplan niet anders bepaalt, geschiedt de vereffening van een nadelig saldo dan wel de verdeling van een voordelig saldo conform de op grond van de in de bijdrageregeling als bedoeld in de in artikel 23 vastgestelde verdeelsleutel.

HOOFDSTUK VIII SLOT- EN OVERGANGSBEPALINGEN

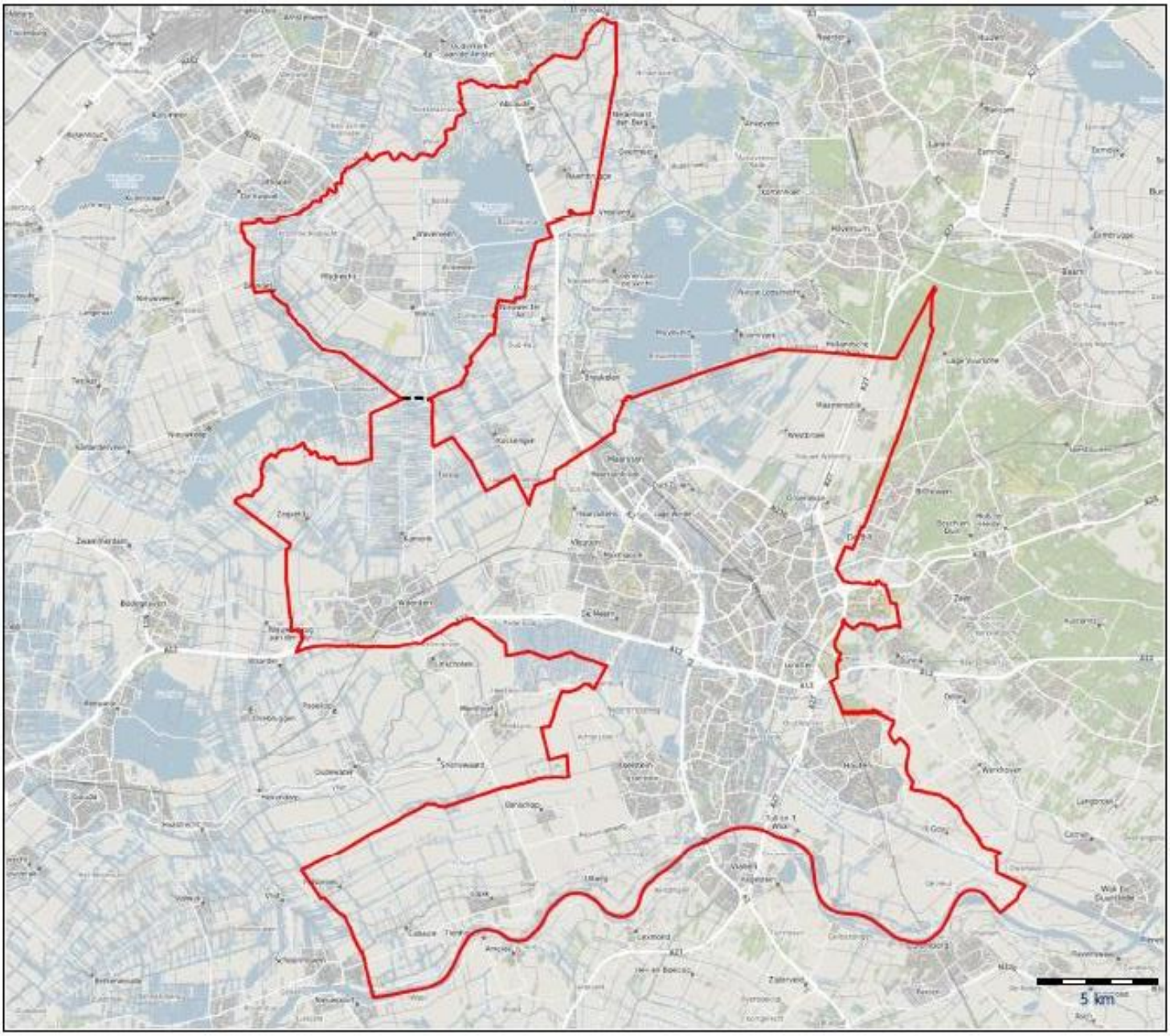
Artikel 29
1. De regeling wordt aangegaan voor onbepaalde tijd en treedt in werking op 1 januari 2023 of met ingang van de eerste dag volgend op die waarop de regeling is bekendgemaakt indien deze publicatie plaats vindt na 1 januari 2023.
2. De regeling wordt twee jaar na inwerkingtreding geëvalueerd. Het dagelijks bestuur initieert deze evaluatie en legt de uitkomsten van de evaluatie ter beoordeling van de hieraan te verbinden consequenties voor aan het algemeen bestuur.

Artikel 30
De verordeningen en andere besluiten, die getroffen zijn op grond van de gemeenschappelijke regeling recreatieschap Vinkeveense Plassen, en door De Ronde Venen binnen haar grondgebied van toepassing zijn verklaard, blijven op dat grondgebied van kracht totdat deze ingetrokken zijn of door andere krachtens deze regeling zijn vervangen.

Artikel 31
Deze regeling kan worden aangehaald als Gemeenschappelijke regeling recreatieschap Stichtse Groenlanden 2023.

CONCEPT

KAART WERKGEBIED RECREATIESCHAP STICHTSE GROENLANDEN



TOELICHTING

Algemeen

De huidige GR SGL waarin raden en colleges deel nemen blijft bestaan. Deelname van burgemeesters eindigt omdat er geen burgemeesters-bevoegdheden in de GR opgenomen zijn. De belangrijkste redenen dat de GR een gecombineerde raads- en collegeregeling blijft zijn:

- Zo blijft het gemeenschappelijk eigendom binnen de GR behouden; dat draagt bij aan de stabiliteit en toekomstbestendigheid van de samenwerking. Er worden in dit stadium dus geen gebieden aan de samenwerking onttrokken.
- Zo kan voor de taakuitvoering voor de gebieden door alle deelnemers gezamenlijk één eenduidige opdracht bij de uitvoerder worden belegd.
- Zo blijft de verordenende bevoegdheid van het schap behouden. Dat is wenselijk in het kader van de uitvoering van de VTH-taken, het kunnen heffen van leges en vaststellen van tarieven en opdrachtverlening aan een derde partij voor de taakuitvoering op basis van alleenrecht.

Eenvoudiger en eenduidig bestuursmodel

Tegelijkertijd wordt, om de regeling eenvoudiger en bestuurlijk minder druk te maken, gezien ook de beperkte, beleidsarme taak van het schap in de nieuwe situatie, de omvang en samenstelling van het AB en DB beperkt tot respectievelijk 10 leden en 5 leden. Zo blijven in het AB alle deelnemers vertegenwoordigd; dat is belangrijk omdat daar de besluitvorming plaatsvindt die alle deelnemers bindt. Er zijn immers 10 deelnemers, en dus 10 AB-leden. Met 5 DB-leden wordt gekozen voor een goed bruikbare omvang voor een efficiënt dagelijks bestuur, dat vooral tot taak krijgt de AB vergaderingen voor te bereiden en de genomen AB-besluiten uit te voeren. De taken die het DB krijgt zijn:

a. Het voorbereiden van de AB-vergaderingen.
b. Het opstellen van de vierjarige kadernota, de ontwerp begroting en het vierjarig uitvoeringsplan die voor zienswijzen aan de deelnemers worden voorgelegd voordat deze stukken in het AB vastgesteld worden. Dit zijn al bestaande taken van het DB.
c. Overige uitvoeringsbevoegdheden die samenhangen met a en b en volgen uit de opgedragen taakuitvoering, enkele al bestaande uitvoeringstaken zijn nu smart omschreven.

De regeling is eerder aangegaan door colleges en raden. Dat heeft tot gevolg dat deelnemers de keuze hebben college- of raadsleden in het AB af te vaardigen, zonder dat dwingend wordt voorgeschreven hoeveel dit er zijn en wie dit zijn (artikel 13 Wgr). De al langer bestaande bestuurlijke praktijk dat vooral collegeleden worden aangewezen omdat het beleidsarme uitvoering betreft kan gecontinueerd worden.

Voor wat betreft de samenstelling van het DB zal in ieder geval de voorzitter, die door en uit het AB wordt aangewezen, daar deel van uitmaken. Veder is een evenwichtige spreiding van de verschillende geledingen en belangen in het DB opgenomen, hoewel voorop staat dat het DB zich richt op voorbereidings- en uitvoeringshandelingen en de besluitvorming vooral in het AB plaats vindt, waarin iedere deelnemer vertegenwoordigd is. Het DB moet vooral praktisch werkbaar zijn. Het DB bestaat uit de voorzitter en 1 vertegenwoordiger uit Programma A, 1 uit Programma B, de provincie Utrecht en de gemeente Utrecht. Een overweging hierbij is dat er binnen SGL gewerkt

wordt met een programma A en een programma B. Gelet op de strikte waterscheiding tussen beide programma's en de verschillende belangen dien spelen is ervoor gekozen dat de deelnemers van beide programma's gepresenteerd zijn in het DB. Een andere overweging is de omvang van de financiële bijdragen en daarmee het belang van de provincie Utrecht en de gemeente Utrecht.

Twee jaar na inwerkingtreding van de gewijzigde GR wordt deze geëvalueerd op de werkbaarheid in de praktijk. Het DB initieert deze evaluatie en legt de uitkomsten ter beoordeling van de hieraan te verbinden consequenties voor aan het AB.

Uitvoeringsorganisatie
In de huidige GR ligt nu vast dat SGL mede de GR RMN in stand houdt en deze belast met de uitvoering. Nu RMN wordt opgeheven en een andere uitvoeringsorganisatie(s) wordt gezocht is het nodig de betreffende artikelen te wijzigen. En wel op een zodanige wijze dat het AB bevoegd wordt met een of meerdere uitvoeringsorganisaties te selecteren. Zo blijven verschillende opties open en wordt niet vooruit gelopen op keuzes die nog gemaakt moeten worden.

Actualisatie
Sommige artikelen van de huidige GR zijn gedateerd, andere zijn moeilijk leesbaar en niet alle onderwerpen zijn op een logische plaats opgenomen. Zo mist er een duidelijk artikel over de besluitvorming in het AB (bij gewone meerderheid, met enkele uitzonderingen) en een artikel over de taken van het DB resp. AB. Om de GR tekst weer actueel, toegankelijker en leesbaarder zijn verschillende artikelen herschreven. Het betreft nadrukkelijk geen inhoudelijke wijzigingen.

CONCEPT

BIJLAGE 2 BIJ OPLEGBRIEF TOEKOMSTIGE SAMENWERKING D.D. XXXXX
[dient als achtergrondinformatie]

Toelichting op gekozen 'juridisch jasje' voor toekomstige samenwerking in Recreatieschap Stichtse Groenlanden vanaf 1 januari 2023

Het voorstel voor de toekomstige samenwerkingsvorm dat u eerder ontvangen heeft leidt tot een fundamentele wijziging in de huidige organisatiestructuur rondom de recreatietaken. RMN wordt opgeheven. Het recreatieschap, waarin we als 10 deelnemers samenwerken, wordt omgevormd. De taken worden beperkt. De samenwerking is in het nieuwe model gericht op het beheer van het gemeenschappelijk eigendom van de gebieden, eenduidige uitvoering van de VTH-taken binnen het gebied en een gezamenlijk opdrachtgeverschap naar de derde partij, die verantwoordelijk wordt voor de taakuitvoering in ons gebied. Het bestuursmodel wordt eenvoudiger, de manier van werken wordt wezenlijk anders. Hiermee zal de samenwerking doelmatiger worden.

In de afweging van de verschillende juridische 'jasjes' voor de toekomstige samenwerking die gezien deze taken gebruikt kunnen worden, is gebleken dat een publiekrechtelijke vorm nodig is en een private vorm (stichting bijv.) niet gebruikt kan worden. Dat heeft vooral te maken met de publiekrechtelijke bevoegdheden die het schap moet hebben om de door de gemeenten en provincie opgedragen taken op het terrein van vergunningverlening, toezicht en handhaving (VTH-taken) te kunnen uitvoeren en om leges en tarieven te kunnen vaststellen. Dat is ook de reden waarom het schap nu een Gemeenschappelijke regeling is, waarin raden, staten en colleges deelnemen.
Het nieuwe samenwerkingsmodel dat wordt voorgesteld sluit aan bij de veranderende opvattingen en wensen van de deelnemers over de samenwerking, waarbij eenvoudig, eenduidig, doelmatig en minder bestuurlijke drukte centraal staan. Om het belang en de betekenis van de beweging die nu wordt gemaakt te markeren en te accentueren hebben we uitgebreid en intensief afgewogen of we qua 'juridisch jasje' voor de bedrijfsvoeringsorganisatie zouden kunnen kiezen. De bedrijfsvoeringsorganisatie is een lichte vorm die in de Wgr geregeld is; het is dus ook een publiekrechtelijke vorm. In het bestuur van de bedrijfsvoeringsorganisatie kunnen alleen colleges deelnemen, geen raden en staten. De bedrijfsvoeringsorganisatie is daarom beleidsarm, heeft enkel uitvoeringstaken en heeft geen verordenende bevoegdheden.

Kijkend naar de gekozen doelen voor de verandering leek de bedrijfsvoeringsorganisatie een aantrekkelijke variant, gezien de eenvoud ervan. We hebben evenwel moeten vaststellen dat dit voordeel niet opweegt tegen het nadeel dat het schap in deze vorm niet beschikt over verordenende bevoegdheden. Dat leidt tot ingewikkelde hulpconstructies rondom de VTH-taken, leges en tarieven en het vestigen van alleenrecht voor de partij die de taakuitvoering als opdrachtnemer op zich neemt. De 9 deelnemende gemeenten en de provincie moeten dat bij deze vorm onderling, buiten het schap, regelen. Daarmee verschuift de bestuurlijke drukte naar andere tafels, maar wordt deze niet minder, zeker ook qua ambtelijke inspanning niet. Het bevordert ook niet de bestuurbaarheid van het schap en de toekomstbestendigheid van de samenwerking, omdat het nieuwe (financiële) risico's met zich brengt. Tot slot past het niet goed bij de gekozen samenwerkingsfilosofie, die uit gaat van het solidariteitsbeginsel bij het uitvoeren van de taken van het schap.[1]

[1] Binnen het Plassenschap heeft een vergelijkbare afweging plaats gevonden. Omdat daar maar 2 gemeenten deelnemen en de uitvoering bij een van de twee gemeenten wordt belegd in plaats van bij een externe partij, kan daar wel voor de BVO gekozen worden.

Tegelijkertijd is het belangrijk dicht bij de gekozen doelen te blijven. Dat kan ook binnen de constructie van een ‘klassieke’ Gemeenschappelijke Regeling (GR). Wij hebben hier invulling aan gegeven door het bestuursmodel in bijgaande tekst van de gewijzigde GR aanzienlijk eenvoudiger te maken en zo slank mogelijk in te richten. De kernelementen van dit sterk vereenvoudigde en afgeslankte bestuursmodel zijn: de burgemeesters treden als zelfstandig bestuursorgaan uit de regeling omdat er geen burgemeestersbevoegdheden in de regeling meer zitten, een AB van 10 leden (nu 20) en een DB van 5 leden (10), de bestuurlijke afspraak dat collegeleden aangewezen worden in het AB en de betrokkenheid van raden en staten organiseren via zienswijzeprocedures op strategische documenten (4-jarige kadernota, begroting, 4-jarig uitvoeringsplan, verordeningen). In combinatie met het opheffen van RMN en het voorstel de taken van het schap te beperken tot uitvoering (geen beleid meer) en zoveel mogelijk werk uit te besteden, zal de bestuurlijke drukte fors minder worden. Verder hebben we afgesproken de werking van dit nieuwe bestuursmodel twee jaar na de start te evalueren, gericht op de vraag of de gestelde doelen (eenvoudig, eenduidig, doelmatig, minder bestuurlijke drukte) gehaald worden. In het kader van deze evaluatie wordt ook de nu nog in voorbereiding zijnde -en dan mogelijk in werking getreden- wijziging van de Wgr met betrekking tot de positie van de raden betrokken.

Omzetting deelnemersbijdrage gemeente Utrecht en Provincie Utrecht

Hierbij de beschrijving van de uitgangspunten een aanpassingen in verband met het veranderen van de deelnemersbijdragen van de gemeente Utrecht en de provincie Utrecht aan de beide Recreatieschappen.

1. Het huidige budget dat door middel van deelnemersbijdragen aan de beide recreatieschappen wordt bijgedragen blijft behouden. De samenwerking blijft in stand met als inzet vermindering van bestuurlijke drukte, verlaging excessieve overhead kosten en slimme simpele aansturing van de beheeropgave van bestaande terreinen (en routes)
2. De gemeente Utrecht stopt de deelname in Loosdrecht en spreekt met de provincie Utrecht een uitruil af. De uitruil betekent dat waar de gemeente Utrecht niet meegaat in de nieuwe samenwerking voor de Loosdrechtse Plassen, de gemeente Utrecht meer verantwoordelijkheid en middelen toebedeeld aan het samenwerkingsverband dat de opvolger is van Stichtse Groenlanden.
   Gelijktijdig maakt de provincie Utrecht de omgekeerde beweging. Een lagere bijdrage in de opvolger van SGL en een hogere bijdrage in LSD. Daarmee kan de Provincie Utrecht meer invloed uitoefenen op de opgave in het Plassenschap, inclusief daarbij de verwevenheid met de Natura 2000. De stad is omgekeerd meer betrokken bij de regionale opgave die de stad betreffen. In concreto, de bijdrage van de gemeente Utrecht gaat naar SGL en de provincie verlaagt haar bijdrage in SGL en verschuift deze naar LSD.
3. Door de uitruil hoeft de gemeente Utrecht geen uittredesom te betalen in LSD en wordt ook de wachttermijn van drie jaar (artikel 29, eerste lid GR LSD) door een te nemen bestuursbesluit gestopt. Het effect voor de overige gemeenten in de samenwerking en de financiële positie van de beide schappen is daarmee nihil en verwaarloosbaar. Hiermee wordt de financiële stabiliteit van het schap LSD verstevigd en geeft voor de langere termijn vastigheid.
4. De uitruil levert betrokkenheid van de gemeente Utrecht op daar waar zij zich betrokken voelt, het vermindert de bestuurlijke drukte (een partner minder in LSD en een verbonden partij minder voor de gemeente Utrecht).
5. De ingangsdatum van het uittreden van de gemeente Utrecht valt samen met het liquideren van RMN, het omzetten van het LSD naar een nieuwe governance en het omzetten naar een nieuw governancemodel voor SGL.
6. De gemeente Utrecht heeft als doel om de transitie en de daarmee samengaande liquidatie van RMN zorgvuldig uit te voeren en de mogelijke financiële consequenties indien nodig in gezamenlijkheid te dragen. De beoogde uittreding uit Loosdrecht, en de uitruil van de gemeentelijke bijdrage naar SGL, vormen geen aanleiding om niet deel te nemen in transitiekosten die niet binnen de schapsbegroting kunnen worden opgevangen. Zolang gemeente Utrecht deelnemer is van het schap, volgt zij de financiële verplichtingen zoals die zijn vastgelegd in de gemeenschappelijke regeling.

RECREATIESCHAP STICHTSE GROENLANDEN

Aan:
de deelnemers van Stichtse Groenlanden
de gemeenteraden, de provinciale staten en colleges van B&W en GS

Onderwerp: Beschrijvingsbrief bij voorstel Toekomstige samenwerking in Recreatieschap Stichtse Groenlanden
Bijlagen:

- Voorstel aan deelnemers toekomstige samenwerking in SGL, vsdfAB01.112021 (reeds toegezonden 2-11-2021)
- Definitieve eindconcept van de integrale versie Gemeenschappelijke regeling Stichtse Groenlanden vastgesteld DB 18.11.21 (bijgevoegd)
- Bijlage 2, toelichting gekozen GR-vorm voor toekomstige samenwerking in SGL.vsdf (bijgevoegd)
- Bijlage – Intentie-overeenkomst SBB vs.1.07 (reeds toegezonden 2-11-2021)
- Bijlage – Liquidatieplan RMN (reeds toegezonden 2-11-2021)

Geachte deelnemer,

Hiermee informeren wij u over de voortgang van het proces om te komen tot een nieuwe toekomstige samenwerking voor het Recreatieschap Stichtse Groenlanden. Door het algemeen bestuur van het schap is, in de vergadering van 29 oktober 2021, een keuze gemaakt voor deze toekomstige samenwerking. Het voorstel daaromtrent is op 2 november jl. aan u als deelnemers gezonden. Aanvullend is op 17 november 2021 door het dagelijks bestuur invulling gegeven aan de keuze voor de vorm van de gemeenschappelijke regeling. De gekozen uitwerking treft u als bijlage 1 bij deze brief aan. In deze brief lichten we de kern van het voorstel voor de toekomstige samenwerking kort toe. Het betreft een fundamentele wijziging, een trendbreuk ten opzichte van de huidige organisatiestructuur, de juridische vormgeving en de manier van werken in het schap ten aanzien van het beheer en onderhoud van recreatieve terreinen en paden. Aan u als deelnemer van het schap wordt gevraagd een besluit te nemen en daarmee in te stemmen met de voorgelegde keuze. Wij ontvangen uw reactie graag rond 1 februari 2022.

Digitale bijeenkomst voor raads- en statenleden
Om de raads- en statenleden mee te nemen in het proces en uitleg te geven over de stukken en de daarin verwoorde keuzes zullen er twee bijeenkomsten van de Raads- en Statenklankbordgroep via Teams worden gehouden. Daarin is er gelegenheid om vragen te stellen.
De bijeenkomsten worden gehouden op **dinsdag 30 november 2021, van 19.30 tot 21.00 uur** en op **woensdag 8 december 2021, van 19.30 tot 21.00 uur.**
Wij nodigen u uit om bij één van deze digitale informatiebijeenkomsten aanwezig te zijn. De link met de inloggegevens zullen aan de griffies worden toegezonden.

Aanleiding
In 2019 is geconstateerd dat de situatie bij de Recreatie Midden Nederland (RMN) zorgelijk is. De bedrijfsvoering van RMN was niet in control en de kosten liepen op. In het daaropvolgend proces is door Bureau Berenschot geconcludeerd dat er ook meer duidelijkheid nodig is over de basis voor samenwerking. Concreet: duidelijkheid van de deelnemers aan de schappen over doel, nut en noodzaak van de samenwerking.
Eind 2020 hebben de besturen van de schappen richtinggevende uitspraken gepresenteerd voor de toekomstige samenwerking binnen de schappen en daarbij aangegeven dat er geen draagvlak meer is voor het voortbestaan van RMN. De deelnemers van het schap hebben hierop instemmend gereageerd, met enkele aanvullende aandachtspunten.
Vanaf begin dit jaar zijn, met ondersteuning van Bureau KokxDeVoogd, gesprekken gevoerd over de invulling van de nieuwe samenwerking. Met veel partijen (intern en extern) is gesproken en alle daaruit voortvloeiende informatie heeft geleid tot het voorstel, dat u op 2 november jl. aangeboden is.

Korte uitleg beslispunten en onderliggende stukken
Hieronder vindt u een korte uitleg op de aangeboden stukken.

Als eerste willen wij de noodzaak van de besluitvorming op dit moment uitleggen. Om de opheffing van RMN op een zorgvuldige wijze mogelijk te maken is het van belang dat er duidelijkheid is over de nieuwe samenwerking binnen het Recreatieschap Stichtse Groenlanden en de vorm daarvan. De uitvoering van de werkzaamheden moet immers passen bij de organisatievorm, die wordt gekozen. Met de besluitvorming hierover onder de deelnemers in januari/februari 2022 is het mogelijk om voor 1 maart 2022 definitief te besluiten over opheffing van RMN en de liquidatiedatum, zodat ook het personeel een redelijke termijn wordt geboden voor de overgang naar een nieuwe organisatie.

<u>Voorstel Toekomstige samenwerking recreatietaken; beslispunt 1 in het voorstel</u>
In dit voorstel met bijlagen staat de nieuwe samenwerkingsvorm beschreven. Daarin vindt u de organisatievormen, die zijn bekeken en de motivering voor de keuze van de voorgestelde organisatievorm. De gekozen vorm, een 'lichte' gemeenschappelijke regeling, is verder uitgewerkt op verschillende onderdelen met consequenties en risico's. De richtinggevende uitspraken zijn leidend geweest voor de voorstellen. Het bestuur is tot de conclusie gekomen dat samenwerking binnen een gemeenschappelijke regeling de meest aangewezen vorm is. Hiermee blijft er een rechtspersoon voor het gezamenlijk eigendom, voor het opdrachtgeverschap en uitvoering van VTH-taken in het gebied. In het voorstel worden de nu bekend zijnde financiële consequenties aangegeven. In bijlage C bij het voorstel vindt u een raming van de incidentele kosten per deelnemer.
Voorstel behandeling: U wordt gevraagd in te stemmen met de voorgestelde toekomstige vormgeving van de samenwerking.

<u>Voorstel tot wijziging van de gemeenschappelijke regeling; beslispunt 2a in het voorstel</u>
Om de nieuwe samenwerking ook van een juridisch deugdelijke basis te voorzien moet de gemeenschappelijke regeling vernieuwd worden. Bijlage 1 bij het voorstel over de toekomstige samenwerking van het schap, is een aangepaste tekst van de gemeenschappelijke regeling, geënt op de gekozen nieuwe samenwerkingsvorm. Deze bijlage 1 ontbrak nog bij de zending van 2 november jl. en ontvangt u hierbij. In deze nieuwe doorlopende tekst van de regeling, waarin de RMN als uitvoeringsorganisatie is vervallen, zijn de taken en omvang van het bestuur geduid en is het geheel geactualiseerd en leesbaarder geworden. Tevens ontvangt u hierbij als achtergrondinformatie (bijlage 2 bij deze brief) een toelichting op de afwegingen die in het bestuur van SGL gemaakt zijn over het 'juridisch jasje' voor de toekomstige samenwerking. Deze bijlage 2 is ter kennisneming bijgevoegd en maakt geen onderdeel uit van de besluitvorming.

De procedure voor het wijzigen van de gemeenschappelijke regeling is geregeld in artikel 36 van de nu geldende regeling. Daarin ligt vast dat 2/3de van de deelnemers (dus 7 deelnemers) moet instemmen met wijziging van de gemeenschappelijke regeling voordat het AB het besluit om de gewijzigde gemeenschappelijke regeling vast te stellen kan nemen. Medio februari 2022, als de besluiten van alle deelnemers binnen zijn, zullen wij vaststellen of dit het geval is en of wij de gewijzigde tekst van de gemeenschappelijke regeling kunnen vaststellen. Deze treedt dan per 1 januari 2023 in werking.
Voorstel behandeling: Gevraagd wordt in te stemmen met de nieuwe doorlopende tekst van de regeling als opgenomen in bijlage 1 (beslispunt 2a in het voorstel).

Intentieovereenkomst tussen de recreatieschappen en Staatsbosbeheer; beslispunt 2b in het voorstel
Staatsbosbeheer wordt gezien als de meest aangewezen en best passende organisatie om de werkzaamheden van RMN over te nemen. De redenen hiervoor zijn o.a. expertise & ervaring op gebied van beheer en exploitatie van recreatievoorzieningen, is nu al partner in RodS samenwerking, solide organisatie, mogelijkheid tot uitvoering van overheidstaken als verordeningen, mogelijkheid tot vestiging alleenrecht. In een intentieovereenkomst is het proces beschreven om te komen tot een concrete aanbieding van Staatsbosbeheer om de werkzaamheden voor het schap van RMN over te nemen, waar mogelijk inclusief personeel.
Voorstel behandeling: Kennisnemen van bijgevoegd de intentieovereenkomst die met Staatsbosbeheer wordt afgesloten.

Opheffing RMN; beslispunt 3 in het voorstel
De bedrijfsvoeringorganisatie RMN is een gemeenschappelijke regeling waarin de dagelijks besturen van de twee recreatieschappen en Gedeputeerde Staten van de provincie Utrecht participeren als deelnemer. Door het bestuur van RMN is aan de drie deelnemers voorgesteld om de regeling RMN per 31 december 2022 op te heffen. Dit is een jaar later dan eerder is aangegeven omdat het meer tijd kost een nieuwe uitvoeringsorganisatie voor de recreatieschappen te organiseren.
Voorstel behandeling: besluit bestuur RMN om in te stemmen met opheffing RMN onderschrijven.

Concept-Liquidatieplan RMN; beslispunt 4 in het voorstel
Bij de opheffing van RMN hoort een liquidatieplan waarin de liquidatie en de daaraan verbonden kosten worden beschreven. Een uitsplitsing van de kosten per deelnemer is als bijlage in dit plan opgenomen. Inmiddels heeft het bestuur van RMN een concept-liquidatieplan opgesteld en dit ter kennis gebracht aan de drie deelnemers. Vanwege de financiële consequenties voor Recreatieschap Stichtse Groenlanden wordt dit concept-plan ook ter kennis gebracht aan de gemeenten en provincie die deelnemen in het schap. Het dagelijks bestuur bekijkt of de liquidatiekosten, die ten laste Recreatieschap Stichtse Groenlanden komen, kunnen worden opgevangen binnen de begroting. De kosten die niet in de begroting kunnen worden opgevangen zullen bij de deelnemers separaat, aan de hand van een begrotingswijziging, in rekening worden gebracht.
Voorstel behandeling: Kennisnemen van het concept-liquidatieplan RMN.

Vervolgproces
Zoals hiervoor aangegeven wordt nu aan u als deelnemer gevraagd in te stemmen met de nieuwe samenwerkingsvorm en de nieuwe doorlopende tekst van de gemeenschappelijke regeling Stichtse Groenlanden. Gevraagd wordt om de besluiten begin februari 2022 aan ons bestuur kenbaar te maken.
Na het verzamelen van alle besluiten is ons bestuur half februari 2022 in staat de vervolgstappen te zetten. Allereerst wordt het besluit over het opheffen van RMN definitief gemaakt. Als ook het Plassenschap Loosdrecht en Gedeputeerde Staten van de Provincie Utrecht besluiten tot opheffing is het besluit tot opheffing een feit. Dan kan het bestuur van RMN eind februari 2022 een besluit nemen over het liquidatieplan van RMN. De datum van effectuering van het besluit tot opheffing van

RMN wordt genomen als er een definitieve oplossing is voor de taakuitvoering die nu bij RMN ligt. Voor het Recreatieschap Stichtse Groenlanden betekent dit dat er een samenwerkingsovereenkomst met een toekomstige beheersorganisaties (Staatsbosbeheer) is gesloten.

Staatsbosbeheer zal vóór 1 juni 2022 aangeven hoe en onder welke (financiële) condities zij de werkzaamheden voor het schap wil overnemen. Dan zijn alle gevolgen duidelijk en zal ons bestuur een besluit nemen over de samenwerking met Staatsbosbeheer. In juni 2022 wordt deze besluitvorming afgerond en kan gewerkt worden aan de overgang van medewerkers van RMN naar de nieuwe uitvoeringsorganisatie, zodat op 1 januari 2023 gestart kan worden met de nieuwe uitvoering in een nieuwe setting. Hiermee ontstaat een nieuwe situatie en een nieuwe werkelijkheid waarmee de noodzakelijke taakuitvoering voor de recreatiegebieden en andere routegebonden voorzieningen ook in de toekomst gewaarborgd is.

Namens het algemeen bestuur van Recreatieschap Stichtse Groenlanden,



J.C.R. van Everdingen
Voorzitter

PLASSENSCHAP LOOSDRECHT

- **TELEFOON**
  030 297 40 00
- **POSTADRES**
  Postbus 8058
  3503 RB Utrecht
- **BEZOEKADRES**
  Archimedeslaan 6
  3584 BA Utrecht
- **ONLINE**
  www.recreatiemiddennederland.nl
  info@recreatiemiddennederland.nl
- **FINANCIEEL**
  IBAN NL68 BNGH 0285012290
  BIC BNGH NL2G
  BTW NL804162591B01
  KvK 52394832

Aan:
de deelnemers van Plassenschap Loosdrecht
de gemeenteraden, de provinciale staten en colleges van B&W en GS

Onderwerp: Toekomstige organisatie voor Plassenschap Loosdrecht

Utrecht, 15 november 2021

Geachte deelnemer,

Hiermee informeren wij u over de voortgang van het proces om te komen tot een nieuwe toekomstige samenwerking voor de recreatieschappen. Door de Plassenraad is in de vergadering van 1 november 2021 een keuze gemaakt voor een nieuwe organisatiestructuur voor het Plassenschap Loosdrecht e.o. Het betreft een wijziging van de bestaande samenwerking door het aangaan van een nieuwe organisatiestructuur. De bestaande gemengde duale gemeenschappelijke regeling zal worden omgevormd tot een bedrijfsvoeringsorganisatie die de taakuitvoering via dienstverleningsovereenkomsten (DVO's) uitbesteed aan nieuwe uitvoerende partijen. Hiermee wordt ingezet op verlaging van de bestuurlijke druk en overhead. Voorgesteld wordt door te gaan als bedrijfsvoeringorganisatie. Aan u als deelnemer van het schap wordt gevraagd een besluit te nemen om hiermee in te stemmen. Wij ontvangen uw reactie graag voor rond 1 februari 2022.

Digitale bijeenkomst voor raads- en statenleden
Om de raads- en statenleden mee te nemen in het proces en uitleg te geven over de stukken en de daarin verwoorde keuzes zullen er twee bijeenkomsten van de Raads- en Statenklankbordgroep via Teams worden gehouden. Daarin is er gelegenheid om vragen te stellen.
De bijeenkomsten worden gehouden op **dinsdag 30 november 2021, van 19.30 tot 21.00 uur** en op **woensdag 8 december 2021, van 19.30 tot 21.00 uur.**
Wij nodigen u uit om bij één van deze digitale informatiebijeenkomsten aanwezig te zijn. De link met de inloggegevens zullen aan de griffies worden toegezonden.

Context
In 2019 is geconstateerd dat de situatie bij de Recreatie Midden Nederland (RMN) zorgelijk is. De bedrijfsvoering van RMN was niet in control en de kosten liepen op. In het daaropvolgend proces is door Bureau Berenschot geconcludeerd dat er ook meer duidelijkheid nodig is over de basis voor samenwerking. Concreet: duidelijkheid van de deelnemers aan de schappen over doel, nut en noodzaak van de samenwerking.
Eind 2020 hebben de besturen van de schappen richtinggevende uitspraken gepresenteerd voor de toekomstige samenwerking binnen de schappen en daarbij aangegeven dat er geen draagvlak meer

is voor het voortbestaan van RMN. De deelnemers van het schap hebben hierop begin 2021 instemmend gereageerd, met enkele aanvullende aandachtspunten.
Vanaf begin dit jaar zijn, met ondersteuning van Bureau KokxDeVoogd, gesprekken gevoerd over de invulling van de nieuwe samenwerking. Met veel partijen (intern en extern) is gesproken en alle daaruit voortvloeiende informatie heeft geleid tot het voorstel dat u nu wordt aangeboden.

Korte uitleg beslispunten en onderliggende stukken
Aan de deelnemers is een voorstel met onderliggende stukken aangeboden. Hierbij een korte uitleg van de aangeboden stukken.

Als eerste willen wij de noodzaak van de besluitvorming op dit moment uitleggen. Om de opheffing van RMN op een zorgvuldige wijze mogelijk te maken is het van belang dat er duidelijkheid is over de nieuwe samenwerking en de vorm daarvan. De uitvoering van de werkzaamheden moet passen bij de organisatievorm die wordt gekozen. Met de besluitvorming in januari/februari 2022 is het mogelijk om in het voorjaar besluiten te nemen over de liquidatie/opheffing van RMN, zodat ook het personeel een redelijke termijn wordt geboden voor de overgang naar een nieuwe organisatie.

<u>Voorstel Toekomstige samenwerking recreatietaken</u>
In dit voorstel met bijlagen staat de nieuwe samenwerkingsvorm beschreven. Daarin vindt u de motivering voor de samenwerkingsvorm in verschillende onderdelen met consequenties en risico's. Daarin komt ook het financiële aspect aan bod. Het voorstel gaat uit van twee uitvoeringsorganisaties, de gemeente Wijdemeren voor de 'natte' gebieden [1.] van het schap en Staatsbosbeheer voor de 'droge' gebieden [2.] van het schap. Met Staatsbosbeheer wordt een intentieovereenkomst afgesloten, zoals hierna nader geduid. De richtinggevende uitspraken van december 2020 worden gevolgd. Voor een samenwerking met de Vinkeveense Plassen, onderdeel van deze uitspraken, is het op dit moment nog niet mogelijk vanwege de complexiteit en onderscheid in karakteristiek. In het voorstel is het door de deelnemers te nemen besluit opgenomen. U wordt gevraagd in te stemmen met de voorgestelde toekomstige organisatievorm. Verder wordt in het voorstel ook ingegaan op het beëindigen van het deelnemerschap van de gemeente Utrecht aan het Plassenschap. De deelnemersbijdrage van de gemeente Utrecht zal gecompenseerd worden door de Provincie Utrecht, zodat er geen financieel nadeel ontstaat voor de andere deelnemers aan het schap.

<u>Intentieovereenkomst tussen de recreatieschappen en Staatsbosbeheer</u>
Staatsbosbeheer wordt gevraagd de uitvoering van een deel van de taken, de 'droge' gebieden, over te nemen. Dit aansluitend bij de vraag die vanuit het Recreatieschap Stichtse Groenlanden is gesteld voor de uitvoering van alle werkzaamheden. Ter kennisneming is bijgevoegd de intentieovereenkomst die met Staatsbosbeheer wordt afgesloten. Hierin wordt het proces beschreven om te komen tot een concrete aanbieding van Staatsbosbeheer om de werkzaamheden voor het schap van RMN over te nemen, waar mogelijk inclusief personeel.

<u>Concept-Liquidatieplan RMN</u>
De bedrijfsvoeringorganisatie RMN is een gemeenschappelijke regeling waarin de dagelijks besturen van de twee recreatieschappen en Gedeputeerde Staten van de provincie Utrecht participeren als deelnemer. Door het bestuur van RMN is aan deze drie deelnemers voorgesteld om de regeling RMN per 31 december 2022 op te heffen. Dit is een jaar later dan eerder is aangegeven omdat het meer tijd kost een nieuwe uitvoeringsorganisatie voor de recreatieschappen te organiseren. Bij de opheffing RMN hoort een liquidatieplan waarin de liquidatie en de daaraan verbonden kosten worden beschreven. Een uitsplitsing van de kosten per deelnemer is in dit plan opgenomen. Inmiddels heeft het bestuur van RMN een concept-liquidatieplan opgesteld en dit ter kennis

1. Onder de 'natte' gebieden wordt verstaan de Loosdrechtse Plassen die vallen onder en behoren bij het zorggebied van het Plassenschap.
2. De 'droge' gebieden zijn: Aa, Bosdijk, Boterwal, De Geer, De Uitweg van Portengen, Oukoperdijk, Veenkade en Zwaan.

gebracht aan de drie deelnemers. Vanwege de financiële consequenties voor het Plassenschap wordt dit concept-plan ook ter kennis gebracht aan de gemeenten en de provincies, die deelnemen aan het schap.

Vervolgproces
Zoals hiervoor aangegeven wordt nu aan u als deelnemer gevraagd in te stemmen met de nieuwe samenwerkingsvorm. Gevraagd wordt om het besluit begin februari 2022 aan ons bestuur kenbaar te maken.
Na het verzamelen van alle besluiten is ons bestuur half februari 2022 in staat de vervolgstappen te zetten. Allereerst wordt een besluit genomen over het opheffen van RMN. Als ook het Recreatieschap Stichtse Groenlanden en Gedeputeerde Staten van de Provincie Utrecht besluiten tot opheffing is het besluit tot opheffing een feit. Dan kan het bestuur van RMN eind februari 2022 een besluit nemen over het liquidatieplan van RMN. De uitvoering van het besluit tot opheffing wordt pas genomen als er een definitieve overeenkomst met een toekomstige beheersorganisaties (de gemeente Wijdemeren en Staatsbosheer) is gesloten.

<u>Voorstel tot wijziging van de gemeenschappelijke regeling</u>
In het voorjaar kunt u de wijziging van de gemeenschappelijke regeling verwachten. Deze zal u worden aangeboden om vast te stellen, zodat vanaf 1 januari 2023 de nieuwe organisatie ook echt vorm kan krijgen.

<u>Uitvoering van de werkzaamheden na 1 januari 2023</u>
Het proces met Staatsbosbeheer over de uitvoering van de werkzaamheden in de ‘droge’ gebieden zal in juni 2022 leiden tot besluitvorming. Met Wijdemeren zal in dezelfde periode worden overlegd en besluitvorming plaats vinden over de taakuitvoering voor de ‘natte’ gebieden. Dit zal in nauw overleg tussen de twee gebiedsgemeenten plaatsvinden. Dan zijn alle (financiële) gevolgen inzichtelijk en kan ook gewerkt worden aan de overgang van medewerkers van RMN naar de nieuwe uitvoeringsorganisaties. Hiermee ontstaat een nieuwe situatie en een nieuwe werkelijkheid waarmee de noodzakelijke taakuitvoering voor de recreatiegebieden ook in de toekomst gewaarborgd is.

Namens het dagelijks bestuur van Plassenschap Loosdrecht,

Mw. drs. C.R. Larson
Voorzitter Plassenschap Loosdrecht

Liquidatieplan
Recreatie Midden Nederland

CONCEPT

Versie:	1.0 TER VASTSTELLING
Datum:	27-10-2021

Versiebeheer

Versie	Datum document	Datum besproken	Besproken met	Aangebrachte wijzigingen na bespreking
0.1	23 augustus 2021	07 september 2021	Directeur RMN	1. Besluitvormingsprocedure 2. Formatieoverzicht 3. Contractuele frictiekosten 4. Liquidatiebegroting 5. Duiding OvO bij boedelonderdeel personeel 6. Risicoparagraaf
0.2	08 oktober 2021	11 oktober 2021	Directeur RMN	1. Besluitvormingsprocedure 2. Toe te passen verdeelsleutel B2022 3. Teksten onderdeel personeel 4. Peildatum bezetting op 1/11/2021 5. Liquidatiebegroting + € 250.000 (afkoop verlofsaldi en ww-risico)
0.3	13 oktober 2021	19 oktober 2021	Directieteam en OR	1. Nadrukkelijker OR traject benoemd in het plan van aanpak 2. Diverse tekstuele wijzigingen 3. Management samenvatting toegevoegd
0.4	21 oktober 2021	25 oktober 2021	Bestuur RMN	1. Bijlage 4 toegevoegd met verdeling liquidatiekosten deelnemers van de schappen 2. Eerste alinea bovenaan p4 management samenvatting gecorrigeerd
1.0	27 oktober 2021	Planning deelnemers	Deelnemers RMN	Eindconcept versie
1.0	27 oktober 2021	Te plannen	Bestuur RMN	Vastgesteld

CONCEPT

Inhoudsopgave

Managementsamenvatting **4**

1. Inleiding **5**

2. Procedure, uitgangspunten en spelregels opheffing **7**

3. Beschrijving van de boedel **12**
3.1. De taken 12
3.2. Het personeel 12
3.3. Het bezit en de schulden 15
3.4. De verplichtingen 15
3.5. Het archief 16

4. Plan van aanpak en begroting liquidatie **18**
4.1. Planning voorbereiding liquidatie 18
4.2. Liquidatiebegroting 20
4.3. Verdeling van de liquidatiekosten 20

5. Risicoparagraaf **21**

Bijlagen **22**
Bijlage 1 – Bronnen
Bijlage 2 – Contracten
Bijlage 3 – Activastaat per 31-12-2020
Bijlage 4 – Verdeling liquidatiekosten deelnemers SGL en LSD

CONCEPT

Managementsamenvatting

De gemeenschappelijke regeling Bedrijfsvoeringsorganisatie Recreatie Midden Nederland (gevestigd in Utrecht, KvK-nummer 52393925)(hierna: RMN) is opgericht in 1996. De regeling is gewijzigd in 2008 en 2016 en heeft thans drie deelnemers: het Plassenschap Loosdrecht e.o. (hierna: LSD), het recreatieschap Stichtse Groenlanden (hierna: SGL) en de provincie Utrecht. De provincie Utrecht heeft als belangrijkste subsidiënt een zetel in het bestuur.

In 2019 is een bestuurlijk proces gestart waarin de toekomst van de schappen LSD en SGL wordt heroverwogen met als belangrijkste onderdeel de herziening van de relatie met RMN. Dit heeft in 2020 geleid tot richtinggevende uitspraken over een nieuwe inrichting van de samenwerking op het gebied van recreatie in de provincie Utrecht. Het gevolg van deze ontwikkeling is dat de gemeenschappelijke regeling RMN wordt ontbonden, omdat er geen draagvlak voor een voortbestaan meer is onder de deelnemers. Dit liquidatieplan beoogt de drie deelnemers alle informatie te verschaffen die zij nodig hebben om een besluit te kunnen nemen over de opheffing van RMN en de financiële en personele gevolgen daarvan, die voor hun rekening komen.

Om het voornemen tot opheffing te kunnen effectueren zijn zorgvuldig te nemen stappen in de besluitvorming nodig die in dit plan stap voor stap zijn beschreven. Uiteraard kan het liquidatiebesluit pas worden genomen als duidelijk is of en zo ja welke taken door andere partijen worden overgenomen of dat taken worden beëindigd. In dit liquidatieplan wordt uitgegaan van een liquidatiedatum van 31 december 2022, zodat er bij definitieve besluitvorming begin 2022 voldoende tijd is een zorgvuldige afwikkeling.

Het belangrijkste onderdeel van de ‘boedel’ is het personeel (38,32 f.t.e.) dat nu de werkzaamheden uitvoert. Veel werkzaamheden zullen ook in de nieuwe situatie worden uitgevoerd bij de nieuwe organisaties, sommige niet. In dit liquidatieplan is de spelregel opgenomen dat het personeel zo snel mogelijk, maar tenminste 6 maanden voor de opheffingsdatum (uiterlijk 30 juni 2022) duidelijkheid heeft over hun rechtspositie. Indien de organisaties die de taken beogen uit te voeren op 30 juni 2022 nog geen duidelijkheid kunnen geven over in dienst neming van de medewerkers in de nieuwe organisatie, wordt de liquidatiedatum met tenminste drie maanden uitgesteld.
Uit de beschrijving van de boedel van RMN blijkt voorts, dat in het kader van de vereffening geen noemenswaardige vervreemdingskosten aan de orde zijn omdat de omvang van de materiële vaste activa op de balans zeer beperkt is. Afhankelijk van het exploitatieresultaat in het laatste boekjaar kan hooguit een relatief klein positief of negatief vereffeningsaldo optreden.

De liquidatiekosten worden geraamd op totaal € 1,25 miljoen. De meeste kosten worden geraamd op het risico van de personele en frictie (die al dan niet in het kader van een sociaal plan worden gemaakt). De overige kosten worden gemaakt in de vorm van uren van de uitvoering van de liquidatievoorbereiding, boetebedingen uit de contracten en het liquidatieproces zelf. De kosten worden gedragen door RMN. De geraamde liquidatiekosten worden verdeeld over de deelnemers op basis van de verdeelsleutel die in de begroting van 2022 wordt gehanteerd. Dit betekent dat aan de liquidatiekosten SGL-A een bedrag van € 0,57 miljoen bijdraagt, SGL-B een bedrag van € 0,29 miljoen en LSD een bedrag van € 0,39 miljoen.

CONCEPT

1. Inleiding

De gemeenschappelijke regeling Bedrijfsvoeringsorganisatie Recreatie Midden Nederland (gevestigd in Utrecht, KvK-nummer 52393925)(hierna: RMN) is opgericht in 1996 (regeling gewijzigd in 2008 en 2016) en heeft thans drie deelnemers: het Plassenschap Loosdrecht e.o. (hierna: LSD), het recreatieschap Stichtse Groenlanden (hierna: SGL) en de provincie Utrecht. De provincie Utrecht heeft als belangrijkste subsidiënt een zetel in het bestuur..

In 2019 is een bestuurlijk proces gestart waarin de toekomst van de schappen LSD en SGL wordt heroverwogen met als belangrijkste onderdeel de herziening van de relatie met RMN. Dit heeft in 2020 geleid tot richtinggevende uitspraken over een nieuwe inrichting van de samenwerking op het gebied van recreatie in de provincie Utrecht. In het memo d.d. 7 december 2020 gericht aan de besturen 'Toekomstige samenwerking Recreatieschappen Besluitvorming over richtinggevende uitspraken voor vervolgstappennieuw organisatie recreatietaken Midden Nederland' zijn over RMN de volgende richtinggevende uitspraken gedaan:

- De gevolgen te onderzoeken van de wijzigingen voor de externe opdrachten die door RMN worden uitgevoerd voor het Nationaal Park Utrechtse Heuvelrug en het Routebureau Utrecht, alsmede de positie van het Routebureau als organisatorisch onderdeel van RMN en hiervoor voorstellen te doen.
- Het voornemen uit te spreken om Bedrijfsvoeringorganisatie RMN op te heffen. Hiervoor een liquidatieplan te laten opstellen door een apart hiervoor aangestelde projectleider met ondersteuning van een bureau. Als streefdatum voor de liquidatie te opteren voor 1 januari 2022.

Om een besluit te kunnen nemen over een nieuwe inrichting van de samenwerking hebben de drie deelnemers onder meer informatie nodig over de consequenties van en de voorwaarden waaronder de opheffing van de gemeenschappelijke regeling RMN. Dit plan beoogt deze informatie te verschaffen.

De gemeenschappelijke regeling RMN is de uitvoeringsorganisatie voor LSD en SGL. Feitelijk betekent dit dat RMN voor haar opdrachtgevers de benodigde bemensing levert voor de taakuitvoering op het gebied van beheer en onderhoud, vergunningverlening, evenementen begeleiding, programma management (ontwikkeling), exploitatie, handhaving en toezicht, het leveren van bestuursondersteuning en bedrijfsvoering (waaronder marketing en communicatie). Daarnaast voert RMN opdrachten uit voor Stichting Nationaal Park Utrechtse Heuvelrug en is het Routebureau Utrecht organisatorisch bij RMN ondergebracht. Het personeel dat de taken uitvoert is in dienst van RMN. De schappen LSD en SGL hebben geen personeel in dienst. Ook heeft RMN slechts in beperkte mate bezit (activa) op de balans staan. Alleen materieel dat zowel voor de uitvoering van de taken voor LSD en SGL wordt ingezet staat op de balans van RMN. De rest van de activa staat op de balans van LSD of SGL.

Het doel van dit liquidatieplan is om het bestuur van RMN te informeren over de consequenties voor de medewerkers en de omvang en waarde van de 'boedel' die per liquidatiedatum vervalt en wordt overgedragen. Daarnaast kan op basis van de inventarisatie worden bepaald welke rechten en verplichtingen die samenhangen met de boedel dienen te worden afgewikkeld en welke kosten

CONCEPT

gemoeid gaan met de opheffing en voor rekening van de deelnemers komen. De informatie uit dit liquidatieplan kan tevens worden benut als achtergrondinformatie om een besluit over de nieuwe samenwerking te kunnen nemen.

Dit liquidatieplan is als volgt opgebouwd. In de eerstvolgende paragraaf gaan we in op de uitgangspunten en spelregels die gelden in het proces van liquidatie alsmede de benodigde stappen in de besluitvorming. In paragraaf 3 wordt een inventarisatie gegeven van alle 'boedel' van RMN in termen van arbeidscontracten, leverancierscontracten, klantverplichtingen, bezit en risico's. In paragraaf 4 gaan we in op de stappen in het proces van liquidatie en de kosten (en opbrengsten) die hiermee samenhangen, samengevat in een liquidatiebegroting.

Dit liquidatieplan is gebaseerd op de meest actuele gegevens van RMN. Bij het opstellen van dit liquidatieplan is ervan uitgegaan dat deze documenten en overzichten een juiste en volledige weergave zijn van de werkelijkheid. De bronnenlijst is opgenomen in de bijlage.

CONCEPT

2. Procedure, uitgangspunten en spelregels opheffing

De basis voor de **opheffingsprocedure** is gelegen in de tekst van de gemeenschappelijke regeling van RMN[1], die stelt:

> Artikel 25 Opheffing
>
> 1. Deze regeling kan worden opgeheven, als tenminste drievierde van het aantal deelnemers daartoe besluiten.
> 2. In het geval van opheffing stelt het bestuur, na overleg met de deelnemers een liquidatieplan vast.
> 3. Het liquidatieplan omvat de verplichtingen van de deelnemers tot deelneming in de financiële consequenties van de opheffing en een regeling met betrekking tot de gevolgen, die de opheffing voor het personeel heeft.
> 4. Voor zover het liquidatieplan niet anders bepaalt geschiedt de vereffening van een nadelig saldo dan wel de verdeling van een voordelig saldo conform de in artikel 19 vastgestelde verdeelsleutel.

In het eerste lid van artikel 25 wordt gesteld dat een besluit van drievierde van het aantal deelnemers nodig is. In de laatste vastgestelde versie van de gemeenschappelijke regeling wordt nog uitgegaan van 5 deelnemers (inclusief het Plassenschap VVP en het recreatieschap UHVK). Tenminste drievierde van de deelnemers betekent dan de facto vier van de vijf deelnemers. Bij het huidige aantal van drie deelnemers betekent het de facto unanimiteit van stemmen.

In het tweede lid staat dat het bestuur, na overleg met de deelnemers een liquidatieplan vast moet stellen. In de besluitvorming dienen daarom de volgende stappen te worden genomen:

Stap 1. Het bestuur van RMN doet een voorstel tot opheffing en stelt een concept liquidatieplan vast.
Stap 2. Het bestuur van RMN zendt het voorstel tot opheffing en het concept liquidatieplan naar gedeputeerde staten van de provincie Utrecht alsmede de dagelijks besturen van de beide deelnemende schappen, dat laatste in het kader van het in lid 2 van de GR genoemde 'overleg'.
Stap 3. Het concept liquidatieplan wordt aan de ondernemingsraad van RMN voorgelegd, deze geeft haar reactie af binnen een met de WOR-bestuurder afgesproken termijn.
Stap 4. Het bestuur van RMN stelt met inachtneming van de reacties van de deelnemers vast of de deelnemers hebben besloten tot opheffing en stelt vervolgens met inachtneming van het OR advies het liquidatieplan vast.

Gelet op de agenderingen en aanlevertermijnen kost het doorlopen van de stappen 1 t/m 4 realistisch gezien drie maanden tijd (november 2021 – januari 2022). Gelet op deze termijnen moet worden geconcludeerd dat de eerder beoogde en in de richtinggevende uitspraken van de besturen (d.d. 7 december 2020) opgenomen datum van 1 januari 2022 niet meer kunnen worden gehaald. We gaan in het vervolg van dit liquidatieplan derhalve uit van een liquidatiedatum van 31 december 2022, zodat er tijd is voorbesluitvorming en een zorgvuldige afwikkeling.

[1] Besluit van gedeputeerde staten van Utrecht van 12 april 2016, nr.81824243, houdende de wijziging van de gemeenschappelijke regeling van Recreatie Midden-Nederland in een bedrijfsvoeringsorganisatie (Bedrijfsvoeringsorganisatie Recreatie Midden-Nederland. Geldend van 01-07-2016 t/m heden (Overheid.nl).

CONCEPT

In lid drie van het artikel is een inhoudelijke eis aan het liquidatieplan opgenomen. Het plan omvat:

a) de verplichtingen van de deelnemers tot deelneming in de financiële consequenties van de opheffing en
b) een regeling met betrekking tot de gevolgen, die de opheffing voor het personeel heeft.

De eerste inhoudelijke eis houdt in dat duidelijk in het plan moet zijn weergegeven, wat de verplichtingen zijn tot deelneming in de financiële consequenties van de opheffing. Wij vertalen dit naar: *wat zijn de kosten van de liquidatie en de vereffening en wat is de bijdrage van de provincie Utrecht en de beide deelnemende schappen hierin.*
De tweede inhoudelijke eis wordt nader zal worden vormgegeven via een addendum op het bestaande sociaal plan.

Uit lid 4 blijkt hoe de verdeling van die kosten moet worden berekend. Verwezen wordt naar artikel 19 van de gemeenschappelijke regeling:

> Artikel 19 Nadelig saldo
> 1. Het nadelig saldo van de jaarrekening komt ten laste van de recreatieschappen naar rato van het aandeel per recreatieschap in de totale salariskosten van de regeling. Het aandeel wordt bepaald op basis van het aantal werkelijk gewerkte uren voor ieder recreatieschap dat in dienst is van de bedrijfsvoeringsorganisatie.
> 2. Het bestuur stelt een methode van doorberekening van de totale kosten van de bedrijfsvoeringsorganisatie vast.

In de laatst vastgestelde jaarrekening (2020) van RMN staat hierover het volgende:
". . . in de begroting 2020 is rekening gehouden met een evenredige verdeling van loonkosten over de schappen, terwijl de loonkosten in de jaarrekening worden toegerekend op basis van de realisatie per schap."

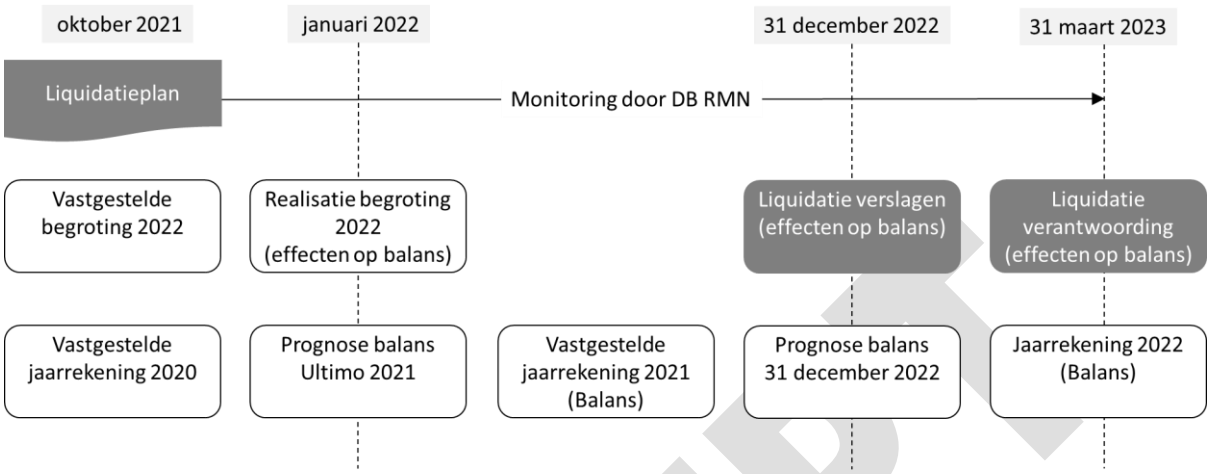
Wij stellen voor om de verdeling van de boedel te baseren op de verdeelsleutel zoals deze in de laatst vastgestelde begroting wordt toegepast, omdat dit de beste representatie is die voorhanden is van de kosten die voor de afzonderlijke schappen worden gemaakt door RMN. Dit leidt tot het volgende beslispunt.

Beslispunt 1
De vereffening van een nadelig saldo dan wel de verdeling van een voordelig saldo geschiedt op basis van de toegepaste verdeelsleutel in de laatst vastgestelde begroting (B2022)

Verderop in dit liquidatieplan zal een berekening worden gemaakt van de kosten per schap bij toepassing van de voorgestelde verdeelsleutel.

CONCEPT

Onderstaand schema geeft weer wat de plaats is van dit liquidatieplan in het liquidatieproces.



Als basis voor dit liquidatieplan is de jaarrekening 2020 en de begroting 2022 gebruikt. De liquidatie is formeel beëindigd wanneer de jaarrekening 2022 medio 2023 door het bestuur van RMN is vastgesteld en de liquidatieverantwoording van de vereffenaar is goedgekeurd. De liquidatieverantwoording is een document waarin de afwikkeling van de verplichtingen eventuele afwijkingen in de begroting van het laatste jaar (als gevolg van het liquidatieproces) en de realisatie van de liquidatiebegroting is beschreven.

Verschillen in de balansposities tussen ultimo 2022 en juridische liquidatie (liquidatiebalans) moeten via de liquidatieverantwoording herleidbaar worden gemaakt. Indien gewenst kan het bestuur van RMN een accountantsverklaring laten opstellen over de periode na balansdatum per ultimo 2022 (in een liquidatiebalans).

Meestal wordt van een aanvullende accountantsverklaring op de liquidatiebalans afgezien, omdat de meeste activa en passiva al van de balans zijn afgevoerd vóór einde van het laatste boekjaar. In de liquidatieverantwoording zal in alle gevallen toch al een sluitende en navolgbare administratie van alle transacties na aflopen van het boekjaar worden opgenomen. Aangezien RMN al een beperkte balans heeft, heeft een extra accountantscontrole beperkte meerwaarde en brengt wel kosten met zich mee.

Beslispunt 2
In de liquidatieverantwoording zullen door de vereffenaar alle transacties inzichtelijk worden gemaakt en zal de liquidatiebalans aldus worden verantwoord.

Ten behoeve van een ordentelijk liquidatieproces is het nodig dat het bestuur van RMN een aantal uitgangspunten en spelregels vast stelt die gelden voor het liquidatieproces. Deze zijn veelal ordenend en structurerend van aard. De uitgangspunten en spelregels hebben niet alleen betrekking op de administratieve afwikkeling maar ook op de ordentelijke overdracht van de boedel.

CONCEPT

De uitgangspunten zijn:

a) De beoogde datum van opheffing is 31 december 2022. Uiterlijk **01 maart 2022** zal de harde liquidatiedatum door het bestuur worden bepaald.
b) Het 'huis' van de bedrijfsvoeringsorganisatie RMN kan pas worden afgebroken als alle kamers leeg zijn en de boedel een bestemming heeft gekregen[2].
c) Het bestuur stuurt het proces van opheffing aan en opereert als formeel opdrachtgever voor de vereffenaar. Materieel is de directeur van RMN opdrachtgever voor de vereffenaar.
d) Medewerkers, klanten en leveranciers worden via het management van RMN geïnformeerd over de voortgang van het liquidatieproces.

De spelregels zijn:

1. Er worden door RMN geen nieuwe investeringen gedaan boven een bedrag van € 25.000[3]. Uitgaven ten behoeve van de afwikkeling en overdragen van de boedel zijn uiteraard mogelijk, indien deze betrekking hebben op de afkoop van lopende contractvoorwaarden. Uitgaven met een investeringskarakter die betrekking hebben op de periode vanaf deze stap zijn niet toegestaan.
2. De huidige activiteiten van RMN worden voortgezet tot en met 31 december 2022, tenzij hierover in het kader van een gefaseerde overgang aanvullende afspraken over zijn gemaakt. Individuele deelnemers onthouden zich van activiteiten die deze continuïteit belemmeren.
3. Het personeel wordt tenminste zes maanden vóór de definitieve liquidatiedatum geïnformeerd over hun rechtspositie per liquidatiedatum. Indien deze duidelijkheid niet kan worden verschaft, wordt de liquidatie uitgesteld met tenminste 3 maanden.
4. Als partijen niet in onderlinge overeenstemming een goede bestemming van de boedel vinden, bepaalt de 'vereffenaar' in overleg met het bestuur de lijn van verdeling en afhandeling.
5. Schoon opleveren. De onderdelen van de boedel worden geïnventariseerd, administratief opgeknipt en overgedragen. Er is geen achterstallig onderhoud in relatie tot de oorspronkelijke doelstellingen en servicenormen zoals eerder gezamenlijk bepaald.

De spelregels gaan in bij de vaststelling van dit plan. Gelet op de samenstelling van de 'boedel' heeft de laatste spelregel vooral betrekking op het archief en de administratie. Voor het opleveren en overdragen van het archief en de administratie bestaan wettelijke regels. Voor de overige onderdelen van de boedel van RMN zijn geen kwaliteitseisen vastgelegd. Op het eerste gezicht kan spelregel 5 met spelregel 1 conflicteren. Indien beide spelregels worden geaccordeerd kan eventueel wegwerken van achterstallig onderhoud alleen nog uit de lopende exploitatie worden gefinancierd van RMN of uit een eenmalig extra budget[4].

[2] Bestemming wordt hier opgevat in brede zin; in gevallen betekent dit beëindiging (contracten) of vernietiging (bij activa zonder boekwaarde die niet kunnen worden overgedragen).

[3] Onder investering wordt verstaan een conform de BBV2017 te activeren verplichting.

[4] Er is een nieuw MJOP opgesteld. De eventuele extra investeringen hiervan worden echter geactiveerd op de balans van LSD en SGL, niet op die van RMN.

CONCEPT

Beslispunt 3

Het bestuur van RMN stelt de genoemde uitgangspunten en spelregels vast en ziet toe op de naleving ervan.

Gedurende het liquidatieproces zal het bestuur en de vereffenaar toezien op de juiste toepassing van de uitgangspunten en spelregels en waar mogelijk corrigerend optreden.

De juridische entiteit RMN houdt op te bestaan na afwikkeling van alle rechten en plichten, overdracht of beëindiging van alle boedelonderdelen, na publicatie van de opheffing in de Staatscourant, uitschrijving bij de KvK en opheffing van alle bankrekeningen.

CONCEPT

3. Beschrijving van de boedel

In dit hoofdstuk wordt de 'boedel' van RMN beschreven. De 'boedel' wordt beschouwd in de meest brede zin van het woord en bestaat uit:

a) de taken
b) het personeel
c) het bezit en de schulden
d) de verplichtingen jegens derden en de verplichtingen van derden jegens RMN
e) het archief

Hierna beschrijven we ieder van de genoemde boedelonderdelen.

3.1. De taken

Uit de tekst van de gemeenschappelijke regeling blijkt welke taken de bedrijfsvoeringsorganisatie uitvoert in formele zin.

> Artikel 3 Belang
>
> 1. Deze regeling is getroffen met het oog op het belang van de recreatieschappen bij een centraal ondergebracht personeelsbeheer, alsmede bij het indien gewenst voorbereiden van gemeenschappelijk beleid.
> 2. De recreatieschappen onthouden zich van alle activiteiten waartoe de bedrijfsorganisatie bevoegd is.

In artikel 4 van de tekst van de gemeenschappelijke regeling wordt aan het bestuur alle bevoegdheden toegekend die nodig zijn voor het uitoefenen van de taak, zoals het vaststellen van de organisatiestructuur, het vaststellen van het (meerjaren-)personeels- en formatieplan en het uitvoeren van het personeelsbeleid. Ook kan het bestuur middelen ten behoeve van het apparaat aanschaffen, materieel aanschaffen en beheren dat door meer dan één recreatieschap wordt gebruikt en kan het bestuur beleidsvoorstellen doen aan de recreatieschappen betreffende gemeenschappelijke beleidsuitgangspunten. Tenslotte is genoemd dat de bedrijfsvoeringsorganisatie binnen grenzen taken voor derden kan uitvoeren. RMN heeft derhalve geen 'eigen' taken, anders dan de gebruikelijke en noodzakelijke taken om de organisatie te laten functioneren, zoals aansturing organisatie RMN (directie) en het doorlopen van de eigen planning- en control cyclus.

Dit betekent, dat het bestuur voor ieder van de genoemde taken moet besluiten of deze taken worden beëindigd of worden overgenomen en in dat laatste geval moet worden geregeld dat een andere partij de taak in uitvoering neemt. De taken voor derden zijn vastgelegd in een dienstverlenings-overeenkomst met het Nationaal Park Utrechtse Heuvelrug (hierna: NPUH).

3.2. Het personeel

Voor de uitvoering van de taken heeft de bedrijfsvoeringsorganisatie de daarvoor benodigde medewerkers in dienst of huurt die in. Dit geldt ook voor de dienstverlening aan NPUH en het

CONCEPT

Routebureau. RMN is 100% dienstverlener aan deze partijen. Per 1 november 2021 ziet de formatie en bezetting van RMN er als volgt uit:

Formatie en bezetting	Formatie	Bezetting[5]
TOTAAL	**42,80**	**38,32**
Directie en secretaris	2,00	-
Beheer en Onderhoud	14,80	14,40
Exploitatie	3,10	2,80
Toezicht en Handhaving	5,90	6,74
Routebureau	3,50	3,50
Bedrijfsvoering	10,00	9,08
Programmamanagement	3,50	1,80

Het belangrijkste onderdeel van de 'boedel' is het personeel dat nu de werkzaamheden uitvoert. Veel werkzaamheden zullen ook in de nieuwe situatie worden uitgevoerd bij de nieuwe organisaties, sommige niet. Het is belangrijk dat het personeel zo snel mogelijk, maar conform spelregel 3 **tenminste 6 maanden** voor de opheffingsdatum (uiterlijk 30 juni 2022) duidelijkheid heeft over hun rechtspositie. Indien de organisaties die de taken beogen uit te voeren op 30 juni 2022 nog geen duidelijkheid kunnen geven in dienst neming van de medewerkers in de nieuwe organisatie, wordt de liquidatiedatum met tenminste **drie** maanden uitgesteld.

Over de rechtspositie van het personeel bij liquidatie is advies gevraagd aan Bureau Vijverberg. In het definitieve advies d.d. 1 september 2021 is onder meer het volgende opgenomen:

- het Routebureau heeft een eigenstandige positie binnen RMN. De overgang van het Routebureau naar een derde partij leidt vrijwel zeker tot overgang van onderneming;
- de directie van RMN is te beschouwen als een overheadtaak; deze taak gaat alleen mee over naar een andere organisatie als RMN als geheel wordt overgedragen; dan is sprake van overgang van onderneming. Als RMN in delen wordt overgedragen, blijft de directie achter bij RMN;
- de opheffing van RMN door SGL, LSD en de provincie leidt tot het terugvallen van de taken naar de deelnemers SGL en LSD. Er zijn nu geen eenheden binnen RMN aan te wijzen die integraal overgaan naar SGL of LSD, hoewel vooralsnog aannemelijk is dat alle werkzaamheden die nu voor SGL en LSD worden verricht, na de transitie uitgevoerd zullen worden bij SGL, respectievelijk LSD. Deze situatie heeft zoveel kenmerken van 'overgang van onderneming' dat wij niet kunnen uitsluiten dat de transities in geval van rechterlijke toetsing als 'overgang van onderneming' worden beschouwd. De splitsing van RMN-taken over SGL en LSD kan er dan toe leiden dat medewerkers hun werk volgen naar SGL en LSD en overeenkomstig Europese jurisprudentie aanspraak kunnen maken op een deeltijddienstverband bij SGL en LSD;
- in het geval dat de taken van RMN terugvallen bij één van de deelnemers of wanneer een of meer (derde) partijen gecontracteerd worden die alle of een deel van de taken van RMN overnemen zal RMN als geheel, of zullen onderdelen van RMN, aan een derde partij worden overgedragen en kan

[5] De bezetting is exclusief ingehuurd personeel. De bezetting van het personeel met een arbeidscontract bij RMN is per 1 november 2021 38,32 f.t.e.

CONCEPT

zeer goed sprake zijn van overgang van onderneming. Voor een concreter oordeel is een specifieker beeld van dit scenario nodig.

De Directie van RMN wordt in het advies van Vijverberg beschouwd als een stafdienst/overheadtaak die niet onder overgang van onderneming valt. Of dit ook voor het Team Bedrijfsvoering geheel of gedeeltelijk geldt, moet nog nader worden onderzocht[6].
Het gevolg van overgang van onderneming is dat de werknemers die werkzaam zijn bij (het onderdeel van) de RMN dat wordt overgedragen, van rechtswege overgaan naar de 'nieuwe' werkgever. De werknemers hoeven hiermee niet in te stemmen maar kunnen de overgang dan ook niet risicoloos weigeren.
Op het moment van het schrijven van dit plan lijkt het scenario waarbij de werkzaamheden van de medewerkers deels overgaan naar LSD en deels naar SGL het meest waarschijnlijk. Bij definitieve besluitvorming over de omvorming kan het benodigde stappenplan voor de overgang van het personeel specifieker worden beschreven.

In het kader van de opheffing is het nodig een sociaal plan op te stellen. De werkgever overlegt over de inhoud van het sociaal plan met de vakbonden. In het kader van het opheffingsproces worden kosten gemaakt. We noemen dit Sociaal Plankosten. Dit zijn de volgende kostensoorten:

1. Kosten voor de collectieve en individuele begeleiding van het personeel van de huidige situatie naar de nieuwe situatie. Dit zijn kosten op het gebied van opleidingen, loopbaanadvies en van werk naar werk.
2. Sociaal plan kosten om de verschillen tussen de huidige rechtspositie en de nieuwe rechtspositie op te vangen gedurende een aantal jaren na liquidatiedatum[7].
3. Indien medewerkers per liquidatiedatum niet kunnen worden geplaatst in een nieuw dienstverband zijn transitievergoedingen van toepassing[8].

We nemen in dit liquidatieplan een raming op van de personele frictiekosten die gebaseerd is op de bezetting eigen personeel in f.t.e. per 1/11/2021 vermenigvuldigd met een gemiddeld frictiekostenbedrag van € 15.000 per voltijds eenheid. Dit gemiddelde bedrag is inclusief alle rechten (transitievergoedingen, WW-risico, persoonlijke opleidingsbudgetten) en gebaseerd op de aanname dat het grootste deel (tenminste 3/4) van de huidige medewerkers bij de organisaties die de taken na 1 januari 2023 gaan uitvoeren terecht komen. Voorts houden wij rekening met een bedrag van € 300.000 voor inhuurcapaciteit die moet worden ingezet als gevolg van vertrekkende medewerkers die in de loop van de liquidatieperiode op eigen initiatief ergens anders een werkkring hebben gevonden en waarvan de taken moeten worden gecontinueerd.

Dit leidt tot een totaalbedrag van **€ 875.000** op te nemen voor personele frictiekosten die optreden. Deze raming kent een grote onzekerheidsmarge maar is op dit moment de meest reële inschatting die te maken is. Het bedrag valt lager uit naarmate bij meer medewerkers aansluitende indiensttreding bij de invlechtende organisaties aan de orde is. Uiteraard wordt dit bedrag een veelvoud wanneer bij geen van de huidige medewerkers opvolgend werkgeverschap aan de orde is.

[6] Advies transities RMN, Vijverberg Advocaten en Adviseurs, 1 september 2021, p24
[7] Inclusief een deel van het persoonlijk opleidingsbudget (POB)
[8] RMN is eigenrisicodrager voor de WW en bovenwettelijke uitkeringslasten. Deze lasten zijn onderdeel van de raming.

CONCEPT

3.3. Het bezit en de schulden

De balans per ultimo 2020 laat de volgende opstelling zien:

Balans RMN	31-12-2020	31-12-2019
ACTIVA	€ 1.391.952	€ 2.591.594
Totaal vaste activa	*€ 15.268*	*€ 31.800*
Totaal vlottende activa	*€ 1.376.684*	*€ 2.559.794*
PASSIVA	€ 1.391.952	€ 2.591.594
Totaal vaste passiva	*€ -*	*€ -*
Totaal vlottende activa	*€ 1.391.952*	*€ 2.591.594*

Uit deze balans blijkt dat het totaal aan vaste activa zeer beperkt van omvang is. RMN heeft een beperkt aantal bezittingen in het kader van vervoersmiddelen en hard- en software. Dit zijn productiemiddelen die voor beide schappen worden ingezet. De totale boekwaarde daarvan bedraagt per ultimo 2020 € 15.268. Voor deze kapitaalgoederen is geen specifiek onderhoudsplan omdat geen sprake is van periodiek groot onderhoud. Verder blijkt dat er geen sprake is van eigen vermogen. De bezittingen worden dus 100% gefinancierd uit vreemd vermogen, voornamelijk kort van looptijd en verstrekt door de deelnemers.

Voor de vereffening betekent dit dat geen noemenswaardige vervreemdingskosten aan de orde zijn. De vervoermiddelen en de hard- en software worden overgedragen aan de rechtsopvolgers. Afhankelijk van het exploitatieresultaat in het laatste boekjaar kan een relatief klein positief of negatief vereffeningsaldo optreden.

3.4. De verplichtingen

RMN heeft diverse contracten afgesloten met derden, zowel klanten als leveranciers. Bij ieder van deze contracten is geïnventariseerd, welke contracteindedatum geldt, wat de opzegtermijn is en of er bij voortijdige beëindiging boetebedingen gelden[9]. Van belang is om vanaf het voorgenomen besluit (stap 1 in de procedure, zie H2) geen automatische contractverlengingen meer toe te staan die zorgen voor een einddatum na beoogde liquidatiedatum.

Het belangrijkste contract aan de klantzijde is die met het Nationaal Park Utrechtse Heuvelrug (NPUH) voor het beheer en onderhoud van recreatieve paden, kanoroutes en bijbehorende voorzieningen en uitvoering van handhaving en groen toezicht[10]. De contracteindedatum is 31-03-2023 en de jaarlijkse waarde is € 446.400. Indien RMN wordt geliquideerd vóór contracteindedatum zal met het NPUH

[9] In bijlage 2 zijn deze contracten zoveel mogelijk uitputtend geïnventariseerd. In de implementatiefase van de liquidatie kunnen uiteraard altijd nog verrassingen boven tafel komen.

[10] Recreatie Midden Nederland heeft zelf geen dienstverleningsovereenkomst met het Routebureau. Het Routebureau heeft wel dienstverleningsovereenkomsten met het Nationaal Park Utrechtse Heuvelrug en met de beide schappen LSD en SGL, de provincie Utrecht en 9 gemeenten.

CONCEPT

moeten worden bekeken wat de consequenties zijn. Indien RMN wordt geliquideerd na contracteindedatum wordt het contract van rechtswege beëindigd.

Het belangrijkste contract aan leverancierszijde is het contract met ALD Automotive voor de leaseauto's. Van 12 auto's eindigen de leasecontracten in het voorjaar van 2024. Wanneer de contracten eerder moeten worden beëindigd (op 31 december 2023) zijn de meerkosten becijferd op € 27.500. Dit bedrag kan worden beschouwd als een afkoopsom.

RMN heeft geen langerlopende geldleningen lopen bij banken of derden. RMN heeft twee bankrekeningen lopen bij BNG en ABN Amro, waarvan de BNG-rekening een kredietfaciliteit kent van € 250.000.

Bank	**IBAN**	**Toelichting**
BNG	NL42BNGH0285042440	Kredietfaciliteit € 250.000
BNG	NL29BNGH0285106015	Schatkistrekening
BNG	NL17BNGH0286705664	Werkrekening schatkistbankieren
ABN AMRO	NL65ABNA0456616802	Voor iDeal betalingen

3.5. Het archief

Een onderdeel van de boedel dat bijzondere aandacht behoeft is het archief. Tot het archief behoren niet alleen de papieren documenten maar ook de digitale informatiebestanden en gegevens uit de applicaties.

Toezichthouder op het archief van RMN is de provinciearchivaris van Utrecht, werkzaam bij Het Utrechts Archief. De toezichthouder heeft in haar jaarverslagen verschillende malen de noodklok geluid over de informatiehuishouding bij RMN. Bij het in gang zetten van het transitieproces heeft de toezichthouder in een advies aan de directie van RMN de urgente aanbevelingen geformuleerd om in het transitieplan voor de omvorming van de schappen voldoende onderbouwd budget op te nemen en maatregelen op te nemen voor adequate overdracht van de digitale informatiebestanden en papieren archieven.

Het archief van RMN zal moeten worden geïnventariseerd, waarbij aan de hand van de geldende selectielijst (van de provincie) de verdeling dient te worden gemaakt naar te vernietigen, over te dragen naar een andere uitvoerder van de taken of voor permanente bewaring over te brengen naar de provinciale archiefbewaarplaats. Indien de bedrijfsvoeringsorganisatie RMN wordt geliquideerd maar de deelnemende schappen niet, zal alleen het deel van het archief worden verdeeld dat samenhangt met haar eigen taakuitvoering van RMN (personeelsbeheer, voorbereiding van gemeenschappelijk recreatiebeleid en de bestuursvergaderingen van RMN) en zal voor dat deel moeten worden bepaald welke deelnemer van RMN rechtsopvolger en zorgdrager wordt voor de archief- en informatiebestanden van de bedrijfsvoeringsorganisatie (zie art. 21 lid 3 van de GR-tekst RMN).

CONCEPT

Wanneer de in dit plan genoemde spelregel 'schoon door de poort' van kracht is, zal RMN als uitvoerder van de archieftaak voor de schappen, het Nationaal Park Utrechtse Heuvelrug en het Routebureau het archief 'schoon en vrij van achterstallig onderhoud' moeten overdragen. In dat geval dient een inventarisatie te worden gedaan van alle thans door RMN in beheer zijnde archiefonderdelen ten behoeve van de overdracht van de betreffende archiefdelen naar de schappen of de provincie. Uiteraard moeten de beide schappen dan eigen beleidsregels voor de informatiehuishouding vaststellen en een nieuwe archiefbeheerder hebben gecontracteerd.

Het huidige archief ligt deels opgeslagen bij het Utrechts Archief (OASIS in Almere) en deels opgeslagen in de kelder van het provinciehuis Utrecht. In de liquidatiebegroting wordt een bedrag op van totaal € 50.000 voor de inventarisatiefase waarbij op basis van het geschatte aantal meters archief als percentage van het totaal archief het deel RMN 20% voor rekening neemt, LSD 30%, SGL 40% en de provincie Utrecht 10%[11]. Na inventarisatie kunnen nog kosten ontstaan voor opschoning en overdracht. De overdracht van het archief zal in principe in hybride vorm plaatsvinden, dus zowel in digitale als papieren vorm. Hiervoor wordt nog eens een bedrag van € 50.000 geraamd, dat op eerder genoemde wijze over de partijen wordt verdeeld. Voor RMN nemen we voor het archief derhalve een totaalbedrag op van **€ 20.000**.

CONCEPT

[11] Naar rato van ingeschat aandeel in het totaal van de meters archief

4. Plan van aanpak en begroting liquidatie

De voorbereiding van de formele liquidatie van RMN start met de vaststelling van dit plan door het bestuur, waarbij het bestuur tevens de opdracht krijgt om direct te starten met de voorbereidingen. De meeste handelingen zijn louter van administratieve aard. De primaire processen zullen onveranderd doorgang vinden conform het werkplan en de vastgestelde (beleidsarme) begroting 2022 en betalen de deelnemers hun reguliere bijdrage. In dit hoofdstuk worden de werkzaamheden beschreven die in het kader van de voorbereiding van de formele liquidatie van RMN worden uitgevoerd. Op basis hiervan wordt een liquidatiebegroting gegeven.

4.1. Planning voorbereiding liquidatie

Met inachtneming van de inventarisatie zoals in de vorige hoofdstukken weergegeven, zijn de volgende activiteiten in het kader van de liquidatie van RMN nodig. We geven daarbij tevens in een globale planning aan, wanneer deze activiteiten moeten zijn afgerond.

Nr	Activiteit	2021 Q4	2022 Q1	2022 Q2	2022 Q3	2022 Q4	2023 Q1
01	Besluitvorming liquidatie RMN en adviestraject OR afronden		mrt				
02a	Contractpartners RMN in kennis stellen van besluit tot liquidatie en evt. gevolgen voor hetgeen in contract is opgenomen communiceren. Leverancierscontracten tijdig opzeggen.			apr - jun			
02b	Publicatie opheffingsbesluit in de Staatscourant						
03	Sociaal plan (addendum) opstellen, bespreken met de vakbonden en vaststellen						
04	Overdracht personeel, rechtspositie bekend 30/06/2022						
05a	Archief inventariseren, beoordelen en plan van aanpak opstellen.						
05b	Plan van aanpak archief uitvoeren ((deels) vernietigen of overdragen en bewaren)						
06	Opstellen jaarrekening 2022 (door directie RMN)						jan
07	Opstellen liquidatieverantwoording (vereffenaar)						
08	Controle door accountant op jaarrekening en (evt. liquidatieverantwoording)						feb
09	Vaststelling liquidatieverantwoording en jaarrekening door bestuur RMN en formele liquidatie						mrt
10	Uitschrijven KvK, opheffen schatkistbankieren en bankrekeningen						mrt
11	Begeleiding besluitvorming, liquidatieproces en formele opheffing.						

CONCEPT

Op de balans van RMN staan per 31 december 2022 activa en passiva die afgewikkeld worden om tot een liquidatie te komen:

a) Opbrengsten van bezittingen die worden verkocht worden eerst gebruikt om de eventuele resterende waarde op de balans (de boekwaarde) af te boeken. Op het moment dat er geen boekwaarde is of wanneer de boekwaarde lager is dan de verkoopopbrengst, dan resteren er middelen die aan het eigen vermogen kunnen worden toegevoegd. Is de opbrengst lager dan de boekwaarde, dan zal dit eigen vermogen juist gebruikt moeten worden om de boekwaarde weg te werken.
b) Overig bezit gaat over naar de partij die de taken gaat uitvoeren van het betreffende schap. Omdat er op de balans van RMN alleen activa staat die voor beide schappen wordt ingezet, zal in overleg worden bekeken welke partij het betreffende activum het beste kan gebruiken. Indien er meerdere belangstellende organisaties zijn wordt overgedragen op basis van bieding waarbij de boekwaarde als minimum bedrag geldt. Bij één belangstellende is het voorstel om het activum **tegen boekwaarde** per 31 december 2022 over te dragen.
c) Er kan ook bezit zijn dat geen boekwaarde heeft. Ook hier geldt dat in overleg worden bekeken welke partij het betreffende activum het beste kan gebruiken en dat bij meerdere belangstellende organisaties wordt overgedragen op basis van bieding (zonder minimum bedrag). Er wordt – voorlopig – vanuit gegaan dat dit bezit geen wezenlijke economische waarde vertegenwoordigt. Mocht dit wel het geval zijn, dan moet deze waarde aan het eigen vermogen van RMN worden toegevoegd en dus (eigenlijk) voor die prijs door de organisatie die de taken gaat uitvoeren worden overgenomen.

De feitelijke afwikkeling van de liquidatie vindt plaats in de loop van 2023 (idealiter Q1, waarschijnlijk Q2) nadat de accountant een oordeel heeft gegeven over de verlies- en winstrekening van 2022 en over de liquidatiebalans per 31 december 2022.

CONCEPT

4.2. Liquidatiebegroting

In de onderstaande tabel is een raming gegeven van de kosten per stap in het liquidatieproces.

Nr	*Activiteit*	*Bedrag*
1	Besluitvorming liquidatie RMN afronden	€ 5.000
02a	Contractpartners RMN in kennis stellen van besluit tot liquidatie en evt. gevolgen voor hetgeen in contract is opgenomen communiceren (opzeggen).	€ 37.500
02b	Publicatie opheffingsbesluit in de Staatscourant	€ 150
3a	Sociaal plan opstellen en vaststellen	€ 15.000
3b	Personele frictiekosten	€ 875.000
4a	Overdracht personeel, rechtspositie bekend 30/06/2022	€ 15.000
4b	Afkoop verlofsaldi	€ 150.000
4c	Afkoop WW-historische verplichtingen	€ 70.000
05a	Archief inventariseren, beoordelen en plan van aanpak opstellen.	€ 10.000
05b	Plan van aanpak archief uitvoeren	€ 10.000
6	Opstellen jaarrekening 2022 (door directeur RMN of vereffenaar)	€ 10.000
7	Opstellen liquidatieverantwoording (door vereffenaar)	€ 10.000
8	Controle door accountant op jaarrekening en (evt. liquidatieverantwoording)	€ 15.000
9	Vaststelling liquidatieverantwoording en jaarrekening door bestuur RMN / liquidatiecommissie en formele liquidatie	€ 2.500
10	Uitschrijven KvK, opheffen schatkistbankieren en bankrekeningen	€ 4.850
11	Begeleiding liquidatieproces en formele opheffing.	€ 20.000
TOTAAL		**€ 1.250.000**

De meeste kosten worden geraamd op het risico van de personele en frictie (die al dan niet in het kader van een sociaal plan worden gemaakt). De overige kosten worden gemaakt in de vorm van uren van de uitvoering van de liquidatievoorbereiding, boetebedingen uit de contracten en het liquidatieproces zelf. De kosten worden gedragen door RMN.

4.3. Verdeling van de liquidatiekosten

Wanneer de geraamde liquidatiekosten worden verdeeld over de deelnemers op basis van de verdeelsleutel die in de begroting van 2022 wordt gehanteerd, ontstaat het volgende beeld:

Deelnemer	*Verdeelsleutel*	*Bedrag*
SGL-A	45,50%	€ 568.763
SGL-B	23,50%	€ 293.757
LSD	31,00%	€ 387.480
RMN	**100,00%**	**€ 1.250.000**

Benadrukt moet worden dat dit om een schatting gaat. Het totaalbedrag kan gedurende de rit nog wijzigen.

CONCEPT

5. Risicoparagraaf

Ten behoeve van dit liquidatieplan is inventariserend door de stukken gegaan. Er kan onderscheid worden gemaakt in de financiële risico's die volgen uit de reguliere bedrijfsvoering en risico's die volgen uit het proces van liquidatie. Er zijn geen risico's geïdentificeerd die volgen uit de reguliere bedrijfsvoering van RMN. Er zijn vier risico's geïdentificeerd die volgen uit het proces van liquidatie.

a) In de eerste plaats kunnen voor voortijdige beëindiging van leveranciers- en klantcontracten compensatieverplichtingen volgen die niet kunnen worden verlegd. De omvang hiervan is nog niet voldoende bekend maar de berekening hiervan is onderdeel van het plan van aanpak.
b) Voor RMN is voorts het risico geïdentificeerd dat volgend uit het proces van liquidatie de taken die uitgevoerd worden voor de schappen, NPUH of zichzelf niet of in onvoldoende mate kunnen worden geborgd door het personeel. Dit risico kan slechts ten dele worden gemitigeerd door extra inhuur.
c) Voorts zal het liquidatieproces extra tijd vergen van het personeel van RMN, dit is niet voorzien in de begroting 2022 van RMN.
d) Tenslotte dient te worden gewezen op de deadline voor de besluitvorming over de liquidatie, welke in dit plan is gesteld op uiterlijk **1 maart 2022**. Wanneer deze deadline niet wordt gehaald, is besluitvorming onzeker gelet op de gemeenteraadsverkiezingen van maart 2022.
e) Wanneer besluitvorming over de liquidatie niet vóór de gemeenteraadsverkiezingen van maart 2022 is afgerond, en niet wordt geliquideerd per 1 januari 2023, ontstaat het risico dat de taken niet meer kunnen worden uitgevoerd binnen de huidige begroting en de huidige bemensing. In dat geval moet meer capaciteit worden ingehuurd.

Over de risico's en de beheersing hiervan wordt periodiek gerapporteerd naar het bestuur, dat als liquidatiecommissie optreedt.

CONCEPT

Bijlagen

CONCEPT

Bijlage 1 – Bronnen

Document/ bron	Datum
Gemeenschappelijke regeling Recreatie Midden Nederland	01-01-2016
Jaarverslag en jaarrekening Recreatie Midden Nederland 2020	24-03-2020
Advies archivaris bij toekomstscenario's RMN	21-08-2020
Memorandum Informatiehuishouding en archief RMN in transitietraject	18-03-2021
Eindadvies transities, Vijverberg advocaten en adviseurs	01-09-2021
Export JOIN contracten RMN	31-08-2021
Begroting RMN 2021	30-03-2020
Begroting SGL 2021	30-03-2020
Begroting LSD 2021	30-03-2020

CONCEPT

Bijlage 2 – Contractinventarisatie

Nr	Omschrijving van de dienst of product	Contractpartij	Kosten / opbrengsten	Per maand / jaar	Duur contract	Einddatum contract	Automatisch verlengd	Opzegtermijn	Afkoop-kosten
1	BRS samenwerkingsconvenant en verwerkersovereenkomst; toezicht, registratiesysteem	BRS Natuurnetwerken			Doorlopend		Ja		nvt
2	Samenwerkingsovereenkomst BSBm; geen idee wat dit is, onderdeel BOA's, Bestuurlijke Strafbeschikking Milieu								nvt
3	Machtiging GMB – rc overeenkomst inzake schatkistbankieren;	BNG Bank	-						nvt
4	Vaccinatiezorg contract prikpunt 2020;	Vaccinatie Zorg BV	€300	jaar	1 jaar		ja	1 maand	geen
5	Contract Issys; kantoorautomatiseringsomgeving, koppeling met AFAS, platform	Issys	€7.500	maand	48 mnd	19-11-2022	Nee	voor 20-5-2022 aangeven verlenging	geen
6	Printer	Grenke Finance (Samsung Business)	€3.240	kwartaal		1-7-2023	Nee	3mnd	restant contractwaarde
7	Contract TelecomJordaan 2018 (is IP-Care geworden);	IP-Care	€80	maand		nvt	Ja	doorlopend verlengd	geen
8	Contract KTG Telecom 2018; mobiele tussenpersoon Vodafone	KTG Telecom	€150	maand	24 mnd initieel daarna Doorlopend	1-11-2021	Ja	1 mnd gelijk met Vodafone	geen
9	Opdracht Stichting Nationaal Park Utrechtse Heuvelrug 2020; beheer, onderhoud, toezicht op de routes en paden van oud-UHVK deelnemers + uitgifte MTB vignetten	Stichting Nationaal Park Utrechtse Heuvelrug	€437.700	half jaar	3 jaar en 3 maanden	31-3-2023	Nee	-	nvt
10	Inhuur Ronald Gubbens (Ruimtemanagers). Alle kosten worden doorbelast naar SGL-B;	Ruimtemanagers	wisselend	maand		31-12-2021			nvt
11	BiedICT. Inhuur Alex Kortekaas voor ICT-werkzaamheden;	Bied ICT	€3.000	maand	onbepaald	onbepaald	ja	in overleg	nvt

CONCEPT

Nr	Omschrijving van de dienst of product	Contractpartij	Kosten / opbrengsten	Per maand / jaar	Duur contract	Einddatum contract	Automatisch verlengd	Opzegtermijn	Afkoop-kosten
12	Chaillet applicatiebeheer. Inhuur Henri Chaillet voor werkzaamheden in JOIN/archivering;	Chaillet applicatiebeheer	€1.200	maand			ja	maand	nvt
13	Exilo BV. Inhuur op afroep van Rogier Schumer (business controller);	Exilo BV	€110	uur	onbepaald	onbepaald	nvt	in overleg	nvt
14	Hester Raats en Daniëlle Brink. Nieuwe inhuur ter vervanging van Sofie Stolwijk en Ruth Werkhoven;					31-12-2022			nvt
15	UWV. Doorbelasting WW-lasten Dieren, Van der Swan en (vanaf oktober) Pepels;	UWV	€5.000	maand					nvt
16	APG. Boven- en nawettelijke uitkeringen inzake Alferink; let op overname verplichting door rechtsopvolger;	APG	€10.000	jaar					nvt
17	RAET. Het voeren van de salarisadministratie;	Visma Raet	€1.000	maand	1 jaar	31-12-2021	ja	3 maanden	nvt
18	MK Basics. Verzuimbegeleiding;	MK Basics	€1.600	jaar	1 jaar	31-12-2021	ja	3 maanden	nvt
19	ArboUnie. Beschikbaar stellen vertrouwenspersoon;	ArboUnie	€125	jaar	1 jaar	31-12-2021	ja	3 maanden	nvt
20	ALD Automotive. Leasecontracten 12 auto's; risico afkoopboete (ex schade en afwijkende km);				Divers	Divers		Divers	€ 27.500
21	Dataquint. Geovisia;	RMN	€10.000	jaar	jaar	ntbp	ja	afloop jaar	geen
22	I-Babs;		€10	maand gebruiker					nvt
23	REM Automatisering. Tijdsregistratiesysteem Big Ben;	REM Automatisering	€1.450	jaar	Onbepaald	Onbepaald	ja	3 maanden	nvt
24	Moving Intelligence. Rittenregistratie leaseauto's;	Moving Intelligence	€101	maand	12 maanden	10-3-2022	Ja	Onbekend	nvt
25	Vodafone	Vodafone via KTG Telecom	€1.300	maand	24 mnd initieel daarna Doorlopend	1-11-2021	Ja	1 mnd	geen
26	Pardon salaris. Licentie voor pro forma berekeningen salarissen e.d.;	Pardon salaris	€400	jaar	12 maanden	31-12-2022	ja	3 maanden	nvt
27	Archiefservice Salaris Rendement	Rendement	€35	jaar	12 maanden	31-12-2020		3 maanden	nvt
28	Abonnement Dossier HR Rendement	Rendement	€224	jaar	12 maanden	31-12-2021		3 maanden	nvt
29	Abonnement Salaris Rendement	Rendement	€369	jaar	12 maanden	31-1-2021		3 maanden	nvt
30	Abonnement checklist jaarrekening 2020	Kluwer	€41		onbekend			3 maanden	nvt
31	Abonnement Tuin en Landschap	Horti Point	€280	jaar	12 maanden	31-12-2021		Onbekend	nvt
32	Abonnement NRIT Media/Recreatie en Toerisme/Vrijetijdsstudies	NRIT	€223	jaar	12 maanden	29-11-2021		Onbekend	nvt

CONCEPT

Nr	Omschrijving van de dienst of product	Contractpartij	Kosten / opbrengsten	Per maand / jaar	Duur contract	Einddatum contract	Automatisch verlengd	Opzegtermijn	Afkoop-kosten
33	Wet op Ondernemningsraden, jaarboek/abonnement	VMN Vakmedianet	€240	jaar				Onbekend	nvt
34	Abonnement binnenv. Politiereglement	STC Training & Consultancy	€96					Onbekend	nvt
35	Gebruikerslicentie instrumenten Norminstituut Bomen	Norm Instituut Bomen	€850	jaar	12 maanden	31-5-2021		Onbekend	nvt
36	Abonnement 10 downloads per maand	Shutterstock	€29	jaar	12 maanden	27-3-2021		Onbekend	nvt
37	Zoom	Zoom							nvt

CONCEPT

Bijlage 3 – Activastaat

Administratie: Recreatie Midden Nederland Boekjaar: 2020 Periode t/m: 1

Activagroep: EC VERVOERMIDDELEN

Actief	Aanschaf	Huidige stand aanschaffing	Afschrijving t/m vorig jaar	Afschrijving lopend jaar	Afschrijving desinvestering	Huidige stand afschrijving	Boekwaarde	Boekwaarde verkoop	Verkoop bedrag	Winst/ verlies	Datum verkoop
Boottrailer	01-01-2014	1.843,80	1.843,80		0,00	1.843,80	0,00	(waarschijnlijk) nog in gebruik			
Suzuki Vitara 68-SX-KN	01-01-2014	1.652,89	1.652,89		0,00	1.652,89	0,00	nog in gebruik. Wordt binnenkort vervangen.			
ZERO elektrische motorfiets - 34-MJ-LT	01-01-2018	12.395,87	4.358,34	2.179,17	0,00	6.537,51	5.858,36	Total loss. Is vervangen door motor met aanschaf van € 5.651,15			
Totaal EC vervoermiddelen		**15.892,56**	**7.855,03**	**2.179,17**	**0,00**	**10.034,20**	**5.858,36**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	

Activagroep: EC MACHINES, APPARATEN EN INSTALLATIES

Actief	Aanschaf	Huidige stand aanschaffing	Afschrijving t/m vorig jaar	Afschrijving lopend jaar	Afschrijving desinvestering	Huidige stand afschrijving	Boekwaarde	Boekwaarde verkoop	Verkoop bedrag	Winst/ verlies	Datum verkoop
Decos Join	01-01-2017	24.000,00	16.000,00	8.000,00	0,00	24.000,00	0,00	nog in gebruik			
Laptops	01-01-2017	3.737,00	3.737,00		0,00	3.737,00	0,00	deels nog in gebruik			
Smartphones	01-01-2017	3.881,50	3.881,50		0,00	3.881,50	0,00	deels nog in gebruik			
Dell Inspiron 13 5000 series 4 stuks lapto	01-01-2018	2.076,00	1.384,00	692,00	0,00	2.076,00	0,00	nog in gebruik			
Samsung Galaxy A5 7 stuks	01-01-2018	2.212,60	1.475,06	737,54	0,00	2.212,60	0,00	deels nog in gebruik			
Laptops 2019	01-01-2019	14.114,91		4.704,97	0,00	4.704,97	9.409,94	nog in gebruik			
Totaal EC machines, apparaten en ins		**50.022,01**	**26.477,56**	**14.134,51**	**0,00**	**40.612,07**	**9.409,94**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	

Activagroep: EC OVERIGE MATERIËLE VASTE ACTIVA

Actief	Aanschaf	Huidige stand aanschaffing	Afschrijving t/m vorig jaar	Afschrijving lopend jaar	Afschrijving desinvestering	Huidige stand afschrijving	Boekwaarde	Boekwaarde verkoop	Verkoop bedrag	Winst/ verlies	Datum verkoop
Kanaalweg 95b: Frankeermachine	01-01-2006	2.424,00	2.424,00		0,00	2.424,00	0,00	niet meer in gebruik			
Inventaris KW95: Kantoorinventaris	01-01-2008	5.099,00	5.099,00		0,00	5.099,00	0,00	niet meer in gebruik			
Bureaustoelen	01-01-2009	12.825,00	12.825,00		0,00	12.825,00	0,00	niet meer in gebruik			
Digitale Facturering K+V	01-01-2009	29.376,00	29.376,00		0,00	29.376,00	0,00	niet meer in gebruik			
Profit Connector	01-01-2009	3.500,00	3.500,00		0,00	3.500,00	0,00	niet meer in gebruik			
Digitale Facturering K+V	01-01-2010	792,00	792,00		0,00	792,00	0,00	niet meer in gebruik			
Digitale postverwerking K+V	01-01-2010	13.716,00	13.716,00		0,00	13.716,00	0,00	niet meer in gebruik			

31-03-2021 12:37:24 Afschrijvingsstaat fiscaal 1

Administratie: Recreatie Midden Nederland Boekjaar: 2020 Periode t/m: 1

Actief	Aanschaf	Huidige stand aanschaffing	Afschrijving t/m vorig jaar	Afschrijving lopend jaar	Afschrijving desinvestering	Huidige stand afschrijving	Boekwaarde	Boekwaarde verkoop	Verkoop bedrag	Winst/ verlies	Datum verkoop
Postverwerking Licentie	01-01-2010	5.160,00	5.160,00		0,00	5.160,00	0,00	niet meer in gebruik			
Bureaustoelen - 4 stuks	01-01-2011	2.167,00	1.950,30	216,70	0,00	2.167,00	0,00	deels nog in gebruik			
Thin clients - 17 stuks	01-01-2011	5.898,00	5.898,00		0,00	5.898,00	0,00	niet meer in gebruik			
Digitaal postverwerkingssysteem	01-01-2012	41.352,75	41.352,75		0,00	41.352,75	0,00	nog in gebruik			
Diverse hardware	01-01-2014	6.241,00	6.241,00		0,00	6.241,00	0,00	(waarschijnlijk) niet meer in gebruik			
Diverse hardware 2014-1	01-01-2014	7.943,21	7.943,21		0,00	7.943,21	0,00	(waarschijnlijk) niet meer in gebruik			
Diverse hardware 2014-2	01-01-2014	5.328,29	5.328,29		0,00	5.328,29	0,00	(waarschijnlijk) niet meer in gebruik			
GeoVisia - Dataquint	01-01-2014	10.790,00	10.790,00		0,00	10.790,00	0,00	nog in gebruik			
Winterbanden en belettering leaseauto's	01-01-2014	4.658,80	4.658,80		0,00	4.658,80	0,00	niet meer in gebruik			
Diverse hardware	01-01-2015	3.211,00	3.211,00		0,00	3.211,00	0,00	(waarschijnlijk) niet meer in gebruik			
Diverse hardware	01-01-2015	3.141,25	3.141,25		0,00	3.141,25	0,00	(waarschijnlijk) niet meer in gebruik			
GeoVisia - Dataquint	01-01-2015	19.995,80	19.995,80		0,00	19.995,80	0,00	nog in gebruik			
Telefonie	01-01-2015	3.820,00	3.820,00		0,00	3.820,00	0,00	deels nog in gebruik			
Telefonie toepassing	01-01-2015	5.205,70	5.205,70		0,00	5.205,70	0,00	deels nog in gebruik			
Monitoren 2016	24-05-2016	750,00	750,00		0,00	750,00	0,00	deels nog in gebruik			
Smartphones 2016	24-05-2016	674,00	674,00		0,00	674,00	0,00	deels nog in gebruik			
Hardware 2016	31-05-2016	30.805,50	30.805,50		0,00	30.805,50	0,00	deels nog in gebruik			
Hardware 2016-2	04-07-2016	4.818,38	4.818,38		0,00	4.818,38	0,00	deels nog in gebruik			
Smartphones 2016-2	31-08-2016	11.961,00	11.961,00		0,00	11.961,00	0,00	deels nog in gebruik			
Totaal EC overige materiële vaste act		**241.653,68**	**241.436,98**	**216,70**	**0,00**	**241.653,68**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	
Totaal generaal		**307.568,25**	**275.769,57**	**16.530,38**	**0,00**	**292.299,95**	**15.268,30**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	

Bijlage 4 – Verdeling liquidatiekosten

Deelnemer RMN	Verdeelsleutel	Bedrag
SGL-A	45,50%	€ 568.763
SGL-B	23,50%	€ 293.757
LSD	31,00%	€ 387.480
RMN	**100,00%**	**€ 1.250.000**

Deelnemer SGL-A	Verdeelsleutel	Bedrag
Gemeente Utrecht	34,2%	€ 194.517
Provincie Utrecht	30,9%	€ 175.748
Gemeente Nieuwegein	8,3%	€ 46.927
Gemeente Stichtse Vecht	5,5%	€ 31.088
Gemeente Woerden	6,9%	€ 39.073
Gemeente Houten	6,6%	€ 37.395
Gemeente IJsselstein	4,6%	€ 25.947
Gemeente Lopik	1,9%	€ 10.777
Gemeente De Bilt	1,3%	€ 7.291
TOTAAL	**100,0%**	**€ 568.763**

Deelnemer SGL-B	Verdeelsleutel	Bedrag
Provincie Utrecht	59%	€ 172.291
Gemeente De Ronde Venen	41%	€ 121.466
Gemeente Amsterdam	0%	€ -
TOTAAL	**100,0%**	**€ 293.757**

Deelnemer LSD	Verdeelsleutel	Bedrag
Gemeente Utrecht	12,59%	€ 48.776
Gemeente Wijdemeren	27,38%	€ 106.082
Gemeente Stichtse Vecht	17,80%	€ 68.960
Provincie Utrecht	12,88%	€ 49.925
Provincie Noord-Holland	29,35%	€ 113.737
TOTAAL	**100,0%**	**€ 387.480**

Intentieovereenkomst onderzoek

Versie 1.0, 1 november2021

De publiekrechtelijke rechtspersoon, **Staatsbosbeheer**, gevestigd en kantoorhoudende te (3811 MG) Amersfoort, aan het Smallepad nr. 5, te dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door zijn directeur, de heer ir. Sylvo Thijsen BNT, [*]

en

Recreatieschap Stichtse Groenlanden, vertegenwoordigd door [*het dagelijks bestuur *]

Plassenschap *Loosdrechtse plassen,* *vertegenwoordigd door het* [*het dagelijks bestuur*] ***]**

Bedrijfvoeringsorganisatie Recreatie Midden Nederland, vertegenwoordigd door [*het dagelijks bestuur*]

Hierna te noemen: Partijen

Overwegingen

Het Recreatieschap Stichtse Groenlanden en het Plassenschap Loosdrecht e.o. zijn twee gemeenschappelijke regelingen waarbinnen respectievelijk de gemeenten De Bilt, De Ronde Venen, Houten, Lopik, Stichtse Vecht, Nieuwegein, Utrecht, Woerden en IJsselstein en de Provincie Utrecht, en de gemeenten Stichtse Vecht, Utrecht en Wijdemeren en de Provincies Utrecht en de Provincie Noord – Holland[1], het duurzame onderhoud en het beheer van terreinen en hun recreatieve functies hebben ondergebracht;

Recreatie Midden Nederland is gemeenschappelijke regeling waaraan Recreatieschap Stichtse Groenlanden, het Plassenschap Loosdrecht e.o. en de provincie Utrecht deelnemen, en waarbinnen het Recreatieschap Stichtse Groenlanden en het Plassenschap Loosdrecht e.o. de dienstverlening ten behoeve van het duurzame onderhoud en beheer van hun terreinen hebben ondergebracht, inclusief de bij de uitvoering van deze werkzaamheden betrokken medewerkers en benodigde materieel;

De besturen van het recreatieschap Stichtse Groenlanden en het Plassenschap Loosdrecht e.o. hebben, mede gezien de richtinggevende uitspraken van hun deelnemers, besloten hun uitvoeringsorganisatie die nu is ondergebracht bij bedrijfsvoeringorganisatie Recreatie Midden Nederland (RMN) op een andere wijze vorm te geven;

De deelnemers van RMN hebben in principe het voornemen om middelen die nu worden besteed aan uitvoering van de taken langjarig beschikbaar te houden voor de over te dragen taakuitvoering;

Staatsbosbeheer is de grootse terreinbeherende organisatie in Nederland die als publieke partij staat voor de realisatie van zijn bij wet verankerde taak gericht op het beschermen, beleven en benutten van het groene erfgoed van Nederland;

[1] De provincie Noord – Holland maakt alleen deel uit van de gemeenschappelijke regeling van het Recreatieschap Loosdrechtse Plassen.

Staatsbosbeheer in het kader van die taakstelling het belang van Groen rondom de stad ziet en onderschrijft, en de ambitie heeft zijn positie als beheerder en ontwikkelaar van gebieden in stedelijk gebied te versterken, zo ook in de Provincie Utrecht en in dit geval specifiek bij het beheer van terreinen van het Recreatieschap Stichtse Groenlanden en voor wat betreft een deel van de terreinen van het Plassenschap Loosdrecht e.o.;

Staatsbosbeheer sinds 2017 een zelfde ondersteuning uitvoert ten behoeve van de Recreatieschappen in de provincie Zuid – Holland;

Staatsbosbeheer bereid is te onderzoeken in welke mate zij langjarig (delen van) taken voor het Recreatieschap Stichtse Groenlanden voor hun hele gebied en Plassenschap Loosdrecht e.o. voor het zogenoemde droge deel van hun gebied die nu worden uitgevoerd door RMN, kan overnemen van RMN;

Staatsbosbeheer haar rol als integraal gebiedsbeheerder alleen optimaal kan invullen als er een duurzame en langjarige verbintenis kan worden aangegaan met de recreatieschappen;

Partijen samen in een constructief, transparant en vooral zorgvuldig proces met respect voor elkaars wederzijdse belangen en op basis van een realistische planning willen onderzoeken of taken, medewerkers, materieel én de daaraan verbonden dienstverlening van RMN kunnen worden overgedragen aan Staatsbosbeheer;

Partijen bevestigen dat de kennis, inzet en betrokkenheid van de medewerkers van RMN van groot belang is voor de continuïteit van het beheer en de verbetering van de terreinen van de recreatieschappen en er gezamenlijk naar streven de gevolgen voor de medewerkers van RMN tot een minimum te beperken en zoveel mogelijk het principe ‘mens volgt werk’ toe te passen;

Partijen zich realiseren dat overdracht van taken en medewerkers een redelijke transitieperiode vergt en hier rekening mee houden bij de vormgeving van het proces.

Afspraken

Doel

Partijen onderzoeken in gezamenlijkheid de mogelijkheden om te komen tot a) een overeenkomst tot overdracht van werkzaamheden die RMN uitvoert voor de Recreatieschappen en b) een langjarige samenwerkingsovereenkomst tussen de Recreatieschappen, Stichtse Groenlanden voor hun gehele gebied en Plassenschap voor de zogenoemde droge delen van hun gebied, en Staatsbosbeheer voor de taakuitvoering. De taakuitvoering heeft betrekking op de volgende taken voor de gebieden die opgenomen zijn in bijgevoegde kaart[2]:

- Beheer en onderhoud;
- Exploitatie;
- Toezicht en handhaving;
- Verbeteren van bestaande gebieden met kwaliteitsimpulsen, met behoud van hun bestemming;
- De aan bovenstaande onderwerpen gekoppelde bedrijfsvoeringstaken.

[2] Kaart volgt.

Partijen hanteren de navolgende fasering voor wat betreft het te verrichten onderzoek en de daarmee verband houdende vervolgstappen en besluitvorming;

Fasering

Het onderzoek naar een mogelijke overgang zal gefaseerd plaatsvinden, waarbij na elke fase een besluitvormingsmoment is waarbij de partijen afzonderlijk en aansluitend gezamenlijk een unanieme go/no go geven voor de volgende fase.

Fase 1: Uitvoeren van het (boeken)onderzoek;

Fase 2: Het voorbereiden van een (voorgenomen) besluit;

Fase 3: Het doorlopen van het medezeggenschapstraject bij partijen;

Fase 4: Het voorbereiden van een definitief besluit.

Partijen spreken af fase 2 uiterlijk 30 juni 2022 af te ronden middels een (voorgenomen) besluit.

Nadat fase 4 is afgesloten met een definitief besluit, volgt aansluitend de voorbereiding en implementatie van de overeengekomen overgang van medewerkers en de uitvoering naar Staatsbosbeheer. Partijen spreken in het definitief besluit daarvoor een tijdpad af.

De uitvoering van de verschillende fases zal projectmatig plaatsvinden waaraan alle partijen deelnemen en daarbij de kosten voor de eigen inzet dragen. De projectuitvoering wordt per fase uitgewerkt in een projectplan.

Onderzoeksonderwerpen

Partijen spreken over de intentieperiode af dat in ieder geval de navolgende onderwerpen onderdeel zijn van het uit te voeren onderzoek:

1. de huidige juridische verhoudingen tussen de Recreatieschappen Stichtse Groenlanden en het Plassenschap Loosdrechts e.o. en RMN, de rechten en verplichtingen van deze partijen onderling jegens elkaar, meer in het bijzonder gelet op de vaststelling van de wijze van overgang van RMN naar Staatsbosbeheer;
2. de financiële situatie van RMN over de periode van 2016 tot en met 2021 (balans, winst en verlies en vermogen) alsmede de verwachtingen voor 2022 en de financiële risico's die mogelijk daaruit zouden kunnen voortvloeien;
3. de personele bezetting van RMN, waaronder, doch niet beperkt tot, de juridische status van medewerkers, loonkosten, opgebouwde transitievergoedingen, verhouding vast – tijdelijk, leeftijdsopbouw, functieniveau, te verwachten uitstroom, arbeidsvoorwaarden zulks met inachtneming van de bestaande privacyregelgeving;
4. de rechtspositie van en de rechtspositionele gevolgen voor medewerkers en de daaraan verbonden financiële gevolgen voor RMN en Staatsbosbeheer;
5. de bestaande contractuele verplichtingen van RMN jegens derden in het kader van de taakuitvoering zoals eerder benoemd in deze intentieovereenkomst;
6. de eigendomssituatie van de gronden waarover de Recreatieschappen nu zeggenschap hebben, in het bijzonder voor wat betreft de aanwezigheid van erfpachtsituaties;
7. de juridische en fiscale risico's en mogelijkheden voor taakuitvoering door Staatsbosbeheer ten behoeve van de Recreatieschappen, meer in het bijzonder de vraagstukken van aanbesteding en staatssteun;

8. de omvang van de kosten en de aard van de financiering van de (basis)taken en eventuele ontwikkelingstaken rekening houdende dat exploitatie door derden thans onvoldoende inkomsten genereren;
9. de geprognotiseerde investeringen of groot onderhoud; voor zover geen onderdeel van het voorgaande punt;
10. de inhoud van de langjarige eisen van Recreatieschappen aan de taakuitvoering.

Overige afspraken

Deze intentieovereenkomst eindigt i) als partijen een overnameovereenkomst en samenwerkingsovereenkomsten zijn aangegaan, ii) partijen gezamenlijk constateren dat een samenwerking niet mogelijk is of bestuurlijk niet haalbaar of iii) door tijdsverloop op 1 januari 2023.

De recreatieschappen en RMN stellen de benodigde informatie, in het bijzonder gegevens over de terreinen, beheers- en onderhoudsniveaus, investeringsprogramma en lopende ontwikkelingen beschikbaar aan Staatsbosbeheer. Ook bieden de Recreatieschappen en RMN met inachtneming van de privacyregels inzicht in de omvang van de formatie en de bedrijfsvoering die wordt ingezet voor uitvoering van de taak.

Partijen komen overeen dat na beëindiging van deze intentieovereenkomst zonder dat nadere overeenkomsten tot stand komen zij jegens elkaar niets meer te vorderen hebben uit hoofde van welke titel dan ook.

Partijen spreken af dat communicatie over de inhoud, uitvoering en uitkomst van deze intentieovereenkomst gezamenlijk en zoveel mogelijk gelijktijdig wordt vormgegeven.

Partijen zijn uitdrukkelijk geen geheimhouding over de intentieovereenkomst overeengekomen.

Ondertekening:

Dagelijkse Besturen van GR SGL en GR LSD,

Bestuur GR RMN

Directie SBB

Burgemeester en Wethouders
Postadres Postbus 16200, 3500 CE Utrecht
Telefoon 14 030
www.utrecht.nl/

Gemeente Utrecht

Recreatieschap Stichtse Groenlanden
t.a.v. Algemeen Bestuur
Postbus 8058
3503 RB UTRECHT

Versie voorbesluitvorming

Behandeld door	Guido Lafeber	**Datum**	<volgt>
Doorkiesnummer	14030	**Ons kenmerk**	8049812
E-mail	Guido.lafeber@utrecht.nl	**Onderwerp**	Voorstel toekomstige samenwerkingsvorm en wijziging gemeenschappelijke regeling
Bijlage(n)	-		
Uw kenmerk	-	**Verzonden**	
Uw brief van		Bij antwoord datum, kenmerk en onderwerp vermelden	

Geachte leden van het Algemeen Bestuur,

Op uw verzoek van begin november heeft de Utrechtse gemeenteraad uw voorstel voor een toekomstige samenwerkingsvorm besproken en daar, inclusief de wijziging van de Gemeenschappelijke Regeling, op <datum> jl. mee ingestemd. De gemeenteraad heeft hiervoor ook toestemming verleend aan ons college en de burgemeester om hier mee in te stemmen.
Ook wij en de burgemeester hebben ingestemd met uw voorstel over de toekomstige samenwerkingsvorm en met uw voorstel tot wijziging van de gemeenschappelijke regeling.

Wij verzoeken u, mede namens de gemeenteraad, om met voortvarendheid aan de slag te gaan met het voorbereiden van de implementatie van de nieuwe samenwerkingsvorm, gericht op realisatie per 1 januari 2023, waarbij de deelnemers tussentijds op de hoogte worden gehouden van de vorderingen.
Tevens verzoeken wij u een voorstel voor te leggen over de dekking van het aandeel van het schap in de kosten voortvloeiend uit het liquidatieplan Recreatie Midden-Nederland (RMN), en de daarin opgenomen raming van de financiële consequenties voor het schap en in laatste instantie de deelnemers, welke verwerkt zullen worden in uw begrotingen en jaarrekeningen 2022. Wij gaan ervanuit dat u uw voorstel vormgeeft door primair dekking te vinden binnen RMN zelf, in tweede instantie binnen het schap en alleen als laatste mogelijkheid in een bijdrage van de deelnemers.

Wij gaan ervan uit u voldoende geïnformeerd te hebben.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Burgemeester en Wethouders
Postadres Postbus 16200, 3500 CE Utrecht
Telefoon 14 030
www.utrecht.nl/

Gemeente Utrecht

Plassenschap Loosdrecht
t.a.v. Algemeen Bestuur
Postbus 8058
3503 RB UTRECHT

Versie voorbesluitvorming

Behandeld door	G. Lafeber	**Datum**	<volgt>
Doorkiesnummer	14030	**Ons kenmerk**	8049812
E-mail	Guido.lafeber@utrecht.nl	**Onderwerp**	Samenwerkingsvorm Plassenschap Loosdrecht e.o. en beeïndiging deelname gemeenschappelijke regeling
Bijlage(n)	-		
Uw kenmerk	-	**Verzonden**	
Uw brief van	2 november 2021	Bij antwoord datum, kenmerk en onderwerp vermelden	

Geachte leden van het Algemeen Bestuur,

Op uw verzoek van begin november heeft de Utrechtse gemeenteraad uw voorstel voor een nieuwe samenwerkingsvorm besproken, dat een uitruil tussen provincie Utrecht en gemeente Utrecht bevat, en daar op <datum> jl. mee ingestemd.
De raad heeft ook op voorhand ingestemd met een wijziging van de gemeenschappelijke regeling Plassenschap Loosdrecht e.o., waarin de beëindiging van de deelname van gemeente Utrecht per 1 januari 2023 formeel is verwerkt. De gemeenteraad heeft hiervoor ook toestemming verleend aan ons college om hier mee in te stemmen.
Ook wij hebben ingestemd met de voorgestelde uitruil, de samenwerkingsvorm voor het Plassenschap Loosdrecht e.o. en op voorhand ingestemd met de wijziging van de gemeenschappelijke regeling waarin de beëindiging van de deelname per 1 januari 2023 formeel is verwerkt.

Wij verzoeken u, mede namens de gemeenteraad, om met voortvarendheid aan de slag te gaan met het voorbereiden van de implementatie van de nieuwe samenwerkingsvorm, gericht op realisatie per 1 januari 2023, waarbij de deelnemers tussentijds op de hoogte worden gehouden van de vorderingen.
Tevens verzoeken wij u een voorstel voor te leggen over de dekking van het aandeel van het pnschap in de kosten voortvloeiend uit het liquidatieplan Recreatie Midden-Nederland (RMN), en de daarin opgenomen raming van de financiële consequenties voor het schap en in laatste instantie de deelnemers, welke verwerkt zullen worden in uw begrotingen en jaarrekeningen 2022. Wij gaan ervanuit dat u uw voorstel vormgeeft door primair dekking te vinden binnen RMN zelf, in tweede instantie binnen het schap en alleen als laatste mogelijkheid in een bijdrage van de deelnemers.

Wij gaan ervan uit u voldoende geïnformeerd te hebben.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Nagekomen agenderingen Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte
(Vast te stellen op 16 december 2021)

Stukken afkomstig van het college

Datum, soort stuk en onderwerp, wethouder	Verzoek (wat vraagt de afzender?)	Behandeladvies griffie (+ datum, + behandelduur+uitnodigingen+ meepraters/toehoorders)
Datum: 14 december 2021 Soort stuk: Raadsbrief Meerjaren Investeringsprogramma Openbare ruimte 2022-2026, d.d. 30 november 2021 Beleidsterrein: Openbare Ruimte Wethouder: Diepeveen Commissiegriffier: Daniëlle Rijnders	Afzender: Jantine Zwinkels (CDA Utrecht), Lau Bosse (PvdA Utrecht) – nog niet bevestigd, Tessa Sturkenboom (Student & Starter) – nog niet bevestigd, Heleen de Boer (GroenLinks Utrecht) – nog niet bevestigd Technische bijeenkomst: Ambtenaren hebben per e-mail namens het college aangeboden een technische bijeenkomst te willen organiseren voor de raadsleden. Wij maken graag gebruik van dat aanbod. Commissiebehandeling: Wij vinden het passen bij onze kaderstellende rol om dit belangrijke investeringsprogramma te bespreken in de gemeenteraad. De agenderende fracties zijn benieuwd waarom we dit stuk nu al ontvangen en niet bij de Voorjaarsnota zoals toegezegd (en tevens zo ingericht voor de komende jaren). De eerder vastgestelde nota Beheer openbare ruimte gaat uit van een nieuwe methodiek en filosofie van ontwikkelend beheer en wij bespreken graag de uitwerking ervan. Dit raakt namelijk politieke onderwerpen zoals de gewenste kwaliteitsniveaus en achterstallig onderhoud. Er wordt gesproken over integrale, werk-met-werk en objectgerichte projecten. Tot slot wordt aangegeven dat het MJIP een “instrument in ontwikkeling” is en dat vertraging en beperkte organisatorische/personele capaciteit van invloed zijn op de haalbaarheid. We vinden het waardevol om middels een commissiebespreking richting mee te geven.	Voorstel: 1. Agenderen voor de commissie MGOR 2. Tijd: 30 minuten
Datum: 15 december 2021	Afzender: Partij voor de Dieren, Anne Sasbrink ,PvdA, Lau Bosse GroenLinks, Heleen de Boer, D66, Corine van Dun, VVD, Erik van der	Voorstel: 1. Agenderen voor de commissie MGOR

Soort stuk: Raadsbrief Evaluatie Bomenbeleid Wethouder: Van Hooijdonk Beleidsterrein: Groen Commissiegriffier: Daniëlle Rijnders	Marel Het college heeft de evaluatie van het bomenbeleid uitgevoerd en de uitkomsten middels een raadsbrief naar de raad toegezonden op 22 november 2021. Het college kondigt een strategie voor meer groen aan, waarover de raad in Q1 geïnformeerd wordt. In de evaluatie zijn veel suggesties uit het commissiedebat van 1 april meegenomen. Echter niet alle suggesties hebben een plek gekregen, en in de tussentijd zijn ook andere aandachtspunten ontstaan. Daarover willen de agenderende fracties graag met de fracties en het college in debat voordat het raadsvoorstel naar de raad komt.	2. Tijd: 60 minuten

Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte

Dossiernummer	2385
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	16 december 2021
Agendapunt	3.2.1
Omschrijving	Meerjaren investeringsprogramma beheer openbare ruimte 2022-2026
ID	2555
Behandelend ambtenaar	J. Klopstra
Telefoon	14 030
E-mail	jan.klopstra@utrecht.nl
Datum collegebesluit	
Geocodering	
Thema	
Portefeuillehouder	Wethouder Diepeveen
Beleidsveld	Openbare ruimte
Referendabel	
Reden niet referendabel	
Raadsadviseur (lijst)	Daniëlle Rijnders/Cie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte/06-39276711
Behandelvoorstel	
Resultaat commissiebehandeling	
Resultaat raadsbehandeling	

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte	16 december 2021

Voorgesteld besluit

Burgemeester en wethouders
Postadres Postbus 16200, 3500 CE Utrecht
Telefoon 14 030
www.utrecht.nl

Gemeente Utrecht

Aan de gemeenteraad

Behandeld door	J. Klopstra	**Datum**	30 november 2021
Doorkiesnummer	14030	**Kenmerk**	9500566
E-mail	jan.klopstra@utrecht.nl	**Onderwerp**	Meerjaren investeringsprogramma beheer openbare ruimte 2022-2026
Bijlage(n)	MJIP 2022-2026	**Beleidsveld**	Openbare Ruimte

Geachte leden van de raad,

Op 18 februari 2021 heeft u ingestemd met de Nota Beheer Openbare Ruimte *'De basis in beeld en ontwikkelend beheer als toekomstperspectief'*. Conform de toezegging in de Raadsbrief Toezeggingen commissiebehandeling Nota Beheer Openbare Ruimte, ontvangt u in de bijlage voor de eerste keer het Meerjaren Investeringsprogramma (MJIP) 2022-2026 voor het beheer van de openbare ruimte.

Op weg naar ontwikkelend beheer
Vanuit het beheer en onderhoud zorgen we er iedere dag voor dat de stad er schoon, heel en veilig bij ligt. Met de Nota Beheer Openbare Ruimte is begin 2021 de nieuwe beheerfilosofie van de gemeente Utrecht vastgesteld. Het wenkend perspectief is ontwikkelend beheer, met als ambitie om vanuit het beheer een belangrijke bijdrage te leveren aan de gemeentebrede maatschappelijke opgaven. Dit vraagt om een integrale aanpak, waarbij we bij onze beheerprojecten zoveel mogelijk proberen ook opgaven op het gebied van klimaatadaptatie, vergroening, mobiliteit, woningbouw, de energietransitie en digitalisering mee te koppelen.

In het verleden was het vakgebied beheer vooral een technische aangelegenheid (functioneel beheer), waarbij we slechts beperkt invulling gaven aan een integrale aanpak. De komende jaren geven we stap voor de stap vorm en inhoud aan de filosofie van het ontwikkelend beheer. Een belangrijk instrument dat ons hierbij gaat helpen is het MJIP. Het MJIP brengt de opgave op het gebied van groot onderhoud en vervanging in de openbare ruimte, inclusief het wegwerken van achterstallig onderhoud, meerjarig in beeld en biedt daarmee het inzicht om een integrale aanpak te realiseren.

De ingezette ontwikkeling naar ontwikkelend beheer is herkenbaar bij veel gemeenten in Nederland. De vraag op welke wijze we hier goed invulling aan kunnen geven, is een terugkerend onderwerp in de gesprekken die wij voeren met de G4 en andere gemeenten die een vooraanstaande rol hebben in het denken over de toekomst van het vakgebied beheer openbare ruimte, zoals Leiden, Almere, Zoetermeer en Zwolle.

MJIP 2022-2026

Het MJIP 2022-2026 geeft inzicht in de groot onderhouds- en vervangingsprojecten die we op basis van de huidige inzichten in de komende vijf jaar willen uitvoeren in de stad. Met dit programma houden we de openbare ruimte op het gewenste kwaliteitsniveau. Het programma met lopende projecten en nieuwe projecten voor de aankomende jaarschijf (2022) staat vast. Het programma in de daaropvolgende jaarschijven gebruiken we om in gesprek te gaan met partners over koppelkansen, maar kan op termijn op onderdelen nog worden bijgesteld.

In het MJIP geven wij voor alle projecten aan of een bijdrage wordt geleverd aan het wegwerken van het achterstallig onderhoud. Onderhoud wordt aangemerkt als achterstallig onderhoud wanneer onderhoud niet op tijd is uitgevoerd, waardoor een onderhoudsrichtlijn is overschreden en niet (meer) wordt voldaan aan het door de raad vastgestelde kwaliteitsniveau. Dit kan leiden tot een grotere kans op schade en/of onveilige situaties. Onveilige situatie worden te allen tijde direct aangepakt en verholpen.

In het kader van de integrale aanpak van de beheeropgave, zijn in dit MJIP ook de water- en rioleringsprojecten opgenomen. Deze worden echter niet gefinancierd vanuit de gelden voor het beheer van de openbare ruimte zoals vastgelegd in de Nota Beheer Openbare Ruimte, maar vanuit de rioolheffing. De water- en rioleringsprojecten zijn ook beschreven in het Programma Water en Riolering 2022-2026, dat u als onderdeel van de Visie Water en Riolering ter besluitvorming is aangeboden.
Een deel van de in het Meerjarenperspectief Ruimte (MPR) genoemde projecten in de openbare ruimte vindt u ook terug in het MJIP. Hier is de verbinding tussen de beheeropgaven en de ontwikkelopgaven al gelegd. In het MJIP wordt getoond welke koppelkansen worden meegenomen of verkend. Ook de bijdrage vanuit het beheer aan het Programma Werk aan de Werf is opgenomen in het MJIP. De werkzaamheden in dat gebied worden uitgevoerd door de opgezette programmaorganisatie. Voor een volledig inzicht in de activiteiten uit het Programma Werk aan de Werf wordt verwezen naar de gemeentelijke website Herstel werven.

Instrument in ontwikkeling

Voorheen hadden we slechts inzicht in de projecten die we in de komende jaarschijf zouden uitvoeren. Het MJIP maakt het voor ons nu voor het eerst mogelijk om vijf jaar vooruit te kijken. Hiermee zijn we beter in staat om groot onderhouds- en vervangingsprojecten op het gebied van water en riolering, infrastructuur en groen in samenhang op te pakken en zo werk met werk te maken. Door vroegtijdig in beeld te brengen welke projecten we op welk moment willen uitvoeren, ontstaat ook voor andere opgaven en programma's in de stad de mogelijkheid om mee te doen. We bevragen gemeentelijke opgavetrekkers en partners nu actief op koppelkansen en merken dat dit meerwaarde heeft in de projectvoorbereiding. Zo werken we toe naar de beoogde integrale aanpak van projecten.

Het MJIP is een instrument in ontwikkeling, waarin we voorlopig drie categorieën van groot onderhouds- en vervangingsprojecten voor het beheer van de openbare ruimte onderscheiden. Hier is voor gekozen omdat deze indeling een uitwerking is van de beheerfilosofie uit de Nota Beheer Openbare Ruimte die past bij de werkwijze van de beheerorganisatie en aansluit bij de wijze van financiering van deze projecten.

Bij de *'integrale projecten'* koppelen we maatschappelijk opgaven op het gebied van bijvoorbeeld klimaatadaptatie, mobiliteit of woningbouw mee met groot onderhouds- of vervangingsopgaven in een bepaald gebied. Financiering vindt gezamenlijk plaats vanuit het Meerjaren Perspectief Ruimte, de Nota Beheer Openbare Ruimte en het Programma Water en Riolering. Het gaat om projecten op een grotere schaal, waarbij vaak een complete herinrichting van de openbare ruimte plaatsvindt. Zo wordt bijvoorbeeld waar nodig vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid het wegprofiel aangepast naar een 30 km/uur inrichting, wordt waar nodig meer ruimte voor fietsers en voetgangers gecreëerd of wordt waar nodig extra groen aangelegd. Dit vraagt om het goed op elkaar afstemmen van budgetten, planningen en aanpak. Plekken waar dit al gerealiseerd wordt zijn bijvoorbeeld de projecten Amazonekwartier, Bernadottelaan en Kanaalstraat.

In de '*werk-met-werk projecten'* brengen we beheerwerkzaamheden op het gebied van water en riolering, infrastructuur en/of groen samen in één project en nemen we in ieder geval klimaatadaptieve maatregelen. Financiering vindt plaats vanuit de Nota Beheer Openbare Ruimte en Programma Water

en Riolering. Het combineren van werkzaamheden vanuit verschillende beheerdisciplines levert direct voordeel op vanuit kosteneffectiviteit en beperkt in de uitvoering de overlast voor bewoners. Bij deze projecten blijft het huidige wegprofiel in principe gelijk. Wel kijken hoe we daarbinnen beperkte verkeersremmende maatregelen of in brede stoepen extra groenvakken kunnen aanleggen of parkeerplaatsen kunnen voorzien van waterpasserende verharding. Verder doen we in veel gevallen in de projectvoorbereidingsfase van de werk-met-werkprojecten nader onderzoek naar bredere koppelkansen. Zo kan zo'n project op termijn nog uitgroeien tot een integraal project. Een voorbeeld hiervan is het project Theemsdreef, waar vanuit riolering en verhardingen al een gezamenlijk project is geprogrammeerd en waar we in samenwerking met opgavetrekkers en partners in de stad nog verkennen of we de stap kunnen zetten naar een integraal project, zodat we de inrichting nog beter kunnen aanpassen aan de actuele en toekomstige eisen en wensen.

Bij de *'objectgerichte projecten'* beperken de werkzaamheden zich tot het groot onderhoud aan of de vervanging van één object(type), zoals een brug, een speelplaats of een rij lantaarnpalen in een straat. Bij veel van deze werkzaamheden is het logisch en noodzakelijk om ze vanuit één discipline uit te voeren, bijvoorbeeld omdat het vanwege veiligheidsoverwegingen nodig is, of omdat het vanwege de omvang van het werk doelmatiger in de uitvoering is en de koppelkansen gering zijn. Er zullen dan ook altijd objectgerichte projecten blijven bestaan. Financiering vindt plaats vanuit Nota Beheer Openbare Ruimte en Programma Water en Riolering.
Bij alle drie de categorieën projecten kijken we hoe we invulling kunnen geven aan gemeentebrede kaders op het vlak van een gezonde leefomgeving, een toegankelijke openbare ruimte, een diervriendelijke openbare ruimte en het gebruik van duurzame materialen.

In deze eerste versie van het MJIP is al zoveel mogelijk gekeken naar mogelijkheden om tot integrale projecten te komen. Toch is het aantal integrale projecten nog beperkt en zijn er nog veel werk-met-werk projecten en objectgerichte projecten. Dat komt met name omdat voor het goed opzetten van een integraal project veel meer voorbereidingstijd nodig is.
We willen op termijn in het MJIP meer integrale projecten opnemen, zodat we steeds beter invulling geven aan de beheerfilosofie van ontwikkelend beheer. We zetten daarom in de komende jaren verbeterstappen in zowel de onderlinge samenwerking met partners als in de uitvoering. Door steeds scherpere afwegingen te maken op basis van inspectiegegevens, gebiedsinformatie en mogelijkheden voor koppelkansen met gemeentebrede opgaven en opgaven van partners, geven we invulling aan ons streven naar een integrale aanpak.

Haalbaarheid
We streven ernaar het programma van 2022, inclusief het wegwerken van achterstallig onderhoud, te realiseren. De Nota Beheer Openbare Ruimte is in februari 2021 vastgesteld. Dit is ongeveer een half jaar later dan eerder verwacht. Zoals aangegeven in de Voorjaarsnota 2021 was het daarom niet mogelijk om de planning zoals in de Nota staat, al in 2021 volledig waar te maken. We verwachten dat deze vertraging mogelijk ook nog effect heeft op de uitvoering in 2022.

De haalbaarheid van het programma is afhankelijk van een aantal factoren. Ten eerste is de haalbaarheid afhankelijk van de ingezette organisatorische ontwikkeling. In de Nota Beheer Openbare Ruimte is aangegeven dat het toevoegen van capaciteit en competenties voor strategisch beheer, integrale programmering en de regievoering door Stadsbedrijven voorwaarden zijn voor het daadwerkelijk kunnen uitvoeren van ontwikkelend beheer. In het afgelopen jaar is de strategische capaciteit van de organisatie op onderdelen versterkt en tegelijkertijd moeten we nog een forse stap zetten. Dit speelt ook bij de benodigde groei van de uitvoerende capaciteit van de organisatie, die randvoorwaardelijk is voor het kunnen realiseren van het programma. De beperkte beschikbaarheid van technisch personeel vormt een risico voor het halen van de in de Nota Beheer Openbare Ruimte gestelde ambities. We doen een extra inspanning op het vlak van recruitment om dit risico te ondervangen.

Ook andere ruimtelijke programma's en opgaven in Utrecht, zoals de Ruimtelijke Strategie Utrecht, de warmtetransitie en het programma Wervengebied leveren steeds grotere en complexere projecten op die een beroep doen op de uitvoerende capaciteit van de organisatie. Het is een uitdaging om al deze opgaven met de beschikbare capaciteit te realiseren. Tot slot spelen onzekerheden rondom de coronapandemie, wet- en regelgeving, capaciteit in de markt en beschikbaarheid van materialen een rol bij de haalbaarheid van het programma. We maken gebruik van de gemeentebrede Utrechtse

Handleiding projectbeheersing om de risico's binnen onze projecten te beheersen. De financiële strategie uit de Nota Beheer Openbare Ruimte, waarbij we investeringen activeren en beschikken over een voorziening groot onderhoud, stelt ons in staat om eventueel vertraging van projecten financieel op te vangen.

Tot slot

Conform onze toezegging ontvangt u jaarlijks bij de Voorjaarsnota een actualisatie van het MJIP. Zo ontvangt u dus bij de Voorjaarsnota 2022 het Meerjaren Investeringsprogramma 2023-2027. Gelijktijdig ontvangt u bij de Voorjaarsnota 2022 de eerste voortgangsrapportage over de Nota Beheer Openbare Ruimte. In deze rapportage gaan we, naast de voortgang van de nota, nader in op de organisatorische ontwikkelingen en de groei van de personele capaciteit.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Meerjaren Investeringsprogramma 2022-2026 voor het beheer van de openbare ruimte

Dit eerste Meerjaren investeringsprogramma (MJIP) 2022-2026 geeft inzicht in de groot onderhouds- en vervangingsprojecten die we op basis van inspectiegegevens, gebiedsinformatie en mogelijkheden voor koppelkansen met gemeentebrede opgaven en opgaven van partners in de komende vijf jaar willen uitvoeren in de stad. Het betreft de projecten die voorkomen uit zowel de Nota Beheer Openbare Ruimte als uit het Programma Water en Riolering. Met dit programma houden we de openbare ruimte op het gewenste kwaliteitsniveau en werken we het achterstallig onderhoud weg. Het programma met lopende projecten en nieuwe projecten voor de aankomende jaarschijf (2022) staat vast. Het programma in de daaropvolgende jaarschijven gebruiken we om in gesprek te gaan met partners over koppelkansen, maar kan op termijn op onderdelen nog worden bijgesteld.

Een deel van de in het Meerjarenperspectief Ruimte (MPR) genoemde projecten in de openbare ruimte komen ook terug in het MJIP. Hier is de verbinding tussen de beheeropgaven en de ontwikkelopgaven al gelegd. In het MJIP wordt bij de integrale projecten getoond welke koppelkansen worden meegenomen of verkend. Ook de bijdrage vanuit het beheer aan het Programma Werk aan de Werf is opgenomen in het MJIP. De werkzaamheden in dat gebied worden uitgevoerd door de opgezette programmaorganisatie. Voor een volledig inzicht in de activiteiten uit het Programma Werk aan de Werf wordt verwezen naar de gemeentelijke website Herstel werven.

Op weg naar ontwikkelend beheer
Vanuit het beheer en onderhoud zorgen we er iedere dag voor dat de stad er schoon, heel en veilig bij ligt. Met de Nota Beheer Openbare Ruimte is begin 2021 de nieuwe beheerfilosofie van de gemeente Utrecht vastgesteld. Het wenkend perspectief is ontwikkelend beheer, met als ambitie om vanuit het beheer een belangrijke bijdrage te leveren aan de gemeentebrede opgaven. Dit vraagt om een integrale aanpak, waarbij we opgaven op het gebied van klimaatadaptatie, vergroenen, mobiliteit, woningbouw, de energietransitie en digitalisering koppelen met de beheeropgave.

Categorieën groot onderhouds- en vervangingsprojecten
In het MJIP onderscheiden we drie categorieën groot onderhouds- en vervangingsprojecten voor het beheer van de openbare ruimte: Integrale projecten, werk-met-werk projecten en objectgerichte projecten. Hier is voor gekozen omdat deze indeling een uitwerking is van de beheerfilosofie uit de Nota Beheer Openbare Ruimte die past bij de werkwijze van de beheerorganisatie en aansluit bij de wijze van financiering van deze projecten. Bij alle drie de categorieën kijken we hoe we invulling kunnen geven aan gemeentebrede ambities op het vlak van een gezonde leefomgeving, een toegankelijke openbare ruimte, een diervriendelijke openbare ruimte en het gebruik van duurzame materialen.

- Bij de *'integrale projecten'* koppelen we gemeentebrede opgaven op het gebied van bijvoorbeeld klimaatadaptatie, mobiliteit of woningbouw mee met groot onderhouds- of vervangingsopgaven in een bepaald gebied. Financiering vindt gezamenlijk plaats vanuit het Meerjaren Perspectief Ruimte, de Nota Beheer Openbare Ruimte en het Programma Water en Riolering. Het gaat om projecten op een grotere schaal, waarbij vaak een complete herinrichting van de openbare ruimte plaatsvindt. Zo wordt bijvoorbeeld waar nodig vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid het wegprofiel aangepast naar een 30 km/uur inrichting, wordt waar nodig meer ruimte voor fietsers en voetgangers gecreëerd of wordt waar nodig extra

groen aangelegd. Dit vraagt om het goed op elkaar afstemmen van budgetten, planningen en aanpak.

- In de '*werk-met-werk projecten'* brengen we werkzaamheden op het gebied van water en riolering, infrastructuur en/of groen samen in één project, zodat we kosten effectiever kunnen werken en overlast voor bewoners kunnen beperken. Financiering vindt plaats vanuit de Nota Beheer Openbare Ruimte en het Programma Water en Riolering. Bij deze projecten blijft het huidige wegprofiel in principe gelijk. Wel kijken we hoe we daarbinnen bijvoorbeeld verkeersremmende maatregelen of in de stoepen extra groenvakken kunnen aanleggen of parkeerplaatsen kunnen voorzien van waterpasserende verharding. Verder doen we in veel gevallen in de projectvoorbereidingsfase van de werk-met-werkprojecten nader onderzoek naar bredere koppelkansen. Zo kan zo'n project op termijn nog uitgroeien tot een integraal project.

Voor deze twee categorieën tonen wij in het MJIP de meekoppelkansen die wij realiseren met de beheeropgave of geven wij aan waar dit nog in onderzoek is. Daar waar projecten verder in de tijd staan geprogrammeerd wordt nog uitvoeriger onderzocht welke bredere maatschappelijke opgaven kunnen worden meegekoppeld.

- Bij de *'objectgerichte projecten'* beperken de werkzaamheden zich tot het groot onderhoud aan of de vervanging van één object(soort), zoals een brug, een speelplaats of een rij lantaarnpalen in een straat. Financiering vindt plaats vanuit de Nota Beheer Openbare Ruimte en het Programma Water en Riolering. Bij veel van deze werkzaamheden is het logisch en noodzakelijk om ze vanuit één discipline uit te voeren bijvoorbeeld omdat het vanwege veiligheidsoverwegingen nodig is, of omdat het vanwege de omvang van het werk doelmatiger in de uitvoering is en de koppelkansen gering zijn. Bij de uitvoering van objectgerichte projecten is de voorbereidingstijd korter, omdat het werk minder complex is en minder participatie vraagt. In deze categorie gaat het ook om jaarlijks terugkerende projecten als o.a. versnelde verledding, onderhoud landgoederen, onderhoud bosplantsoenen en baggeren.
  In het MJIP zijn per planjaar de aantallen unieke objectgerichte projecten opgenomen, terugkerende projecten zijn alleen meegeteld in het eerste planjaar om dubbeltellingen te voorkomen.

Achterstallig onderhoud
In het MJIP geven wij voor alle categorieën aan of een bijdrage wordt geleverd aan het wegwerken van het achterstallig onderhoud. Onderhoud wordt aangemerkt als achterstallig onderhoud wanneer onderhoud niet op tijd is uitgevoerd, waardoor een onderhoudsrichtlijn is overschreden en niet (meer) wordt voldaan aan het door de raad vastgestelde kwaliteitsniveau. Dit kan leiden tot een grotere kans op schade en/of onveilige situaties. Onveilige situatie worden te allen tijde direct aangepakt en verholpen.

Instrument in ontwikkeling
In deze eerste versie van het MJIP is al zoveel mogelijk gekeken naar mogelijkheden om tot integrale projecten te komen. Voorheen hadden we slechts inzicht in de projecten die we in de komende jaarschijf zouden uitvoeren. Het MJIP stelt ons nu voor het eerst in staat om vijf jaar vooruit te kijken. Door vroegtijdig in beeld te brengen welke projecten we op welk moment willen uitvoeren, ontstaat ook voor andere opgaven en programma's in de stad de mogelijkheid om mee te doen. We bevragen gemeentelijke opgavetrekkers en partners nu actief op koppelkansen en merken dat dit meerwaarde heeft in de projectvoorbereiding. Zo werken we toe naar de beoogde integrale aanpak van projecten.

Toch is het aantal integrale projecten nu nog beperkt en zijn er nog veel werk-met-werk projecten en objectgerichte projecten. Dat komt met name omdat voor het goed opzetten van een integraal project veel meer voorbereidingstijd nodig is. We willen op termijn in het MJIP meer integrale projecten opnemen, zodat we steeds beter invulling geven aan de beheerfilosofie van ontwikkelend beheer. We zetten daarom in de komende jaren verbeterstappen in zowel de onderlinge samenwerking met partners als in de uitvoering. Door steeds scherpere afwegingen te maken op basis van inspectiegegevens, gebiedsinformatie en mogelijkheden voor koppelkansen met gemeentebrede opgaven en opgaven van partners, geven we invulling aan ons streven naar een integrale aanpak.

MJIP 2022-2026 Integrale projecten

In onderstaande lijst zijn de projecten opgenomen waarbij gemeentebrede maatschappelijke opgaven integraal worden meegekoppeld met groot onderhouds- of vervangingsopgaven in een bepaald gebied. Het gaat om projecten op een grotere schaal, waarbij de openbare ruimte integraal wordt vernieuwd. In deze lijst tonen we de koppelkansen die in combinatie met een beheeropgave worden gerealiseerd of waar dit nog in onderzoek is. Hierbij kijken we naar koppelkansen t.a.v. klimaatadaptatie, vergroening, mobiliteit, woningbouw, de energietransitie en digitalisering. Tevens wordt per project aangegeven of er een bijdrage wordt geleverd aan het wegwerken van het achterstallig onderhoud. In veel gevallen is er voor deze projecten al een project webpagina beschikbaar, voor meer informatie over die projecten kunt u klikken op de link in de projectnaam.

Project	Groot onderhoud en vervangingswerkzaamheden	Realisatie koppelkansen ontwikkelend beheer	Onderzoeken koppelkansen ontwikkelend beheer	Wijk	Bijdrage wegwerken achterstallig onderhoud	2022 en/of lopend	2023	2024	2025	2026 e.v.
Welgelegen en den Hommel	Afkoppelen hemelwater, vervangen riolering, reconstructie verharding, vervangen en saneren van bomen.	Mobiliteit, vergroenen, klimaatadaptatie.		West	x	x	x	x	x	x
Kanaalstraat	Afkoppelen hemelwater, vervangen riolering, herinrichting verharding Kanaalstraat, vervangen en saneren van bomen.	Mobiliteit, vergroenen, klimaatadaptatie.		West	x	x	x	x		
Westelijke Stadsboulevard	Afkoppelen hemelwater, vervangen riolering, reconstructie verharding rijstroken.	Mobiliteit, vergroenen, klimaatadaptatie.		West		x	x	x		
Graadt van Roggenweg	Afkoppelen hemelwater, vervangen riolering.	Mobiliteit, vergroenen, klimaatadaptatie.		West				x		
Ahornstraat e.o. Project Omloop (sloop nieuwbouw)	Afkoppelen hemelwater, vervangen riolering, reconstructie verharding.	Woningbouw, vergroenen, klimaatadaptatie.		Noordwest	x	x	x			
Stationsgebied	Reconstructie verharding.	Woningbouw, mobiliteit, vergroenen, digitale openbare ruimte, energietransitie, klimaatadaptie.		Noordwest	x	x				
Amazonekwartier	Afkoppelen hemelwater, vervangen riolering, reconstructie verharding, vervangen & saneren van bomen.	Mobiliteit, vergroenen, klimaatadaptatie.		Overvecht	x	x	x	x	x	
Taagdreef e.o.	Afkoppelen hemelwater, vervanging en relinen riolering, reconstructie verharding, vervangen en saneren van bomen.	Mobiliteit, vergroenen, klimaatadaptatie.		Overvecht	x	x	x	x	x	
Moldaudreef e.o.	Afkoppelen hemelwater, vervangen riolering, deklaagvervanging rijbaan en fietspad, reconstructie verharding voetpad.	Mobiliteit, vergroenen, klimaatadaptatie.		Overvecht	x	x				
Orinocodreef	Afkoppelen hemelwater, vervangen riolering, reconstructie verharding.	Mobiliteit, vergroenen, klimaatadaptatie.		Overvecht	x	x				
Bastionweg	Deklaagvervanging verharding.	Mobiliteit, vergroenen, klimaatadaptatie.		Overvecht	x	x				
Overvecht woningbouw	Reconstructie verharding bij woningbouwprojecten.		Woningbouw, mobiliteit, vergroenen, digitale openbare ruimte, energietransitie, klimaatadaptie.	Overvecht	x		x	x	x	x
Ivoordreef e.o.	Reconstructie verharding bij woningbouwprojecten.	Woningbouw, mobiliteit, vergroenen, digitale openbare		Overvecht	x		x			

		ruimte, energietransitie, klimaatadaptie.								
Donaudreef	Reconstructie verharding.	Mobiliteit, vergroenen		Overvecht	x		x			
Camera Obscuradreef	Afkoppelen hemelwater, vervangen riolering.	Woningbouw, mobiliteit, vergroenen, klimaatadaptatie.		Overvecht				x		
Tuindorp e.o.	Afkoppelen hemelwater, vervangen riolering, reconstructie verharding.		Woningbouw, mobiliteit, vergroenen, digitale openbare ruimte, energietransitie, klimaatadaptie.	Noordoost	x	x	x	x	x	x
De Munnikplein/Pompelaan/Smijerslaan	Afkoppelen hemelwater, vervangen riolering, reconstructie verharding.	Vergroenen, klimaatadaptie.		Noordoost	x	x	x			
Zeeheldenbuurt e.o.	Afkoppelen hemelwater, vervanging en relinen riolering, reconstructie verharding.	Mobiliteit, vergroenen, klimaatadaptatie.		Noordoost	x	x	x			
Adelaarstraat	Deklaagvervanging verharding.	Mobiliteit, vergroenen, klimaatadaptatie.		Noordoost	x	x				
Jan van Gaalenstraat	Afkoppelen hemelwater, vervangen riolering.	Mobiliteit, vergroenen, klimaatadaptatie.		Noordoost			x			
Willem Dreeslaan e.o.	Afkoppelen hemelwater, vervangen riolering.		Woningbouw, mobiliteit, vergroenen, digitale openbare ruimte, energietransitie, klimaatadaptie.	Noordoost				x		
Rubenskwartier e.o.	Afkoppelen hemelwater, vervangen riolering, reconstructie verharding bij woningbouwprojecten.	Woningbouw, mobiliteit, vergroenen, klimaatadaptatie.		Oost	x	x	x	x	x	x
Lunetten Park	Duikers vervangen door brug, dam vervangen door voetgangersbrug.	Mobiliteit, vergroenen, klimaatadaptatie.		Oost		x	x			
Maliebaan	Afkoppelen hemelwater, vervangen riolering, herinrichting verharding.	Mobiliteit, vergroenen, klimaatadaptatie.		Oost	x	x	x			
Oosterkade-Westerkade	Reconstructie verharding.	Mobiliteit, vergroenen, klimaatadaptatie.		Oost	x	x				
Ledig Erf Herontwikkeling	Herstel kademuur.	Mobiliteit, vergroenen, klimaatadaptatie.		Oost			x			
Mereveldseweg	Reconstructie verharding.	Mobiliteit.		Oost	x	x				
Wervengebied	Groot onderhoud rioolkoffer; vervangen grachtenriolering, reconstructie verharding, snoei en standplaatsverbetering bomen.	Woningbouw, mobiliteit, vergroenen, digitale openbare ruimte, energietransitie, klimaatadaptie.		Binnenstad	x	x	x	x	x	x
Catharijnesingel	Beschoeiing en steiger vervangen.	Mobiliteit, vergroenen, klimaatadaptatie.		Binnenstad	x	x				
Moreelsepark e.o. / Laan van Puntenburg	Reconstructie verharding.	Mobiliteit, vergroenen, klimaatadaptatie.		Binnenstad	x	x				
Oudegeinlaan e.o.	Afkoppelen hemelwater, vervangen riolering, reconstructie verharding.	Woningbouw, mobiliteit, vergroenen, klimaatadaptatie.		Zuid	x	x	x			
Rotsoord e.o.	Afkoppelen hemelwater, vervangen riolering, reconstructie verharding.	Vergroenen, klimaatadaptatie.		Zuid		x	x			
Vasco da Gamma-/Bontekoe-/Hannoh-/Columbuslaan	Afkoppelen hemelwater, vervangen riolering.		Woningbouw, mobiliteit, vergroenen, digitale openbare ruimte,	Zuidwest		x	x	x	x	x

			energietransitie, klimaatadaptie.							
Attleeplantsoen e.o.	Afkoppelen hemelwater, vervangen riolering, reconstructie verharding.	Mobiliteit, vergroenen, klimaatadaptatie.		Zuidwest	x	x	x	x	x	
Bernadottelaan	Afkoppelen hemelwater, vervangen riolering, reconstructie verharding, vervangen en saneren bomen.	Mobiliteit, vergroenen, klimaatadaptatie.		Zuidwest	x	x	x	x		
Socrateslaan Herinrichting	Afkoppelen hemelwater, vervangen riolering.	Mobiliteit, vergroenen, klimaatadaptatie.		Zuidwest		x				
Jutfaseweg Fietsstraat	Herinrichting verharding gehele Jutfaseweg.	Mobiliteit, vergroenen, klimaatadaptatie.		Zuidwest	x	x				
Eisenhowerlaan	Afkoppelen hemelwater, vervangen riolering, reconstructie verharding.		Woningbouw, mobiliteit, vergroenen, digitale openbare ruimte, energietransitie, klimaatadaptie.	Zuidwest	x		x	x	x	x
Merwedekanaalzone	Afkoppelen hemelwater, vervangen riolering, reconstructie verharding.	Woningbouw, mobiliteit, vergroenen, digitale openbare ruimte, energietransitie, klimaatadaptie.		Zuidwest	x		x	x	x	x
Reitdiepstraat	Vervangen en saneren van bomen.	Woningbouw, vergroenen, klimaatadaptie.		Zuidwest			x			
Strijkviertel	Reconstructie verharding.	Mobiliteit, vergroenen, klimaatadaptatie.		Vleuten - de Meern	x	x				

MJIP 2022-2026 werk-met-werk projecten

In onderstaande lijst zijn de projecten opgenomen waar we beheerwerkzaamheden op het gebied van water en riolering, infrastructuur en/of groen samenbrengen in één project. In deze werk-met-werk projecten nemen we in ieder geval klimaatadaptieve maatregelen en passen we vanuit vergroening zoveel mogelijk het principe groen tenzij toe. Het combineren van werkzaamheden vanuit verschillende beheerdisciplines levert direct voordeel op vanuit kosteneffectiviteit en beperkt in de uitvoering de overlast voor bewoners. Verder doen we in veel gevallen in de projectvoorbereidingsfase van de werk-met-werkprojecten nader onderzoek naar bredere koppelkansen. Zo kan zo'n project op termijn nog uitgroeien tot een integraal project.

In deze lijst tonen we welke werkzaamheden zijn samengebracht in één project en welke koppelkansen, naast klimaatadaptatieve maatregelen en vergroening, nog in onderzoek zijn. Dit gaat om de meekoppelkansen vanuit woningbouw, mobiliteit de energietransitie en digitalisering. Tevens wordt per project aangegeven of er een bijdrage wordt geleverd aan het wegwerken van het achterstallig onderhoud.

Project	Groot onderhoud en vervangingswerkzaamheden	Realisatie Koppelkansen ontwikkelend beheer	Onderzoeken koppelkansen ontwikkelend beheer	Wijk	Bijdrage wegwerken achterstallig onderhoud	2022 en/of lopend	2023	2024	2025	2026 e.v.
Julianapark	Waterkwaliteit vijvers verbeteren, aanpassen oppervlaktewaterpijl, onderhoud beschoeiing.	Klimaatadaptatie, vergroenen.		Noordwest		x				
Theemsdreef e.o.	Afkoppelen hemelwater, vervangen riolering, reconstructie verharding, vervangen en saneren bomen.	Klimaatadaptatie, vergroenen.	Woningbouw, mobiliteit, digitale openbare ruimte, energietransitie.	Overvecht	x		x	x	x	x
Moezeldreef /Rubicondreef e.o.	Afkoppelen hemelwater, vervangen riolering, deklaag vervangen verharding.	Klimaatadaptatie, vergroenen.	Woningbouw, mobiliteit, digitale openbare ruimte, energietransitie.	Overvecht	x			x	x	x
Verbeteren Watersysteem Ons Genot	Vervangen en vergroten duikers, aanleg natuurvriendelijke oevers.	Klimaatadaptatie, vergroenen.		Overvecht		x				
Landschapspark Oud Zuylen	Aanleggen openwater, aanpassen oppervlaktewaterpeil.	Klimaatadaptie, vergroenen.		Overvecht				x		
Breitnerlaan e.o.	Afkoppelen hemelwater, vervangen riolering, reconstructie verharding asfalt elementen.	Klimaatadaptatie, vergroenen.	Woningbouw, mobiliteit, digitale openbare ruimte, energietransitie.	Oost	x			x	x	x
Edelstenbuurt e.o.	Afkoppelen hemelwater, vervangen riolering, reconstructie verharding.	Klimaatadaptatie, vergroenen.	Woningbouw, mobiliteit, digitale openbare ruimte, energietransitie.	Zuid	x			x	x	x
Hoogravenseweg	Afkoppelen hemelwater, vervangen riolering.	Klimaatadaptatie, vergroenen.		Zuid				x	x	
Vaartscherijnstraat	Afkoppelen hemelwater, vervangen riolering.	Klimaatadaptatie, vergroenen.		Zuid				x		
Verlengde Hoogravenseweg (ten zuiden 't Goylaan)	Afkoppelen hemelwater, vervangen riolering.	Klimaatadaptatie, vergroenen.		Zuid					x	
Diamantweg/Aquamarijnlaan	Afkoppelen hemelwater, vervangen riolering.	Klimaatadaptatie, vergroenen.		Zuid					x	
Julianaweg Noord	Afkoppelen hemelwater, vervangen riolering.	Klimaatadaptatie, vergroenen.		Zuid						x
Da Costakade/A.M. van Schurmanstraat (ged.)	Afkoppelen hemelwater, vervangen riolering.	Klimaatadaptatie, vergroenen.	Woningbouw, mobiliteit, digitale openbare ruimte, energietransitie.	Zuidwest					x	
Croesestraat	Afkoppelen hemelwater, vervangen riolering.	Klimaatadaptatie, vergroenen.	Woningbouw, mobiliteit, digitale openbare ruimte, energietransitie.	Zuidwest						x
Aziëlaan	Afkoppelen hemelwater, vervangen riolering.	Klimaatadaptatie, vergroenen.	Woningbouw, mobiliteit, digitale openbare ruimte, energietransitie.	Zuidwest						x

Cortezlaan	Afkoppelen hemelwater, vervangen riolering.	Klimaatadaptatie, vergroenen.	Woningbouw, mobiliteit, digitale openbare ruimte, energietransitie.	Zuidwest							x
van Heuven Goedhartlaan e.o.	Afkoppelen hemelwater, vervangen riolering.	Klimaatadaptatie, vergroenen.	Woningbouw, mobiliteit, digitale openbare ruimte, energietransitie.	Zuidwest							x
Nijevelt	Afkoppelen hemelwater, vervangen riolering, reconstructie verharding.	Klimaatadaptatie, vergroenen.		Vleuten - de Meern	x	x	x	x			
Castellumlaan	Afkoppelen hemelwater, vervangen riolering, reconstructie verharding.	Klimaatadaptatie, vergroenen.	Woningbouw, mobiliteit, digitale openbare ruimte, energietransitie.	Vleuten - de Meern	x	x	x				
Gaag e.o.	Afkoppelen hemelwater, vervangen riolering, vervangen en vergroten duikers.	Klimaatadaptatie, vergroenen.		Vleuten - de Meern		x	x				
Odenveltlaan e.o.	Afkoppelen hemelwater, vervangen riolering, reconstructie verharding.	Klimaatadaptatie, vergroenen.	Woningbouw, mobiliteit, digitale openbare ruimte, energietransitie.	Vleuten - de Meern	x		x	x	x	x	

MJIP 2022-2026 objectgerichte projecten

In onderstaande tabel zijn het aantal projecten weergegeven waarbij de werkzaamheden zich beperken tot het groot onderhoud aan of de vervanging van één object(soort), zoals een brug, een speelplaats of een rij lantaarnpalen in een straat. Bij veel van deze werkzaamheden is het logisch en noodzakelijk om ze vanuit één discipline uit te voeren bijvoorbeeld omdat het vanwege veiligheidsoverwegingen nodig is, of omdat het vanwege de omvang van het werk doelmatiger in de uitvoering is en de koppelkansen gering zijn. Bij de uitvoering van objectgerichte projecten is de voorbereidingstijd korter, omdat het werk minder complex is en minder participatie vraagt. In deze categorie gaat het ook om jaarlijks terugkerende projecten als o.a. versnelde verledding, onderhoud landgoederen, onderhoud bosplantsoenen en baggeren.

Bij objectgerichte projecten wordt in de voorbereiding onderzocht in hoeverre het mogelijk is om invulling te geven aan ontwikkelend beheer. Voor zowel oppervlaktewater als riolering (behalve bij het relinen van riolering) wordt altijd zoveel mogelijk klimaatadaptief gewerkt zoals beschreven in het Programma Water en Riolering 2022-2026. Hetzelfde geldt voor de beschoeiing van civiele constructies en voor bomen en groen die vanuit de aard van de werkzaamheden al zoveel mogelijk bijdragen aan de opgaven klimaatadaptie en vergroenen van de stad.

In onderstaande tabel zijn per planjaar het aantal unieke objectgerichte projecten opgenomen, terugkerende projecten zijn alleen meegeteld in het eerste planjaar om dubbeltellingen te voorkomen. Ook voor deze projecten is aangegeven of er een bijdrage wordt geleverd aan het wegwerken van het achterstallig onderhoud (AO).

Objectsoort	Werkzaamheden	2022 en/of lopend		2023		2024		2025		2026		Totaal	*Totaal*
		Aantal	*AO*	Aantal	*AO*	Aantal	*AO*	Aantal	*AO*	Aantal	*AO*	Aantal	*AO*
Baggeren	Baggeren van de watergangen	**1**										**1**	
Beeldende Kunst	Het restaureren en de reconstructie van kunstwerken	**8**	***2***	**1**	***1***							**9**	***3***
Bomen en Groen	Snoei & standplaatsverbetering bomen, vervangen & saneren van bomen, onderhoud bosplantsoenen & landgoederen	**27**	***4***	**12**								**39**	***4***
Civiele constructies	Het restaureren en de reconstructie van civiele constructies	**25**	***10***	**28**	***23***	**44**	***29***	**16**	***11***	**43**	***29***	**156**	***102***
Beschoeiing		7	*4*	5	*3*	6	*3*	1		6	*4*	25	*14*
Bruggen		10	*3*	15	*15*	25	*15*	8	*6*	32	*21*	90	*60*
Havens, Steigers & overige		5	*2*	8	*5*	7	*6*	7	*5*	4	*4*	31	*22*
Tunnels & viaducten		3	*1*			6	*5*			1		10	*6*
Openbare verlichting	Vervangen van armaturen, voedingskasten, kabels en versnelde verledding	**11**										**11**	
Oppervlaktewater	Vervanging of vergroten duikers, vervangen duikers door brug	**3**		**5**								**8**	
Riolering (AW)	Afkoppelen hemelwater, vervangen riolering en relinen van riolering	**7**				**1**		**3**		**5**		**16**	
Rioolgemalen (AW)	Renovatie rioolgemalen en drukriolering	**7**		**2**		**1**		**2**		**1**		**13**	
Speelobjecten	Vervangen speeltoestellen en vervangen ondergrond	**2**										**2**	
Verharding	Deklaag vervangingen, reconstructie wegen, element vervangingen	**22**	***22***	**8**	***8***	**2**	***2***	**8**	***8***			**40**	***40***
VRI	Vervangen verkeersregelinstallaties en kabels	**8**		**5**		**6**		**6**				**25**	
Eindtotaal		**121**	***38***	**61**	***32***	**54**	***31***	**35**	***19***	**49**	***29***	**320**	***149***

Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte

Dossiernummer	2393
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	16 december 2021
Agendapunt	3.2.2
Omschrijving	Raadsbrief Evaluatie Bomenbeleid
ID	2563
Behandelend ambtenaar	E.M. de Graaff
Telefoon	14 030
E-mail	e.de.graaff@utrecht.nl
Datum collegebesluit	
Geocodering	
Thema	
Portefeuillehouder	Wethouder Van Hooijdonk
Beleidsveld	Groen
Referendabel	
Reden niet referendabel	
Raadsadviseur (lijst)	Daniëlle Rijnders/Cie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte/06-39276711
Behandelvoorstel	
Resultaat commissiebehandeling	
Resultaat raadsbehandeling	

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte	16 december 2021

Voorgesteld besluit

Burgemeester en wethouders
Postadres Postbus 16200, 3500 CE Utrecht
Telefoon 14 030
www.utrecht.nl

Gemeente Utrecht

Aan de gemeenteraad

Behandeld door	E.M. de Graaff, L.H. van Woerden	**Datum**	22 november 2021
Doorkiesnummer	14 030	**Kenmerk**	8995521
E-mail	e.de.graaff@utrecht.nl	**Onderwerp**	Evaluatie bomenbeleid
Bijlage(n)	1	**Beleidsveld**	Groen

Geachte leden van de raad,

Hierbij informeren wij u dat wij de evaluatie van het Utrechtse bomenbeleid hebben vastgesteld, zoals is aangekondigd in de raadsbrief Evaluatie bomenbeleid en herplantplicht van 29 maart 2021.

In de raadsbrief van 8 februari 2021 informeerden we u dat we, naar aanleiding van de herplantplicht, ruimte zagen voor verbetering op een aantal gebieden. Sinds de vaststelling van het bomenbeleid in 2009 is het bomenbeleid in 2012 en 2016 geëvalueerd. Waar mogelijk volgt de recent uitgevoerde evaluatie de lijnen van de eerdere evaluatie uit 2016, zodat ontwikkelingen in de tijd zichtbaar worden. Met deze brief informeren we u over de verbeterpunten uit de evaluatie en welke besluiten we daarover hebben genomen. Een deel werken we de komende periode verder uit in een ‘Strategie voor Groen’ die op 19 november 2020 aan u is toegezegd (20/T492), en een deel leggen we aan u voor in een (eerstvolgende) wijziging van het omgevingsplan.

Raadscommissie 1 april 2021
Op 29 maart 2021 hebben wij u met de raadsbrief Evaluatie bomenbeleid en herplantplicht geïnformeerd over de tussentijdse opbrengst van de evaluatie (inzage in de opgehaalde knelpunten en oplossingsrichtingen). De raadsbrief was verzonden naar aanleiding van een commissiebespreking op 1 april 2021. De agenderende fracties vroegen daarin aandacht voor een aanpassing van het Bomenbeleid op het gebied van behoud en versterking van bestaande bomen en toevoegen van extrabomen. Zoals te lezen is in de evaluatie, zien wij ook dat verbetering op deze punten nodig is. We geven invulling aan de wensen vanuit uw raad door de kwaliteit van de bomenparagraaf te borgen, bestaand groen en bomen het vertrekpunt te maken van een ontwerp, aandacht te besteden aan verplanten, aanscherping van de afwegingscriteria, soortkeuze gemeentebreed te bepalen in een toekomstbestendig bomenbestand en naar waarde te gaan herplanten.

Samenvatting evaluatie bomenbeleid
De evaluatie van het bomenbeleid laat zien dat veel dingen goed gaan. Het aantal bomen in de stad blijft stabiel en de gemiddelde leeftijd van bomen stijgt licht. De doelen uit het Utrechtse bomenbeleid

zijn nog steeds actueel. We vinden bomen heel belangrijk en zien de waarde van bomen voor de stad. Bomen dragen bij aan klimaatadaptatie, vergroten de biodiversiteit en zorgen dat mensen gezonder zijn. Gezien de groei van de stad en het veranderend klimaat, gaan we actief inzetten op het aanplanten van meer bomen en het behouden van bestaande bomen in de gehele stad, om zo een gezonde leefomgeving te creëren. Bomen van hoge kwaliteit op de juiste plek dragen maximaal bij aan een gezonde stad. Dit betekent dat we meer gaan kijken naar de waarde en kwaliteit van bomen. Ook willen we dat de consequenties van een plan voor bomen eerder in de planvorming ter besluitvorming worden voorgelegd. We gaan de integrale belangenafweging transparanter inrichten. Met alle verbeterpunten willen we zorgen voor een sneller en soepeler proces dat bijdraagt aan de dynamiek van de ontwikkelende stad. We werken deze verbeterpunten uit in een Strategie voor Groen. We streven ernaar om inzichtelijk te maken wat dat vraagt voor de uitvoering (uitlegbaarheid, capaciteit, handhaafbaarheid).

Conclusies
Uit de evaluatie van het bomenbeleid komen de volgende conclusies:

1. Behoud bomen is kwetsbaar
2. Meer ruimte nodig voor meer bomen
3. Waarde bomen staat niet centraal

Verbeterpunten
Uit de evaluatie van het Utrechts bomenbeleid komen de volgende verbeterpunten. De verbeterpunten krijgen op drie manieren vorm: (1) we voeren ze door in onze werkwijze, (2) we leggen ze aan u voor in het omgevingsplan en (3) we werken ze uit in een Strategie voor Groen:

1. Bomen vaker behouden
   Voor het behoud van bomen willen we de integrale afweging verbeteren. Dit bereiken we door (1) de bomenparagraaf te standaardiseren. Het verplantonderzoek wordt een verplicht onderdeel van de paragraaf. We maken bestaand groen en bomen het vertrekpunt van een ontwerp. De bomenparagraaf wordt onderdeel van het Utrechts Planproces. Daarnaast wordt het een indieningsvereiste van een kapvergunning. Hiermee borgen we dat de bomenparagraaf en een belangenafweging in elk project en kapaanvraag terugkomt. (2) We doen een voorstel naar de raad om de weigeringsgronden in een het omgevingsplan aan te scherpen. (3) De toepassing van de motie Kappen met Kappen levert in de praktijk verwarring op. We willen dit beter verankeren in een werkwijze. Hierin nemen we ook mee hoe we omgaan met het bouwrijp maken van bouwlocaties. De werkwijze wordt toegevoegd aan de standaard bomenparagraaf. De vraag en aanbod van verplantbomen willen we beter op elkaar aan laten sluiten door een bomendepot op te starten. In het bomendepot worden te verplanten bomen tussen locaties uitgewisseld. Dit maakt verplanten makkelijker. Dit werken we uit in een Strategie voor Groen.

2. Meer ruimte creëren voor meer bomen
   Het is belangrijk dat met de groei van de stad ook het aantal bomen overal in de stad substantieel toeneemt. Momenteel is er weinig plek in de ondergrond voor nieuwe bomen, wat het planten van nieuwe bomen duur en tijdrovend maakt. (3) We willen meer ruimte generen voor (nieuwe) bomen door bomen te planten op plekken waar we dit eerder niet deden. Dit doen we door meer ruimte te maken in de ondergrond. Wanneer meer ruimte maken niet mogelijk is, planten we bomen dichter op kabels en leidingen en op het riool. Door technische voorzieningen beschermen we kabels en leidingen. We accepteren het risico dat sommige

bomen eventueel verplaatst of gekapt moeten worden bij onderhoud aan de kabels of leidingen. Communicatie hierover naar bewoners toe en heldere afspraken met nutsbedrijven over kabels en leidingen zijn essentieel. Dit werken we uit in een Strategie voor Groen.

3. Waarde en kwaliteit centraal stellen
   We willen waarde en kwaliteit van bomen meer centraal stellen. (1) We gaan borgen dat herplant altijd met bomen gebeurt door alternatief groen als compensatiemogelijkheid voor herplant in principe uit te sluiten in het proces. Hierdoor voorkomen we onduidelijkheid en vertraging. We maken een fonds waarin de opbrengst van financiële compensatie terecht komt. Het fonds wordt ingezet voor het planten van nieuwe bomen. (2) We doen een voorstel naar de raad om tijdelijke natuur, bosplantsoenen en de Botanische Tuinen uit te zonderen van de standaard herplantplicht in het omgevingsplan. Aanvragers dienen een vijfjarig beheerplan in waarin staat welke bomen gekapt worden en hoe ze de waarde van de bomen behouden. Deze moet goedgekeurd worden. Dit verbetert de ecologische waarde van bosplantsoenen en tijdelijke natuur en de cultuurhistorische waarde van bomencollecties zoals de Botanische tuinen. (3) In een strategie voor groen denken we na over ons wenselijk bomenbestand op het gebied van inheems en klimaatadaptieve soorten. We nemen hierin een norm voor de diversiteit van ons bomenbestand op. Deze kan ingezet worden bij het inrichten van straten en wijken. We onderzoeken hoe herplant naar waarde mogelijk is in plaats van één op één te herplanten. Hiermee wordt naar de waarde van een gekapte boom gekeken en voorkomen we dat er alleen naar aantallen wordt gekeken. We gaan experimenteren met I-Tree voor ontwerp en belangenafweging. Hierdoor kunnen we de waarde van bomen gerichter inzetten.

We hebben het volgende besloten:

1. Alternatief groen als compensatiemogelijkheid voor herplant in principe uit te sluiten;
2. In het Omgevingsplan tijdelijke natuur, bosplantsoenen en de Botanische Tuinen Utrecht uit te zonderen voor de herplantplicht;
3. In het Omgevingsplan de hoofdbomenstructuur als weigeringsgrond op te nemen en een gereedmeldingsplicht toe te voegen.
4. De volgende verbeterpunten uit de evaluatie van het Utrechts bomenbeleid uit te voeren en de manier waarop verder uit te werken in een strategie voor groen, en waar nodig in een (eerstvolgende) wijziging van het omgevingsplan:
   - Principe bestaand groen in te voeren (bestaand groen en bomen is het vertrekpunt van een ontwerp)
   - Onderzoeken haalbaarheid van (regionaal) bomendepot om vraag en aanbod van verplantbomen beter op elkaar aan te sluiten
   - Meer ruimte in de ondergrond te maken voor bomen, waar dat niet kan bomen dichter op kabels, leidingen en riolen te planten
   - Bepalen gemeentebrede soortkeuze voor een toekomstbestendig bomenbestand
   - Experimenteren met I-Tree, een methodiek dat de financiële baten van bomen op de omgeving inzichtelijk maakt. voor het ontwerp en belangenafweging
   - Onderzoeken hoe herplant naar waarde toe te passen is in plaats van één op één te herplanten
   - Uitwerken financiële compensatie als herplant niet mogelijk is

Conclusie & vervolgproces

In de raadsbrief van 29 maart 2021 informeerden we u dat op het moment dat we de evaluatie hebben afgerond de bovenstaande beoogde aanpassingen in de APV aan u willen voorleggen eind van dit jaar als onderdeel van het Crisis-en herstelwetplan algemene regels Utrecht (oftewel het eerste omgevingsplan). Elke gemeente stelt één omgevingsplan op waarin alle gemeentelijke regels die betrekking hebben op de fysieke leefomgeving zijn opgenomen. In het omgevingsplan worden regels gesteld over activiteiten die gevolgen hebben of kunnen hebben voor de fysieke leefomgeving, zoals de kapregels voor bomen. In de loop van de jaren, zullen steeds meer regels van de APV die betrekking hebben op de fysieke leefomgeving overgeheveld worden. De kapregels die nu in de APV staan, komen te vervallen. De besluitvorming hiervan loopt nu. Naar verwachting zal u aan het einde van dit jaar hierover worden geïnformeerd. Bij het omgevingsplan zal ook een overzicht (transponeringstabel) worden gemaakt van de huidige APV regels en de nieuwe omgevingsplan regels. We nemen de huidige kapregels (inclusief herplantplicht) over. Op een aantal punten worden de regels (beleidsarm) ook al verduidelijkt om de uitvoering te verbeteren, naar aanleiding van onder andere de evaluatie herplantplicht:

- definitie houtopstand
- bebouwingscontour houtopstanden/buitengebied
- ‘boomwaarde’ wordt als oogmerk toegevoegd, zodat het onderdeel is van een weigeringsgrond in de vergunningverlening.

Daarnaast voegen we nu al drie nieuwe regels toe aan het Omgevingsplan die uit de evaluatie bomenbeleid komen:

- Uitzondering herplantplicht bosplantsoenen, de Botanische Tuin en ‘tijdelijke natuur’
- Toevoegen gereedmeldingsplicht voor herplant
- Toevoegen hoofdbomenstructuur als weigeringsgrond

De andere bovenstaande verbeterpunten uit de evaluatie bomenbeleid werken we uit in een strategie voor meer groen zodat het integraal uitvoerbaar, haalbaar en handhaafbaar is. Met een goede strategie kunnen we zorgen dat elke boom in onze stad zijn taak optimaal kan vervullen en dat we meer bomen gaan planten. We streven ernaar u in het eerste kwartaal van 2022 hierover verder te informeren. Eventuele aanpassingen in de kapregels die volgen uit de uitwerking van de strategie worden meegenomen in een volgende wijziging van het omgevingsplan. De verwachting is dat de procedure hiervan in het tweede kwartaal van 2022 start en vermoedelijk eind 2022 ter vaststelling wordt aangeboden.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Evaluatie bomenbeleid 2016-2020

5 oktober 2021
Kenmerk 9269184
Versie 0.1
Definitief

Gemeente Utrecht

Utrecht.nl

Colofon

In opdracht van

Opgave Gezond Leefklimaat
Ontwikkelorganisatie Ruimte

Rapportage

E. de Graaff
L.H. van Woerden

Inhoud

Inleiding 4

Aanleiding 4

Aanpak evaluatie 4

Leeswijzer 4

Infographic 5

Evaluatie 6

1.1 Evaluatie huidige doelen 6

1.2 Nieuw beleid en ontwikkelingen 13

1.3 Analyse moties 14

2 Conclusie 16

2.1 Behoud bomen is kwetsbaar 16

2.2 Meer ruimte nodig voor meer bomen 16

2.3 Waarde van bomen staat niet centraal 17

3 Verbeterpunten 18

3.1 Bomen vaker behouden 18

3.2 Meer ruimte creëren voor meer bomen 19

3.3 Waarde en kwaliteit centraal stellen 19

3.4 Vervolg 21

Inleiding

Voor u ligt de evaluatie van het Utrechtse bomenbeleid. We zien dat veel dingen goed gaan. We zien ook dat in de praktijk het behoud van bomen kwetsbaar is. Zeker als het gaat om zaken als aanleg van infrastructuur, nieuwbouw en andere ruimtelijke ontwikkelingen. Het afgelopen decennium is het belang van bomen voor het klimaat en de biodiversiteit steeds duidelijker geworden. De Utrecht Monitor 2021 laat zien dat de waardering voor de openbare ruimte, de parken en de groene omgeving in de stad blijvend is toegenomen. De Nationale Bossenstrategie van het Rijk en de provincies streeft naar bijna 40.000 hectare bos erbij in 2030. Ook in Utrecht streven we de komende jaren naar een verdere vergroening. Het behouden van bomen is hierin essentieel. Als stad willen we optimaal gebruik maken van de positieve werking van bomen op onze gezondheid, welzijn en klimaat. In de evaluatie is gekeken wat er nodig is om deze strategie te reflecteren in beleid, regels en uitvoering, zodat het bomenbeleid aansluit bij de toekomst.

Aanleiding

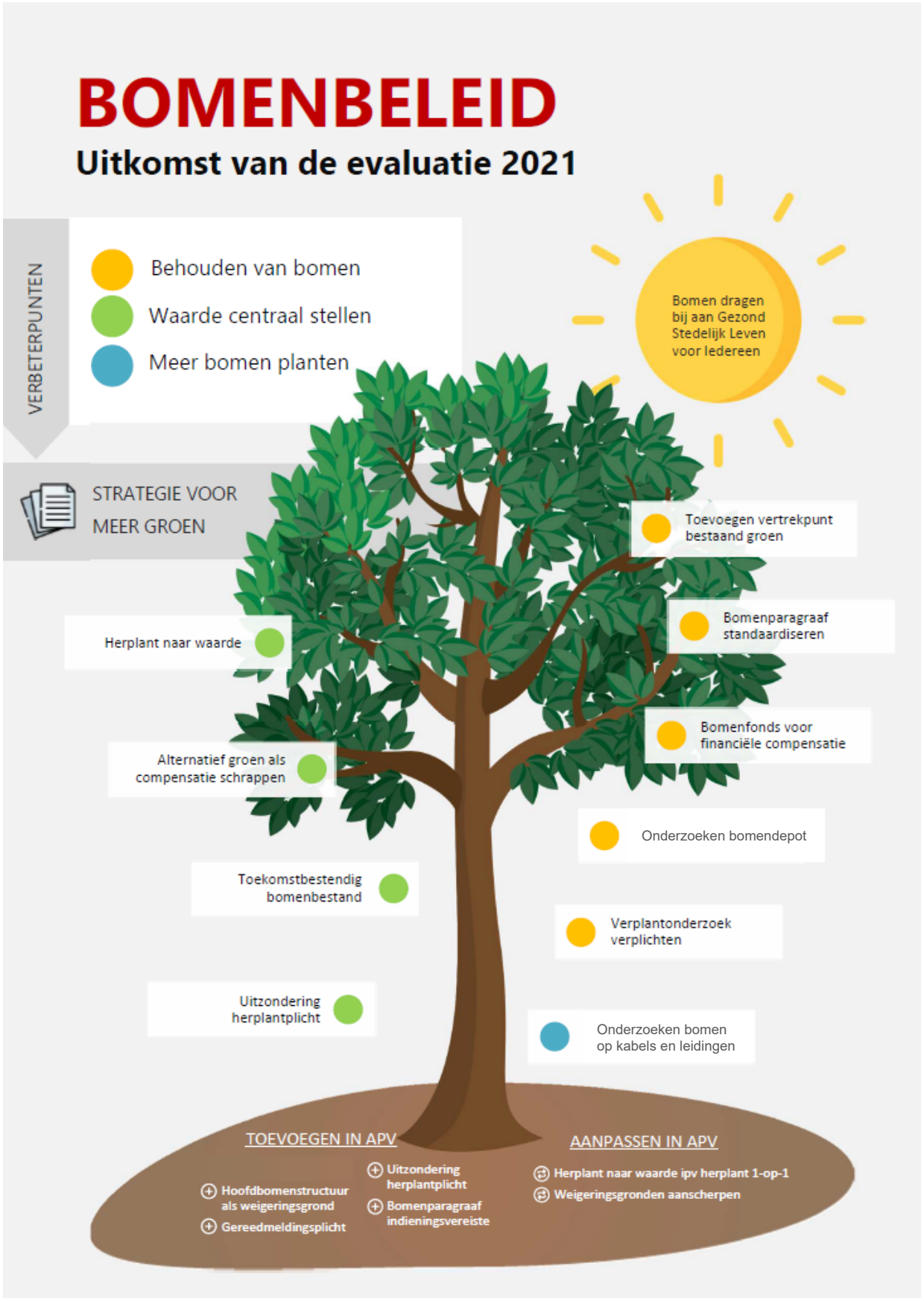
In 2009 is het Utrechtse bomenbeleid met een perspectief tot 2030 vastgesteld, als uitwerking van het groenstructuurplan uit 2007. In 2012 en in 2016 is het beleid geëvalueerd op verzoek van de gemeenteraad. De gemeenteraad heeft in 2015 verzocht om een vierjaarlijkse evaluatie (motie M2015/178). Ook werd in de motie gevraagd om nieuwe inzichten in het beleid op te nemen en in hoeverre het beleid resultaten heeft opgeleverd. In het Meerjaren Groenprogramma (MGP), onderdeel van het Meerjaren Perspectief Ruimte (MPR), is in 2020 aangegeven dat de evaluatie met een jaar is uitgesteld.

Aanpak evaluatie

Vanuit verschillende organisatieonderdelen binnen de gemeente is gekeken hoe het bomenbeleid in de praktijk werkt. Een belangrijke vraag was: hoe functioneert het bomenbeleid in de opgave verdichten en vergroenen in balans? Met de komst van de Omgevingswet worden beleid, regels en uitvoering steeds meer in samenhang opgesteld: is het bomenbeleid hiertoe voldoende uitgerust? In 2020 is de herplantplicht geëvalueerd, de uitkomst hiervan is ook meegenomen in deze evaluatie. In de evaluatie is input uit het commissiedebat van voorjaar 2021 meegenomen. Daarnaast zijn de wensen van groene vrijwilligersgroepen uit de stad geïnventariseerd.

Leeswijzer

In hoofdstuk 1 evalueren we de gestelde doelen in het bomenbeleid en analyseren we de moties van de afgelopen jaren. Op basis van deze inventarisatie trekken we conclusies in hoofdstuk 2. Op basis van de conclusies doen we een aantal verbeterpunten in hoofdstuk 3. De infographic op pagina vijf geeft de verbeterpunten van de evaluatie beknopt weer.



Infographic

Evaluatie

1.1 Evaluatie huidige doelen

In 2009 is het huidige Utrechtse bomenbeleid opgesteld. Het uitgangspunt van dit beleid is dat bomen een wezenlijke bijdrage leveren aan de leefkwaliteit van de stad.
De belangrijkste doelen van het Utrechtse bomenbeleid uit 2009 zijn:

1. Een samenhangende bomenstructuur voor de stad, gebaseerd op cultuurhistorische, ruimtelijke en ecologische uitgangspunten en milieu.
2. Aanvullen, verbeteren en verder ontwikkelen van deze hoofdstructuur, zodat de stad in 2030 een volwaardige hoofdbomenstructuur heeft.
3. Meer aandacht en verzorging (in de vorm van onderhoud) voor monumentale bomen in gemeentelijk en in privébezit.
4. Inzetten op meer volwassen bomen met als doel in 2030 meer volwassen bomen in de stad dan in 2008.
5. De belangen van bomen bij projecten veel eerder en zorgvuldiger afwegen door tijdige en heldere besluitvorming. De keuze voor verplanten of herplant gemakkelijker maken. Dit draagt bij aan behoud van grotere bomen.
6. Verbeteren van de communicatie met inwoners over hoe de gemeente omgaat met haar bomen.
7. Vereenvoudigen van de regelgeving voor bewoners. Als een kapvergunning niets toevoegt, dan dat ook zo regelen.

1.1.1 1. en 2. Hoofdbomenstructuur

Het doel van het bomenbeleid is dat in 2030 Utrecht een volwaardige hoofdbomenstructuur heeft. De kaart van de hoofdbomenstructuur is via deze link te vinden.

De afgelopen jaren hebben we bomen geplant in de hoofdbomenstructuur vanuit het meerjarengroenprogramma en vanuit de Nota kapitaalgoederen. In 2021 is de hoofdbomenstructuur nog niet compleet. Dit komt voornamelijk door beperkte ondergrondse ruimte, vanwege kabels en leidingen, waardoor we lanen en groenverbindingen niet kunnen uitbreiden.

Bomen in structuren zijn van belang voor de gehele stad en verdienen daarmee bescherming. De bomen in de hoofdbomenstructuur zijn in het beleid beschermd, maar dit is niet voldoende vertaald naar de regels. We gebruiken de hoofdbomenstructuur als leidraad bij grote ontwikkelingsprojecten, maar in de praktijk wordt vaak de keuze gemaakt om de bomen te kappen en te compenseren. Bij de vergunningverlening kan de kap dan niet geweigerd worden, omdat de waarde van bomen in de hoofdbomenstructuur niet als weigeringsgrond in de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) is aangemerkt.

1.1.2 3. Monumentale bomen

In het beleid is voor monumentale bomen het volgende doel opgenomen: *meer aandacht en verzorging (in de vorm van onderhoud) voor monumentale bomen in gemeentelijk en in privébezit. De monumentale bomen zijn op veel plaatsen het kenmerk van de stedelijke ruimte en daar dragen ook veel particuliere bomen aan bij. Goed onderhoud zorgt dat we er langer van kunnen genieten.*

In het reguliere beheer en bij de veiligheidsinspecties is aandacht voor monumentale bomen. Zo zorgt preventie voor duurzaam behoud en beheer. Voor beheer van monumentale particuliere bomen is in 2009 een subsidieregeling voor opgericht. Per jaar komen enkele verzoeken binnen.

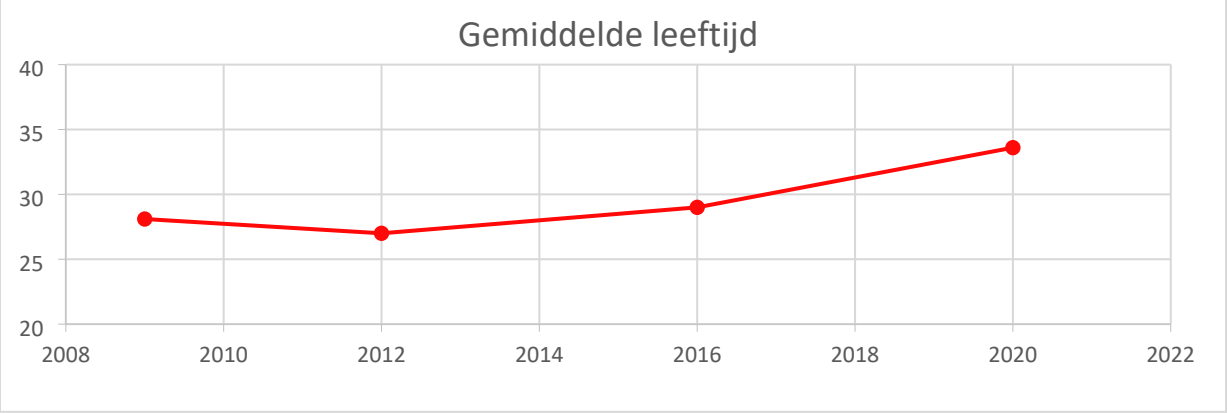
Uit de evaluatie komt de wens naar voren om monumentale bomen een aparte status of extra bescherming in de APV te geven. Echter, monumentale bomen zijn echter al beschermd via de monumentenverordening, het is dus niet nodig om dit nog in de APV te regelen.

1.1.3 4. Meer volwassen bomen

Eén van de hoofddoelen uit het bomenbeleid is een toename van volwassen bomen. Om dit te realiseren is het uitgangspunt het behouden van bomen. Daarnaast nemen we maatregelen om bestaande bomen gezond oud te laten worden, zoals het vergroten en vergroenen van boomspiegels en het beluchten en bemesten van de ondergrond. Ook besteden we aandacht aan diversiteit zodat het bomenbestand minder kwetsbaar is voor ziektes en plagen. We proberen waar mogelijk straten met twee of drie soorten in te richten. Dit is goed voor de biodiversiteit en voorkomt dat de bomen in de hele straat uitvallen in het geval van ziekte.

Indicator gemiddelde leeftijd

Om te analyseren of het gestelde doel van meer volwassen bomen wordt gehaald, wordt als indicator de gemiddelde leeftijd van bomen aangehouden.

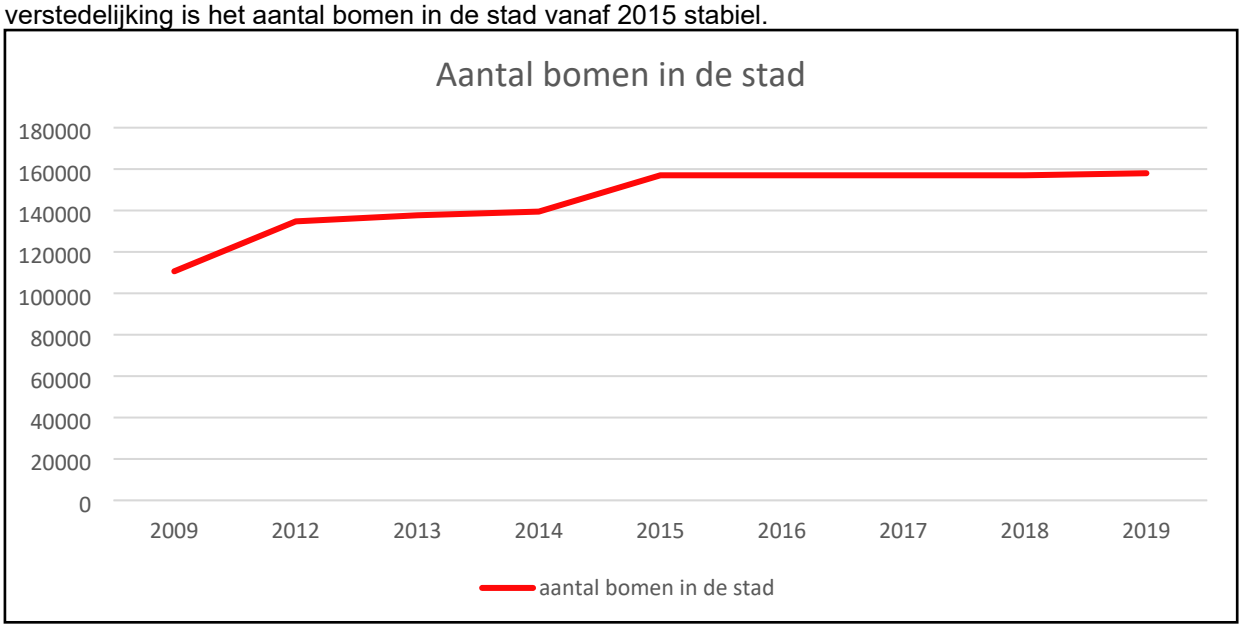


Ons bomenbestand is gemiddeld ruim 5 jaar ouder geworden.

Gezien klimaatadaptatie en doordat de wens is dat verdichten en vergroenen in balans is, zullen er veel meer bomen bijkomen. Dit zullen veelal jongere bomen zijn. Deze jonge bomen drukken de gemiddelde leeftijd naar beneden, waardoor het slecht lijkt te gaan met de doelstelling, terwijl in totaliteit meer bomen in de stad zijn. De komende jaren zal de indicator van de gemiddelde leeftijd daarom waarschijnlijk minder relevant worden.

Totaal aantal bomen

In het bomenbeleid staat de ambitie om in 2030 het aantal bomen te laten stijgen tot 130.000. Al in 2012 is deze doelstelling behaald doordat in Leidsche Rijn veel nieuwe bomen zijn aangeplant. Ondanks de verstedelijking is het aantal bomen in de stad vanaf 2015 stabiel.



Deze cijfers betreffen de bomen die in het gemeentelijk groenbeheersysteem staan. Bosplantsoenen zijn niet volledig opgenomen en tellen dus niet mee in deze cijfers. Ook de particuliere bomen zijn niet geregistreerd en komen hier niet in terug. Ongeveer de helft van de bomen in de stad is in particuliere handen.
Momenteel onderzoeken we of we de bomen in de stad anders gaan registreren. We willen de bosplantsoenen in oppervlakte gaan beheren en registreren in het beheersysteem. Dit komt omdat niet alle bomen in de bosplantsoenen zijn geteld.

1.1.4 5. Het belang van bomen

In het bomenbeleid is het volgende doel benoemd: het belang *van bomen bij projecten veel eerder en zorgvuldiger afwegen door tijdige en heldere besluitvorming. De keuze voor verplanten of herplant gemakkelijker maken. Dit draagt bij aan behoud van grotere bomen.*
We zien de waarde van groen en bomen en proberen deze te behouden. Toch blijft in de praktijk het behoud van bomen kwetsbaar, omdat we ook een afweging moeten maken met andere belangen. Dit komt doordat bomen een ‘zachte’ waarde hebben en het belang van bomen niet in harde kaders is vastgelegd.

Bomenparagraaf

Het belangrijkste instrument in de belangenafweging rondom bomen in het Utrechts Planproces is de bomenparagraaf. Deze is in 2009 ingevoerd. De inhoud en het doel van de bomenparagraaf staat duidelijk beschreven in het bomenbeleid. De bomenparagraaf moet een volwaardige plaats hebben in de ontwikkeling van ruimtelijke plannen.

De bomenparagraaf wordt ook in andere processen dan het UPP gebruikt, bijvoorbeeld bij noodkap (wanneer een boom vanwege directe veiligheidsrisico's wordt gekapt). In deze processen is de belangenafweging minder belangrijk en volstaat een kortere bomenparagraaf.

De praktijk is dat niet in elk project vooraf een goede en transparante belangenafweging wordt gemaakt. Dit is geen nieuw probleem. In 2012 en 2016 concludeerden we al dat de bomenparagraaf verbetering behoeft.

Nu zien we dat het document altijd wordt opgesteld bij het bestemmingsplan. Maar de kwaliteit en de inhoud van bomenparagrafen zijn regelmatig onvoldoende. De bomenparagraaf komt te laat in het proces aan bod, waardoor het geen rol speelt in de belangenafweging bij de start van een ontwikkeling. Vaak wordt niet onderzocht hoe bomen behouden kunnen blijven in verschillende scenario's. Soms blijkt dan achteraf dat de bomen toch hadden kunnen blijven staan. Aan het eind van het proces, bij de vergunningaanvraag, komt dit aan het licht. Aanvullende onderzoeken moeten dan nog uitgevoerd worden, hetgeen voor vertraging zorgt. Daarnaast is aan het eind van het proces het bestemmingsplan al gewijzigd of zijn andere vergunningen al verleend, waardoor het lastig is om de kapvergunning dan nog te weigeren.

De waarde van bomen

Het uitgangspunt van het Utrechtse bomenbeleid is dat bomen een wezenlijke bijdrage leveren aan de leefkwaliteit van de stad. Dit punt komt naar voren in de waarde van de hoofdbomenstructuur voor de stad (landschappelijke, cultuurhistorische en ecologische structuur). De hoofdbomenstructuur is een goed instrument om de landschappelijke en cultuurhistorische waarde van bomen te toetsen. Bij nieuwe aanplant in de hoofdbomenstructuur houden we met behulp van de principeprofielen uit bijlage 2 van het bomenbeleid rekening met de waarde van de structuur.

Daarnaast komt de waarde terug in de belangenafweging en het behoud van bomen. In de APV staat dat de boomwaarde als motivering kan gelden om een kapvergunning te weigeren. Dit geldt voor alle bomen in de stad. De boomwaarde wordt bepaald door de methode die de vereniging van erkende boomtaxateurs (NVTB) gebruikt. Daarnaast kunnen ook de vier waardes uit het bomenbeleid (ecologische, ruimtelijke, cultuurhistorische, milieu) worden gebruikt. De vier waardes maken ook deel uit van een volledige bomenparagraaf. Deze vier waarden die als weigeringsgrond voor kap gelden zijn niet of moeilijk absoluut te maken. Momenteel worden alleen bomen met een 'uitzonderlijke' waarde geweigerd. Het is onduidelijk wanneer de waarde van een boom uitzonderlijk is om de aanvraag te weigeren.

Het bomenbeleid zegt echter niet veel over de waarde van nieuwe bomen buiten de hoofdbomenstructuur. Er is weinig aandacht voor de waarde die een bepaalde boom kan bijdragen aan een opgave op een specifieke plek. Bijvoorbeeld een boom met een brede, dichte kroon op een locatie met veel hittestress. Een tool om de waarde te kwantificeren zou hierbij kunnen helpen. i-Tree kwantificeert de waarde van bomen voor het ecosysteem (ecosysteemdiensten). i-Tree is een hulpmiddel voor het ontwerpen van groen en kan aangeven welke baten een boom levert op een specifieke plek.

Daarnaast maakt i-Tree duidelijk dat bomen geld opleveren voor onze stad. I-Tree zet de baten van bomen om in geldelijke waarde. We hebben in 2018 meegedaan aan een pilot. Hieruit blijkt dat onze bomen € 1.522.094 opleveren door de lucht te zuiveren, water af te vangen en CO^2 vast te leggen. De Nederlandse versie van i-Tree is echter nog niet compleet, o.a. biodiversiteit en ecologie worden niet meegenomen in de waardebepaling.

Verplanten

De eerstvolgende optie na het behouden van de boom is het verplanten. Met verplanten blijft de waarde van de boom op een andere plek behouden. In het beleid staat dat we vaker bomen willen verplanten in plaats van kappen. We accepteren hiermee het risico dat een groter percentage bomen het verplanten niet overleeft. In de praktijk gebeurt verplanten nog zelden (enkele aanvragen per jaar). Dit komt doordat verplanten tijd (rond twee jaar) en geld kost. Veel projecten houden hier bij de start geen rekening mee. Daarnaast zijn plekken om naar toe te verplanten lastig te vinden. Tot 2017 werd het aanbod van verplant en plant aan elkaar gekoppeld door een digitaal bomendepot. Projecten konden hiermee bomen uitwisselen. Het aanbod en de vraag sloot echter niet op elkaar aan en we zijn er daarom mee gestopt.

Verdichten en vergroenen

In het bomenbeleid uit 2009 staat het doel als volgt geformuleerd: *Inzetten op meer volwassen bomen met als doel in 2030 meer volwassen bomen in de stad dan in 2008. Een stad die volgroeit inclusief haar bomen*.
In het bomenbeleid uit 2018 (aangevuld met herplantplicht) is de tweede zin (een stad die volgroeit inclusief haar bomen) verwijderd. Dit blijkt een menselijke fout te zijn, deze zin had moeten blijven staan. ‘Een stad die volgroeit inclusief haar bomen’ betekent dat bomen moeten worden behouden, terwijl de stad doorgroeit én het aandeel bomen meegroeit. De balans hierin is ingewikkeld. We zien dat de praktijk weerbarstiger is geworden en dat in een verdichtende stad het belang van de ontwikkelde stad sterker weegt dan het behoud van bomen. We willen verdichten, maar daarbij is een transparante afweging tussen onze ambities noodzakelijk, waarbij we proberen zo veel mogelijk bomen te behouden. Daarnaast kan gebiedsontwikkeling ook een kans zijn om het groen kwalitatief te verbeteren.

1.1.5 6. Communicatie

Een van de doelen van het bomenbeleid is het verbeteren van de communicatie naar inwoners over hoe we omgaan met onze bomen. Het moet voor bewoners helder zijn waarom we wel, of niet, bomen kappen. In 2009 werd in het bomenbeleid geconstateerd dat we niet de schoonheidsprijs verdienen als het gaat om communicatie rondom bomenkap. Sindsdien is hiervoor een reeks middelen ontwikkeld: een

website met alle bomen van Utrecht op een kaart, publicatie van de gemeentelijke vellijst[1], wijkberichten en aandacht voor bomen tijdens informatieavonden. Bewoners krijgen ook de mogelijkheid om mee te denken over nieuw te plaatsen bomen. Dit gebeurt echter op incidentele basis.

Bij noodkap, onderhoud aan bomen en bij bomen op de gemeentelijke vellijst informeren we bewoners door middel van een wijkbericht. Daarnaast wordt met een lint om de boom aangegeven dat deze gekapt gaat worden. Hiermee worden voorbijgangers geïnformeerd.

Bomenkap in ruimtelijke ontwikkelingen ligt gevoeliger. Inwoners van Utrecht zijn zeer betrokken bij de bomen en hebben graag invloed. Kapaanvragen worden via de procedure van een omgevingsvergunning bekend gemaakt aan inwoners. Bewoners worden niet altijd eerder in het proces meegenomen, waardoor ze zich overvallen voelen. Er komen vaak verbaasde (en soms boze) reacties van omwonenden.

Particuliere bomen

Uit de evaluatie komt de wens naar voren om meer te doen op het gebied van particuliere bomen, zowel van terreinbeheerders als inwoners. Deze bomen vormen namelijk een belangrijk deel het bomenbestand en dragen bij aan de doelstellingen uit het bomenbeleid. We willen inwoners stimuleren om hun tuin te vergroenen en we willen eerst zelf het goede voorbeeld geven. Zo geven we in kader van Utrecht 900 jaar in 2021 en 2022 een aantal bomen (900 stuks) aan particulieren. Een visie op particulier groen en bomen komt ook uitgebreid aan bod in de klimaatadaptatievisie.

1.1.6 7. Vereenvoudigen van de APV

Het laatste doel van het bomenbeleid betreft het *Vereenvoudigen van de regelgeving (APV) voor bewoners. Als een kapvergunning niets toevoegt, dan dat ook zo regelen.* Voor bomen in kleine tuinen en kleine particuliere bomen hoeft geen kapvergunning aangevraagd te worden. Deze doelstelling is gerealiseerd.

1.1.7 Herplantplicht

In september 2018 is de herplantplicht geformaliseerd in de APV en is het Utrechtse bomenbeleid uit 2009 op dit punt aangevuld. In 2020 is de herplantplicht geëvalueerd. Uit de evaluatie kwam naar voren dat de herplantplicht op hoofdlijnen functioneert zoals deze is bedoeld, wel zijn zes knelpunten benoemd:

- Knelpunt 1: beleid en uitvoering sluiten niet op elkaar aan
- Knelpunt 2: verschillende interpretaties van de termen in de APV
- Knelpunt 3: geen procedure bij de vier stappen in de APV
- Knelpunt 4: waarde is geen criterium
- Knelpunt 5: beperkingen in de ondergrond
- Knelpunt 6: geen overzicht van locaties voor (nieuwe en bestaande) bomen

De knelpunten 2 en 3 nemen we mee in de uitwerking van de verbeterpunten voor de APV. De knelpunten 1, 4, 5 en 6 gaan verder dan de herplantplicht zelf en raken aan het bomenbeleid. Deze

[1] Gemiddeld bevat de vellijst 800 bomen per jaar, dit is een half procent van het bestand. Dit gaat om zieke of beschadigde bomen of bomen die gevaar opleveren.

punten hebben we meegenomen in de evaluatie van het bomenbeleid. Door de knelpunten uit de herplantplicht breed te evalueren in het bomenbeleid zijn verbeterpunten naar voren gekomen, die in hoofdstuk 3 aan de orde komen.

Locaties voor herplant van bomen

Kabels en leidingen kunnen beperkend zijn voor het planten van meer bomen. In de evaluatie van de herplantplicht kwam naar voren dat er onvoldoende zicht is op mogelijke locaties in de stad waar ruimte is om bomen te planten (knelpunt 6). Dit komt mede door gebrek aan ruimte in de ondergrond.
In 2016 is meer aandacht geschonken aan ondergrondse groeiruimte voor bomen. In het HOR (Handboek Openbare Ruimte) zijn de eisen aangepast en er is een paragraaf opgenomen in de Kadernota Openbare ruimte. Door het toepassen van de bomenmonitor wordt beter gelet op de benodigde ondergrondse groeiruimte voor boomwortels.

Uitzondering herplantplicht

Uit de evaluatie van de herplantplicht kwam de wens naar voren voor een uitzondering op de herplantplicht. Dat geldt voor onderhoud van de bosplantsoenen, tijdelijke natuur (bijv. in Haarrijn) en het onderhouden van de bomencollectie in de Botanische Tuinen op de Uithof. Voor bosplantsoenen wordt de voorkeur gegeven aan ‘natuurlijke verjonging’. Bij de kap van een boom wordt geen nieuwe boom geplant, maar krijgen zaailingen in de ondergroei kans om uit te groeien tot een grote boom.
In Haarrijn is momenteel tijdelijke natuur[2], waar op natuurlijke wijze veel bomen opkomen en groeien. Nu moeten we ervoor kiezen om de bomen vroegtijdig te kappen voordat ze vergunningsplichtig worden. Met een uitzondering op de herplant sluiten we aan op de Wet Natuurbescherming en kunnen we de bomen door laten groeien, wat de ecologische waarde verhoogt en zo blijft het mogelijk om de locatie op langere termijn te ontwikkelen voor woningbouw.
De Botanische Tuinen volgen niet de standaard herplant methode, maar laten vaak bijzondere bomen groeien die andere bomen in de tuin moeten vervangen. De herplantbomen staan er dus al voordat de boom gekapt wordt. Zij willen graag werken met een meerjarig beheerplan zodat niet elke casus apart behandeld hoeft te worden.

Herplant met alternatief groen

Naast het herplanten met bomen biedt het bomenbeleid ook de optie om te herplanten met alternatief groen. De laatste jaren is hier geen gebruik van gemaakt omdat het de minst wenselijke methode is en de randvoorwaarden niet duidelijk zijn.
Het is onduidelijk wanneer overgegaan mag worden tot herplant met alternatief groen. Het is niet bepaald hoe en door wie welk groen hiervoor ingezet mag worden (struiken, groen dak, recreatieruimte, enz.). Daarnaast zijn er geen criteria over bijvoorbeeld hoeveel struiken een boom moeten compenseren. Het kost veel tijd en capaciteit om de criteria hiervoor te op te stellen. De kosten en de baten zijn niet in balans. In de evaluatie herplantplicht van 2020 is geadviseerd om in beeld te brengen wat er nodig is om criteria hiervoor te formuleren.

[2] Tijdelijke Natuur is een concept uit de Wet Natuurbescherming. Tijdelijke natuur is natuur die spontaan, uit zichzelf ontstaat, met de wettelijke toestemming om deze op een later tijdstip weer te verwijderen.

Herplant naar waarde

Een volwassen boom wordt vaak herplant met een kleine boom. Vaak is dit een goede keuze want grotere bomen slaan regelmatig minder goed aan en vragen veel onderhoud en beheer. Kleine bomen doen het beter op nieuwe locaties en groeien sneller. Maar de herplant staat daardoor vaak niet in verhouding tot de verloren gegane boomwaarde en er zijn geen criteria voor compensatie. Wanneer echter wordt gekeken naar de waarde (ecosysteemdiensten) van bomen, heeft een gezonde, oude boom veel meer waarde dan een nieuwe, jonge boom. Pas wanneer een boom 40 tot 60 jaar is, functioneert deze op zijn top.

1.2 Nieuw beleid en ontwikkelingen

Dit jaar is zowel de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 als de Klimaatadaptatievisie ter inzage gelegd. In beide stukken staan ambities ten aanzien van het groen en de bomen in Utrecht. We werken aan een Schaalsprong Groen die moet bijdragen aan Gezond Stedelijk Leven, het tegengaan van hittestress en het opvangen van water. Volwassen bomen zijn essentieel voor deze opgaves. Bomen behouden en nieuwe bomen planten is nog urgenter geworden. Om in 2050 volwassen bomen te hebben, moeten deze nu geplant worden.

1.2.1 Klimaat en duurzaamheid

In de Klimaatopgave gaan we bomen veel beter inzetten voor het koelen van de stad. Bomen koelen de lucht door water te verdampen. Goede ondergrondse omstandigheden zijn essentieel voor een boom om goed te kunnen koelen. Vaak kunnen bomen het grondwater niet bereiken en zijn wortelstelsels beschadigd om voldoende water op te nemen en te verdampen. De komende jaren moeten we nog meer inzetten op ondergrondse groeiruimte.
We willen 40% schaduw op belangrijke routes en in de straat voor ontmoeten, sporten en spelen (uit RSU2040). Een eerste analyse laat zien dat de bomen in bijna de helft van de straten onvoldoende schaduw leveren. Op de gewenste koele routes moeten we dus veel bomen gaan bijplanten en gaan beschermen.
We willen boomspiegels gebruiken om het overtollig water op te vangen (90% van de jaarlijkse neerslag vasthouden waar het valt). Een eerste inschatting is dat bijna alle bomen te hoog in het straatprofiel staan, waardoor hemelwater wel de waterafvoer naar het riool, maar niet de boomspiegel kan bereiken.

In het bomenbeleid wordt ingezet op het planten van inheemse soorten. In de HOR zijn richtlijnen opgenomen voor het gebruik van diversiteit van soorten. Door klimaatverandering krijgen klimaatadaptieve (uitheemse) soorten meer aandacht. Hierdoor ontstaat vaak discussie over het gebruik van inheemse of uitheemse soorten. Als stad hebben we geen eenduidig beeld over ons toekomstig bomenbestand.

Door de aandacht voor duurzaamheid en klimaat verschuiven onze prioriteiten. In de evaluatie van 2016 wordt het snoeien of kappen van bomen door hinder besproken. Schaduwhinder bij zonnepanelen wordt expliciet genoemd als geen goede reden om bomen te snoeien of kappen. We zien dat deze mening verschuift en men graag wel bomen wil kappen voor zonnepanelen.

1.2.2 Tekort bomen

Landelijk is de verwachting dat er op termijn een knelpunt ontstaat omdat er te weinig bomen geteeld worden in Nederland om aan de toenemende vraag te kunnen voldoen. Ook hierdoor is het belangrijk om zo veel mogelijk bomen te behouden en zo de aanwezige waarde aan biomassa te benutten én woningen te bouwen. Het lukt sommige gemeenten nu al niet meer om de juiste bomen in soorten en maten te kopen. Het wordt onder andere veroorzaakt doordat er tijdens de kredietcrisis veel te weinig bomen op de boomkwekerijen zijn geplant. Tevens is de vraag naar bomen in binnen- en buitenland de laatste jaren enorm toegenomen. Onder andere omdat bomen een bijdrage kunnen leveren aan de klimaatopgaven voor de komende jaren. Het behouden van bomen is hierdoor nog belangrijker geworden. De ISB (Intergemeentelijke Studiegroep Bomen en Groen), waar we ook aan deelnemen, heeft een masterplan Bomen en Wonen opgesteld waarin wordt aangeraden aan gemeentes om zich proactief op te stellen.

1.3 Analyse moties

De afgelopen jaren zijn veel raadsvragen (mondeling en schriftelijk), moties en amendementen ingediend over bomen. Er zijn vragen gesteld over waarom bomen weg moeten vanwege een project. Uit de vragen komt naar voren dat soms de consequenties van een bouwplan voor de bestaande bomen (te) laat inzichtelijk worden. Daarbij zien we in de praktijk dat de aangenomen moties niet altijd duidelijk zijn wanneer een motie wel of niet van toepassing is.
Een groot deel van de ingediende én aangenomen moties lichten incidenten toe waar het niet goed is gegaan. Daar leren we van en zonnodig scherpen we processen aan. Zo is recent het proces rondom noodkap aangescherpt.
Een ander deel gaat over structurele beleidspunten. Dezelfde soort vragen keren terug, namelijk over dat bij sommige projecten bomen behouden konden blijven als aan het begin van het project een integrale en transparante afweging had plaatsgevonden. Het belang en de waarde van bomen voor de stad is dan niet in alle gevallen goed meegenomen.
We lichten hieronder een aantal moties uit die structurele beleidspunten benoemen:

1.3.1 Motie Sprietjes of dikke bomen? uit 2014 (M129)

Hierin zijn de volgende punten benoemd:

- Bij stedelijke (her)inrichting altijd rekening te houden met bestaand groen en mogelijke alternatieven voor bomenkap te laten prevaleren boven kap.
- In geval van bomenkap bij het compenseren van de oude bomen rekening te houden met de boomwaarde van de oude boom in leeftijd en dikte.
- De extra kosten voor deze maatregelen te financieren uit het budget voor het ontwikkelen van een aantrekkelijke groene leefomgeving, deels aangestuurd vanuit het Meerjaren Groen Programma.

Aan deze motie is invulling gegeven door de bomenparagraaf steviger in te zetten in projecten, maar niet op voorhand vast te leggen dat alternatieven altijd moeten prevaleren boven kap. Daarnaast is aangegeven dat het rekening houden met waarde in gang is gezet met het bomenbeleid, door te herplanten met een grotere maat. Kosten voor een dergelijke herplant horen thuis bij de projecten. Het budget uit de MGP wordt ingezet voor de versterking van de Groenstructuur.

1.3.2 Motie ‘Kappen met kappen’ uit 2006 (M29)

De motie ‘Kappen met te vroeg kappen III’ heeft als doel te voorkomen dat er bomen gekapt worden voor ruimtelijke plannen die uiteindelijk niet uitgevoerd worden. Het eerste punt van de motie luidt:

- dat bij bouwprojecten waarvoor bomen gekapt moeten worden, de kap pas kan plaatsvinden nadat alle benodigde vergunningen bruikbaar geworden zijn.

In de raad wordt, vaak naar aanleiding van de publicatie van een aangevraagde of verleende velvergunning, met grote regelmaat naar deze motie verwezen wanneer er nog geen omgevingsvergunning voor de bouwactiviteit is verleend of wanneer in de raad nog geen besluitvorming heeft plaatsgevonden over het betrokken project en de daarbij betrokken kap van bomen.

Het dictum van de motie leidt in de praktijk tot lastige afwegingen. Met regelmaat blijkt de vroegtijdige kap van bomen, nog voordat de omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen is verleend, noodzakelijk, bijvoorbeeld met het oog op het saneren en/of bouwrijp maken van de grond of met het oog op de planning van de realisatie van woningbouw of infrastructuur. Wanneer het college besluit af te wijken van de motie wordt de raad hierover actief en gemotiveerd per brief geïnformeerd.

Het tweede punt uit de motie draagt ons op om:

- *met een voorstel te komen waarin wordt vastgelegd hoe onterechte kap wordt voorkomen*.

Dit kan met behulp van de bomenparagraaf en met expliciete besluitvorming over het al dan niet kunnen behouden van bomen.
Voor de implementatie Omgevingswet moet inzichtelijk zijn wat de invloed van de motie is op fasering en koppeling tussen de technische bouwactiviteiten en de omgevingsplanactiviteiten. Momenteel is de motie niet juridisch verankerd in de regelgeving.

1.3.3 Motie ‘Behoud het groen bij woningoverdracht’ uit 2019 (M239)

Deze motie beveelt aan om met de woningcorporaties afspraken te maken over de regels ten aanzien van tuinen bij de overdracht van woningen. Behoud van bomen en struiken is hierbij de standaard en kap, rooi of grootschalige snoei de uitzondering. Momenteel wordt eraan gewerkt om deze afspraak vast te leggen met de woningbouwcorporaties.

2 Conclusie

De evaluatie van het bomenbeleid laat zien dat veel dingen goed gaan. Het aantal bomen in de stad blijft stabiel en de gemiddelde leeftijd van bomen stijgt licht. We vinden bomen heel belangrijk en zien de waarde van bomen voor de stad. Bomen dragen bij aan klimaatadaptatie, vergroten de biodiversiteit en zorgen dat mensen gezonder zijn.

Het afgelopen decennium is het belang van bomen voor het klimaat en de biodiversiteit steeds duidelijker geworden. Uit de RSU2040 komt bij de verdichtingsopgave een grote opgave voor het toevoegen van meer groen om de groeiende stad leefbaar te houden. Om deze opgave niet nog groter te maken, is het effectiever dat we waar mogelijk bomen behouden. Daarnaast moeten we gaan nadenken over hoe en waar we meer bomen toevoegen. Elke boom die we hebben en planten telt en moet zijn taak optimaal kunnen vervullen. Bomen van hoge kwaliteit op de juiste plek dragen maximaal bij aan de opgave. Dit betekent dat we meer gaan kijken naar de waarde en kwaliteit van bomen en dit verweven in de instrumenten van het bomenbeleid.

Uit de evaluatie komen de volgende conclusies:

2.1 Behoud bomen is kwetsbaar

We willen dat de groei van het aantal inwoners en woningen in balans blijft met een toename van groen in de stad. In de praktijk van het bomenbeleid zien we dat het lastig is om deze balans goed in te vullen. Dit komt doordat bomen een ‘zachte’ waarde hebben en het belang van bomen niet altijd concreet genoeg is. De bomenparagraaf komt vaak te laat in het proces aan bod of bomen worden niet meegenomen in de integrale afweging en besluitvorming. Aan het eind van het proces bij de kapaanvraag blijkt soms dat informatie mist, waardoor vertraging ontstaat en bomen onnodig gekapt worden. In de APV is de waarde van bomen niet concreet gemaakt, waardoor het lastig is om een kapvergunning te weigeren. Verplanten is een manier om bomen te behouden. Dit wordt echter weinig toegepast. Een knelpunt hierbij is een gebrek aan (inzicht in) locaties voor verplantbomen.

2.2 Meer ruimte nodig voor meer bomen

Met de opgave voor verdichten en vergroenen in balans en de opgave ons aan te passen aan het veranderende klimaat is meer ruimte voor bomen nodig. Maar waar vinden we deze ruimte in een verdichtende stad? Daarbij is de ruimte in de ondergrond beperkend voor wat we boven de grond kunnen doen. Naast regels voor bomen is het ook belangrijk om regie te voeren op de ondergrond. Zonder integrale sturing op de ondergrond is het lastig om ruimte vrij te spelen voor nieuwe bomen. Ook voor andere thema’s, zoals de energietransitie, is dit van belang. Een ander knelpunt is dat op termijn een tekort komt aan grote bomen bij kwekers.

2.3 Waarde van bomen staat niet centraal

Bomen leveren een wezenlijke bijdrage aan de leefkwaliteit van de stad. Een boom van hoge kwaliteit kan hier maximaal aan bijdragen. We zien dat de kwaliteit van bomen soms onder druk staat. Dit kan komen omdat de groeiplaatscondities niet goed zijn, maar ook doordat bomen worden gebruikt voor verlichting, als speeltoestel of dat bij de aanleg van kabels en leidingen de wortels aangetast worden. Daarnaast kunnen we de diensten van bomen bewuster inzetten voor de opgaves van de stad, zoals klimaatadaptatie en gezondheid.
In de herplantplicht wordt ook geen rekening gehouden met de boomwaarde van de gekapte boom door één op één te herplanten. In sommige gevallen zorgt de herplantplicht zelfs dat de waarde minder wordt (bosplantsoenen, tijdelijke natuur). Compenseren door middel van alternatief groen doet geen recht aan de waarde van een boom.

3 Verbeterpunten

3.1 Bomen vaker behouden

Met betrekking tot de conclusie dat het behoud van bomen kwetsbaar is, doen we de volgende aanbevelingen:

3.1.1 ‘Bestaand groen’ principe toepassen en een standaard bomenparagraaf

Bij alle ontwikkelingen moet rekening worden gehouden met het bestaande groen, zoals ook aangegeven in de motie Sprietjes of dikke bomen. Dit verankeren we steviger in onze werkwijze door bestaande groen moet als vertrekpunt te laten dienen voor een ontwerp. Hier spelen ook andere belangen, maar daar dient een heldere afweging over plaats te vinden. Dat kan door de huidige bomenparagraaf in elke fase van het project in te zetten. Het begint bij een goede vraagstelling in het start- of intentiedocument. Bij projecten met meerdere bomen wordt dat uitgewerkt in diverse scenario’s, waar meer of minder bomen gebruikt worden bij het ontwerp en dus kunnen blijven afhankelijk van de andere ambities. Vervolgens is een bestuurlijk besluit tussen de verschillende scenario’s nodig.
Een goede werking van de bomenparagraaf is essentieel om te borgen dat de waarde van bestaande bomen wordt afgewogen en als mogelijk in het ontwerp wordt opgenomen. Ook zorgt dit voor minder vertraging in de bouwopgave. De bomenparagraaf moet makkelijker, transparanter en eenduidiger worden. De consequenties voor bomen (behouden, verplanten of kappen) moeten expliciet in de allereerste besluitvorming over de plannen zijn opgenomen, als onderdeel van het Utrechts Plan Proces (UPP). Hiermee kunnen ook vroegtijdiger de juiste afwegingen worden gemaakt met het oog op het tweede punt van de motie Kappen met te vroeg kappen III.

De bomenparagraaf is een groeidocument dat meegroeit met de plannen, net als andere disciplines binnen een project. Aan het eind van het proces kan de bomenparagraaf ingediend worden voor de kapaanvraag. De bomenparagraaf wordt verplicht voor het indienen van een kapaanvraag. Hierdoor beschikken de vergunningverleners over alle benodigde informatie.

We willen een verplantonderzoek een standaard onderdeel maken in de bomenparagraaf. Om verplanten makkelijker te maken verkorten we de voorbereidingstijd van twee naar één jaar, afhankelijk van de boomsoort.

Als bouwrijpe grond opgeleverd moet worden, is het behouden van bomen een lastig punt. Wellicht is het leveren van bouwrijpe grond met bomen een optie is, mits dat haalbaar en uitvoerbaar is.

3.1.2 Bomendepot

Als bomen verplant kunnen worden maar er binnen het project nog geen plaats is om de boom te planten, dan kan de boom ook naar een ander project gaan of naar een bomendepot, totdat het project uitgevoerd is en de boom terug kan. Een beheerder coördineert welke projecten ruimte (nodig) hebben om bomen te planten. Hierdoor sluit de vraag en aanbod van verplantbomen van projecten makkelijker op elkaar aan. We onderzoeken de mogelijkheid voor een fysiek bomendepot, waar bomen uit de stad

tijdelijk neergezet kunnen worden, waarna ze op een andere plek geplant worden. Mogelijk kan het bomendepot ook dienstdoen als gemeentelijk kweekbos. Landelijk (ISB) start een pilot voor het maken van regionale kweekbossen. We volgen deze pilot en besluiten wat dit voor ons kan betekenen.

3.1.3 Weigeringsgronden APV

We onderzoeken hoe we de weigeringsgronden in de APV kunnen verhelderen aanscherpen om objectief te beoordelen of een boom genoeg waarde heeft om de kapvergunning te weigeren. Daarnaast voegen we de hoofdbomenstructuur als weigeringsgrond toe. Dit zal helpen om grotere belang van bomen in de bomenstructuur concreter te maken.

3.2 Meer ruimte creëren voor meer bomen

Om ervoor te zorgen dat er meer ruimte komt voor meer bomen, doen we de volgende aanbevelingen:

3.2.1 Ondergrondse ruimte

We willen een toename zien van bomen in onze stad, met name in de woongebieden. Elke boom is belangrijk. Een knelpunt bij het planten van meer bomen is het gebrek aan ruimte in de ondergrond. Meer regie op de ondergrond kan helpen om grip te krijgen op dit probleem. Een van de andere oplossingen voor het gebrek aan ruimte is het stellen van andere voorwaardes bij het aanplanten van een boom. Bomen moeten nu op een bepaalde afstand staan van kabels en leidingen, om te voorkomen dat deze beschadigd raken. Door technische mogelijkheden kunnen bomen dichter bij kabels en leidingen komen te staan. Ook kunnen we op het rioolsysteem bomen planten. Na 70 of 80 jaar moeten we het riool vervangen en daarmee wordt de boom ook vervangen. We accepteren in zo'n geval dat bomen hier niet nog ouder kunnen worden en wijken af van het doel in het bomenbeleid om bomen zo lang mogelijk te behouden. Communicatie naar de inwoners is een heel belangrijk aandachtspunt. Als bomen worden geplant op of nabij kabels en leidingen zijn heldere afspraken met de nutsbedrijven essentieel. Zij moeten de mogelijkheid hebben om bij calamiteiten snel bij kabels en leidingen te komen. Daarnaast moeten voorzieningen komen, om de kabels en leidingen te beschermen tegen schade door wortels. Hierdoor zijn de kosten voor het planten van bomen veel hoger, dan zonder deze voorzieningen.

Deze aanpak koppelen we nadrukkelijk aan het Handboek Kabels en Leidingen en de Verordening Kabels en Leidingen. Dit wordt ook meegenomen in het traject van de Visie Ondergrond.

3.3 Waarde en kwaliteit centraal stellen

Om de kwaliteit van bomen te verbeteren en te zorgen dat elke boom optimaal bijdraagt aan de stad doen we de volgende aanbevelingen:

3.3.1 Toekomstbestendig bomenbestand

We onderzoeken welke soort bomen het beste is om in te spelen op het veranderend klimaat en het vergroten van de biodiversiteit. Hoeveel diversiteit willen we in ons bomenbestand? Wat is het aandeel inheemse en klimaatadaptieve soorten? Welke bomen dragen bij aan meer insecten en anderen

diersoorten. Dit helpt ons om bewuste keuzes te maken bij het inrichten van de stad en het inzetten van bepaalde boomsoorten.

3.3.2 i-Tree inzetten voor ontwerp en belangenafweging

We experimenteren met i-Tree om de waarde van een boom te bepalen bij kapvergunningen om te verkennen of dit het juiste instrument is. Naast waardebepaling kan i-Tree ook ingezet worden om de baten van gepland groen te berekenen. Bij gebiedsontwikkelingen kan de geplande hoeveelheid groen (teeb.stad) en bomen (i-Tree) ingevuld worden, waarna de baten worden berekend op gebied van gezondheid, WOZ-waarde, enzovoort. Door verschillende scenario's uit te werken en de kosten en baten te vergelijken, kan een goede belangenafweging worden gemaakt.

3.3.3 Herplantplicht

De volgende aanbevelingen hebben betrekking op de herplantplicht. Een aandachtspunt is een goedlopend proces: Wanneer gaat het een voor het ander? Wie bepaalt dat en via welk proces?

Herplant naar waarde

De herplant staat vaak niet in verhouding tot de verloren gegane boomwaarde. Een volwassen boom kan nu worden herplant met een kleinere boom, terwijl grotere, oudere bomen meer van waarde zijn voor de omgeving. Om te borgen dat de baten van het huidige groen behouden blijven, gaan we de wenselijkheid en haalbaarheid van herplanten naar waarde (van kwantitatief naar kwalitatief) integraal te onderzoeken en wat dan een reële waarde is die voor herplant gevraagd wordt. Het is essentieel dat het juiste instrument wordt gehanteerd om de waarde te bepalen voor zowel de gekapte als de her te planten boom.

Alternatief groen

We gaan de optie ‘alternatief groen als herplant’ in principe uitsluiten. Alternatief groen kan heel moeilijk alle functies vervullen die een boom kan vervullen, zoals het leveren van schaduw, vasthouden van bodemstructuur, opname van CO2. Daarbij is het haast onmogelijk om de nadelen op te lossen: alternatief groen is niet te handhaven, we hebben geen mechanisme om te borgen dat dit groen niet wordt weggehaald. We verwachten dat bomen dichter bij kabels/leidingen en op riolen geplaatst kunnen worden, waardoor nieuwe plekken voor bomen makkelijker te vinden zijn. Alternatief groen is hierdoor niet meer nodig als compensatie. In uitzondering kan alternatief groen gewenst zijn, bijvoorbeeld in gebieden waar struiken gewenst zijn door ecologisch zwaarwegende redenen. Met maatwerk blijft dit mogelijk.

Financiële compensatie

Herplant heeft bij het kappen van bomen altijd de voorkeur. Maar er zijn situaties waarin herplant niet mogelijk is. Voor die gevallen willen we een regeling uitwerken voor financiële compensatie. In ruil voor een kapvergunning moet er dan een financiële bijdrage worden betaald. Die financiële bedragen worden gestort in een nieuw te vormen bomenfonds of herplantfonds. De hoogte van de bijdragen kan afhankelijk worden gemaakt van de waarde van de bomen die worden gekapt, en van de kosten van aanplant en onderhoud van de nieuwe bomen. Dit werken we uit in de regeling. Met behulp van het bomenfonds (of herplantfonds) worden elders extra bomen geplant.

Uitzondering herplantplicht

We willen een uitzondering op de herplantplicht op nemen voor bosplantsoenen en tijdelijke natuur, zoals beschreven in hoofdstuk 1. Indieners stellen een beheerplan op voor meerdere jaren. Wanneer een boom gekapt wordt geldt een meldingsplicht. Dit nemen we op in de APV.

Gereedmeldingsplicht

We regelen in de APV om aan de kapvergunning een gereedmeldingsplicht met inboetregeling (opnieuw aanplanten van uitgevallen bomen) toe te voegen en de optie om verlenging van de herplanttermijn aan te vragen.

3.4 Vervolg

We gaan bovenstaande verbeterpunten uitwerken in de strategie voor groen zodat het integraal uitvoerbaar, haalbaar en handhaafbaar is. Met een goede strategie kunnen we zorgen dat elke boom in onze stad zijn taak optimaal kan vervullen en dat we meer bomen gaan planten.

Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte d.d. 16 december 2021

Ingekomen raadsbrieven 2 november t/m 1 december 2021

Nr.	Ontvangstdatum	Beleidsveld	Onderwerp	Aandachtspunt
1	30-11-2021	Mobiliteit	Raadsbrief Verkeerslicht en kruising Linschotensingel	
2	26-11-2021	Mobiliteit	Raadsbrief Afdoening toezeggingen en moties Ring Utrecht	
3	19-11-2021	Mobiliteit	Raadsbrief Parkeertarieven inpandig fietsparkeren en inpandig auto parkeren en P+R 2022	
4	18-11-2021	Mobiliteit	Raadsbrief Trillingsonderzoek drempels kruising Musicallaan/Rijnkennemerlaan	
5	18-11-2021	Mobiliteit	Raadsbrief Vrijgave modules parkeren	
6	17-11-2021	Mobiliteit	Raadsbrief Verlenging proef samenvoegen parkeerrayons binnenstad	
7	15-11-2021	Mobiliteit	Raadsbrief Ondertekening Regionale Intentieovereenkomst Verkeersveiligheid Verkeersveiligheid 2030	
8	10-11-2021	Mobiliteit	Raadsbrief Koppeling SUNIJ-lijn met Tram 22: nieuw besluit medegebruik taxi's	
9	09-11-2021	Mobiliteit	Raadsbrief Maatregelen Oudwijkerdwarsstraat	
10	02-11-2021	Mobiliteit	Raadsbrief Toelichting n.a.v. commissiebespreking raadsvoorstel Parkeervisie	
11	09-11-2021	Dierenwelzijn	Raadsbrief Diverse toezeggingen Dierenwelzijn	
12	22-11-2021	Groen	Raadsbrief Evaluatie bomenbeleid	
13	09-11-2021	Groen	Raadsbrief Oprichting Platform Stadstuinieren	
14	05-11-2021	Groen	Raadsbrief Rechten voor de natuur	

Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte d.d. 16 december 2021

Ingekomen raadsbrieven 2 november t/m 1 december 2021

Nr.	Ontvangstdatum	Beleidsveld	Onderwerp	Aandachtspunt
15	30-11-2021	Openbare ruimte	Raadsbrief Pilot wilde bloemen en planten	
16	30-11-2021	Openbare ruimte	Raadsbrief Meerjaren investeringsprogramma beheer openbare ruimte 2022-2026	
17	30-11-2021	Openbare ruimte	Raadsbrief Afhandeltijd meldingen Openbare Verlichting	
18	25-11-2021	Openbare ruimte	Raadsbrief Participatie visie Stadswater	
19	18-11-2021	Openbare ruimte	Raadsbrief Wervenmeester en samenwerking keldereigenaren	
20	12-11-2021	Openbare ruimte	Raadsbrief Reactie op initiatiefvoorstel 'Weer fossiele reclame'	
21	10-11-2021	Openbare ruimte	Raadsbrief Inzet bladblazers	
22	09-11-2021	Openbare ruimte	Raadsbrief Vervolg boomschade bij graafwerkzaamheden De Meern	
23	03-11-2021	Openbare ruimte	Raadsbrief Boomschade bij graafwerkzaamheden De Meern	

Gemeente Utrecht

Verslag openbare vergadering Mobiliteit, groen en openbare ruimte

Datum 18 november 2021
Locatie Stadhuisbrug 1, Utrecht
Verslag door Remko Schotsman (Notuleerservice Nederland)
Vaststelling verslag

Aanwezigen

De voorzitter, De heer Te Hoonte, de wethouder L. van Hooijdonk en K. Diepeveen, en de leden, de heer E. van der Marel (VVD), mevrouw H. Dekker- Abdulaziz (D66), de heer M. De Pagter (VVD), de heer D. Bosch (PVV), mevrouw H. de Boer (GroenLinks), de heer Schreuder (D66), de heer M. van Heuven (PvdD), de heer F. Dekkers (GroenLinks), mevrouw J. Zwinkels (CDA), de heer T. Schipper (SP), de heer S. Gaillard (Stadsbelang Utrecht), mevrouw I. Raaijmakers (PvdA), mevrouw T. Sturkenboom (Student&Starter), mevrouw L. Snippe (PvdD), de heer L. Bosse (PvdA), de heer R. Penders (CDA), de heer D. Harris (SP), de heer R. van der Graaf (ChristenUnie), mevrouw D. Rijnders (Commissiegriffier) en mevrouw F Bouts (Commissiegriffier). Tevens aanwezig zijn ambtelijke vertegenwoordigers van gemeentelijke afdelingen.

Afwezigen

-

1. Opening 2
2. Vaststellen van de agenda en agenderingen 2
3.0 Vaststellen van de agenderingen (ingekomen agenderingen) 2
3.1 Raadsvoorstel vaststelling IPvE/FO Maliebaan 2
3.2 Raadsvoorstel Eerste stappen schaalsprong OV 5
3.3 Raadsvoorstel Verordening kabels en leidingen, wijziging APV en legesverordening, collegevoorstel handboek kabels en leidingen, vrijstellingsbesluit, wijziging nadeelscompensatieregeling 6
3.4 Raadsvoorstel Visie Speelruimte Utrecht 2021 - Spelen in je eigen buurt 7
3.5 Visie Klimaatadaptatie 8
3.6 Raadsvoorstel Visie Water en riolering Utrecht en Programma Water en Riolering 2022-2026 8
3.7 Agenderingen ter plaatse op basis van de lijst ingekomen raadsbrieven 10
3.8 Lange termijnagenda raadsvoorstellen MGOR - najaar 2021- met prioritering Q1 en Q4 10
4. Verslagen 11
5. Toezeggingen en moties 11
6. Raadsbrief proces besluitvorming permanente uitbreiding voetgangersgebied 11
7. Initiatiefvoorstel Weer fossiele reclame uit de openbare ruimte 17
Lijst van toezeggingen 28

1. Opening en mededelingen 29
2. Vaststellen agenda en inventarisatie te bespreken agendapunten.....30
8. Raadsvoorstel Zienswijzen naar recreatieschappen, eerste begrotingswijziging 2021 30
9. Commissieagendering n.a.v. Raadsbrief Herinrichting Amsterdamsestraatweg 30
10. Hengelen in gemeentelijk water 40
Lijst van toezeggingen 45

1. Opening

De voorzitter, **de heer Te Hoonte**, opent de vergadering om 14.00 uur. De voorzitter licht toe dat dit de eerste vergadering is in deze nieuwe setting.

Mededelingen
De wethouder
De wethouders hebben geen mededelingen.

De commissieleden
Mevrouw Zwinkels (CDA) licht toe dat er vandaag een nieuwe woordvoerder is die vandaag zijn debuut zal maken.

De voorzitter deelt mee dat wethouder Van Hooijdonk later in de middag nog een overleg heeft. Dat betekent dat het agendapunt Voetgangersgebied voor kwart voor vier afgerond zal moeten zijn.

2. Vaststellen van de agenda en agenderingen

De voorzitter stelt vast dat de agenda ongewijzigd wordt vastgesteld.

3.0 Vaststellen van de agenderingen (ingekomen agenderingen)

De voorzitter vraagt of er opmerkingen zijn met betrekking tot de lijst met ingekomen agenderingen en vraagt de leden daarbij ook te letten op de behandelduur van de voorstellen.

3.1 Raadsvoorstel vaststelling IPvE/FO Maliebaan

De heer De Pagter (VVD) geeft aan dat de VVD behoefte heeft aan een raadsinformatiebijeenkomst over het onderwerp Maliebaan. Spreker geeft aan begrepen te hebben dat hier van tenminste drie fracties al steun voor is. Spreker geeft aan deze raadsinformatiebijeenkomst te willen organiseren en bewoners en mensen die de vorige keer hebben ingesproken uit te willen nodigen zodat zij hun ideeën kunnen delen en bevraagd kunnen worden.

De voorzitter vraagt of de heer De Pagter verwacht of dit binnen de nieuwe vastgestelde tijd van 60 minuten kan voor een raadsinformatiebijeenkomst.

De heer De Pagter (VVD) meent dat er, gezien de vele inspraakreacties die er zijn binnengekomen, wel anderhalf uur nodig is.

Mevrouw Zwinkels (CDA) geeft aan dat het CDA ook behoefte heeft aan een raadsinformatiebijeenkomst en stelt dat zij zich kan vinden in anderhalf uur.

De heer Bosch (PVV) steunt dit voorstel.

Mevrouw Dekker- Abdulaziz (D66) vindt het prima dat er een raadsinformatiebijeenkomst wordt georganiseerd en geeft aan het belangrijk te vinden dat dit onderwerp op 16 december behandeld kan worden in de commissie.

Mevrouw De Boer (GroenLinks) geeft aan het voorstel van D66 te kunnen steunen. GroenLinks krijgt veel signalen van mensen die aangeven dat zij best nog wel een keer willen vertellen wat zij vinden maar dat zij dat ook eerder al vaak hebben gedaan en dat zij nu willen dat de politiek er nu een klap op geeft omdat dat discussie in de buurt gaat schelen. Het is GroenLinks er dan ook veel aan gelegen als het voorstel 16 december behandeld zou kunnen worden.

Mevrouw Raaijmakers (PvdA) geeft aan te sluiten bij het voorstel van de VVD en stelt dat zorgvuldige besluitvorming heel belangrijk is en dat daar de tijd voor genomen dient te worden. Spreker stelt niet te zien dat dit discussie in de buurt zou schelen.

De voorzitter vraagt of dat betekent dat de PvdA het voorstel voor 16 december niet steunt.

Mevrouw Raaijmakers (PvdA) antwoordt dat dat afhangt van wanneer de raadsinformatiebijeenkomst georganiseerd kan worden. Als de raadsinformatiebijeenkomst op 14 december wordt georganiseerd dan wil de PvdA het voorstel zeker niet op 16 december behandelen in de commissie.

De heer De Pagter (VVD) stelt de behoefte om dit voorstel op 16 december te behandelen te begrijpen maar snapt ook dat dit lastig is als de raadsinformatiebijeenkomst op 14 december wordt georganiseerd. Dit omdat je vaak mensen die een inbreng hebben geleverd vaak nog wilt spreken. Spreker geeft aan het realistischer te vinden om dit onderwerp in de commissie van januari te bespreken.

De heer Van der Graaf (ChristenUnie) steunt het voorstel om een raadsinformatiebijeenkomst te organiseren en wenst dit zo spoedig mogelijk te doen. Spreker stelt dat de mensen die willen inspreken bekend zijn en te vinden zijn.

De voorzitter geeft aan af te willen concluderen dat er gevraagd wordt om een raadsinformatiebijeenkomst op 14 december over het onderwerp Maliebaan. De voorzitter acht de kans daarop groter als dit binnen een uur zou kunnen. De voorzitter verzoekt dat alle partijen zich daarbij aansluiten. De voorzitter stelt dat de partijen wensen de stad te spreken over het aangepaste voorstel. De eerste vraag is of, als de hele behandelvoorraad is besproken, de commissie 16 december de commissievergadering niet helemaal leeg laat staan. De partijen zijn het nu niet eens en de voorzitter stelt voor om eerst de rest te bespreken.

Mevrouw Dekker- Abdulaziz (D66) geeft aan van de griffie te hebben begrepen dat er op 30 november ook nog ruimte is. Spreker stelt dat alle fracties al acht jaar weten wie er gaan inspreken. Daarom is het niet moeilijk om deze mensen te vinden en deze raadsinformatiebijeenkomst digitaal te organiseren. Spreker vraagt daarom waarom de raadsinformatiebijeenkomst niet op 30 november wordt georganiseerd.

De griffier, mevrouw Rijnders, geeft aan dat 30 november mogelijk is als raadsleden dat willen organiseren. Echter als zij dat op deze termijn niet redden dan is 30 november niet mogelijk.

Mevrouw De Boer (GroenLinks) geeft aan dat de fracties weten welke mensen in gaan spreken en dat twaalf dagen de tijd om hen uit te nodigen best ruim is. Spreker stelt daarom op 30 november de raadsinformatiebijeenkomst te willen organiseren zodat niet voor de vakantie alles opgeschoven wordt en de commissie na het reces dan weer heel veel stukken krijgt.

De heer De Pagter (VVD) licht toe dat door de nieuwe werkwijze zaken niet altijd zo snel behandeld kunnen worden als dat de commissie gewend was. Spreker geeft aan het te kort dag te vinden om over anderhalve week al een raadsinformatiebijeenkomst te organiseren en dat hij dit niet binnen anderhalve week rond kan krijgen. Een raadsinformatiebijeenkomst op 30 november lijkt spreker dan ook, ook voor de kwaliteit van de raadsinformatiebijeenkomst, niet wenselijk.

De heer Bosch (PVV) sluit hier bij aan. Spreker stelt dat er ook nieuwe insprekers zouden kunnen komen en roept op om daar open voor te staan.

Mevrouw Sturkenboom (Student&Starter) meent dat een raadsinformatiebijeenkomst op 30 november en commissiebehandeling op 16 december ideaal zou zijn maar geeft ook aan dat dat veel vraagt van de agendeerders. Voor Student&Starter is 14 december en 16 december ook goed. Spreker heeft de ervaring dat de kerstperiode vaak ook heel druk is en vraagt zich dan ook af wat de tijdswinst daarmee zou zijn, behandeling in januari zou voor Student&Starter ook prima zijn.

De heer Van der Graaf (ChristenUnie) geeft aan 30 november te willen laten staan. De ChristenUnie biedt haar hulp aan door mee te agenderen en de partijen uit te nodigen. Nieuwe insprekers zijn welkom en spreker meent dat als morgen de uitnodiging verstuurd kan worden, er meer dan genoeg tijd is voor voorbereiding.

De heer De Pagter (VVD) stelt dat 30 al over anderhalve week is. Spreker snapt de behoefte om dit snel te organiseren maar voor hem kan de raadsinformatiebijeenkomst niet eerder dan op 14 december plaatsvinden.

De voorzitter geeft aan dat er lang gesproken kan worden over 30 november en 14 december en meent dat sommige partijen dit onderwerp wel en andere niet op 16 december willen behandelen.

De voorzitter vraagt wie vindt dat het onderwerp op 16 december behandeld kan worden. Vervolgens kan gekozen worden wanneer de raadsinformatiebijeenkomst wordt georganiseerd, al zijn beide data niet ideaal. De voorzitter stelt vast dat er een voorkeur is voor een raadsinformatiebijeenkomst en dat de eerste agendeerders de wens hebben om deze niet op 30 november te houden gezien de korte voorbereidingsperiode. Een ander deel, en een meerderheid, van de fracties geeft aan een voorkeur te hebben om het onderwerp wel op 16 december te behandelen.

Mevrouw Zwinkels (CDA) geeft als mede-agendeerder er moeite mee te hebben dat dit per meerderheid wordt besloten. Spreker sluit aan bij de Utrechtse VVD en vindt het jammer dat dit er nu zo doorheen wordt gejast. De agendeerders moeten zich nu schikken en krijgen deze werkdruk opgelegd terwijl spreker nog geen argumenten heeft gehoord waarom dit onderwerp niet later dan 16 december in de commissie besproken zou kunnen worden. Spreker herkent de druk die wordt opgevoerd niet en vindt dit ook niet netjes richting de stad. Het college wist dat dit stuk naar de raad kwam en weet dat dit onderwerp erg speelt in de stad. Dan mag niet verwacht worden dat de agendeerders kunnen toveren en spreker meent dat het belangrijk om dit onderwerp zorgvuldig te behandelen. Dat is de reden waarom spreker het voorstel van de VVD steunt.

De voorzitter licht toe het er ook niet mee eens te zijn dat dit in meerderheid wordt besloten maar geeft aan dat er ook geen meerderheid in fracties is. De voorzitter geeft aan dat straks nog naar de totale behandelvoorraad gekeken kan worden en als partijen menen dat dit onderwerp op 16 december besproken dient te worden zullen zij ook moeten kijken naar wat niet op 16 december behandeld kan worden. Er zijn namelijk geen extra dagdelen beschikbaar. De voorzitter vraagt of de fracties zich kunnen vinden in de behandeltijd van 90 minuten.

Mevrouw Dekker- Abdulaziz (D66) geeft aan dat 90 minuten voor D66 prima is.

De heer De Pagter (VVD) geeft aan de behandeltijd te willen laten afhangen van de inbreng die er is. Spreker meent dat er wel twee uur nodig is.

Mevrouw Snippe (PvdD) geeft aan bij punt 3.8 er voor te willen gaan pleiten dat de evaluatie van het bomenbeleid op 16 december besproken wordt. Als dat betekent dat de behandeling van de Maliebaan moet wachten dan is dat prima voor de PvdD. Spreker kan zich vinden in de woorden van het CDA om de druk niet onnodig op te voeren. Er is anderhalf jaar vertraging op het bomenbeleid en de fractie van de PvdD wil dat onderwerp heel graag op 16 december bespreken.

De voorzitter merkt op dat mevrouw Snippe wel haar hand opstak toen hij vroeg wie de Maliebaan op 16 december wil bespreken en stelt vast dat dat nu wordt ingetrokken.

De heer Bosch (PVV) steunt het voorstel van 120 minuten.

De heer Schipper (SP) vraagt zich af wat er na 120 minuten anders is dan na 90 minuten. Spreker roept op om te proberen de raadsinformatiebijeenkomst in 90 minuten te doen, het loopt toch altijd uit.

Mevrouw De Boer (GroenLinks) is het eens met de heer Schipper.

De voorzitter constateert dat er partijen zijn die het niet eens zijn met 90 minuten en stelt dat dat meegenomen zal worden bij het vaststellen van de tijd. De voorzitter stelt 105 minuten voor.

3.2 Raadsvoorstel Eerste stappen schaalsprong OV

De voorzitter deelt mee dat voor dit onderwerp een behandeltijd van 120 minuten is voorgesteld en vraagt of hier ook een raadsinformatiebijeenkomst voor is aangevraagd.

De heer De Pagter (VVD) licht toe in de Whatsapp-groep te hebben aangekondigd hier over te twijfelen. Met name het stuk metro is iets nieuws en spreker is benieuwd wat de mensen in de stad daar van vinden. Om die reden zou spreker wel een raadsinformatiebijeenkomst willen organiseren en wenst te peilen hoe de andere woordvoerders hier tegenover staan.

Mevrouw De Boer (GroenLinks) geeft aan dit een relevante vraag te vinden, ook voor de besluitvorming maar vraagt zich ook af of het voorstel concreet genoeg is om mensen hier hun gedachten over te laten vormen. Spreker stelt dat de raadsinformatiebijeenkomst ook georganiseerd zou kunnen worden in een stadium waarin het plan al iets verder is uitgewerkt.

De voorzitter merkt op dat het plan in elk geval goed genoeg is bevonden voor een raadsvoorstel.

Mevrouw Dekker- Abdulaziz (D66) sluit aan bij de woorden van GroenLinks.

De heer Schipper (SP) geeft aan in elk geval één iemand te kennen die zich in het verleden veel bezig heeft gehouden met OV en die hier wel degelijk iets over zou kunnen zeggen. Spreker zou die persoon dan ook die gelegenheid willen geven omdat dat waardevolle inzichten kan bieden voor de raadsbehandeling. Spreker pleit voor een raadsinformatiebijeenkomst en biedt aan om deze persoon te benaderen.

De heer Bosch (PVV) steunt het voorstel van de VVD en de SP.

De voorzitter constateert dat drie partijen voor een raadsinformatiebijeenkomst zijn en dat gezien de woorden van GroenLinks 30 november te kort dag lijkt en dat 14 december meer voor de hand lijkt te liggen. Er komen echter ook raadsinformatiebijeenkomstverzoeken uit andere commissies en daarmee is er geen garantie dat het ook daadwerkelijk 14 december wordt. De voorzitter vraagt of de fracties zich kunnen vinden in een behandeltijd van 120 minuten na de raadsinformatiebijeenkomst. De voorzitter stelt vast dat daar steun voor is en dat er ook steun voor is om dit onderwerp niet op 16 december te bespreken maar op een later moment.

3.3 Raadsvoorstel Verordening kabels en leidingen, wijziging APV en legesverordening, collegevoorstel handboek kabels en leidingen, vrijstellingsbesluit, wijziging nadeelscompensatieregeling

De voorzitter vraagt of er iets fataal is in dit raadsvoorstel.

Wethouder Diepeveen licht toe dat het het college niet gelukt is om dit om een zodanig tijdstip naar de raad te brengen dat een legeswijziging nog per 1 januari in zou kunnen gaan. De urgentie van het onderwerp is echter groot en de wethouder zou het onderwerp dan ook zo snel mogelijk na 1 januari willen behandelen.

Mevrouw De Boer (GroenLinks) geeft aan te hebben begrepen dat dit gekoppeld zou worden aan het klimaatadaptatieplan en vraagt of dat juist is of dat dit onderwerp apart behandeld wordt.

De voorzitter licht toe te hebben doorgekregen dat speelruimte en klimaatadaptatie aan elkaar gekoppeld zijn.

De griffier licht toe dat klimaatadaptatie is gekoppeld aan het programma Water en riolering.

De voorzitter stelt vast dat dit onderwerp dus apart geagendeerd zou kunnen worden en dat dat op 16 december zou kunnen als de fracties hier voor niets wensen te organiseren.

Mevrouw Snippe (PvdD) geeft aan een technische sessie te overwegen omdat de kabelverordening raakt aan bomenschade en de telecomsector. Spreker meent dat 45 minuten wellicht wat krap is.

De voorzitter vraagt of er steun is voor meer behandeltijd.

Mevrouw Zwinkels (CDA) stelt voor om de raadsinformatiebijeenkomst of technische bijeenkomst te verschuiven naar januari om zo meer tijd te kunnen nemen. Spreker geeft aan benieuwd te zijn of dit onderwerp toch niet aan klimaatadaptatie gekoppeld zou kunnen worden en het rioleringsplan.

De voorzitter wenst daar de vraag aan toe te voegen of dit de urgentie van dit voorstel niet in de weg zit.

Wethouder Diepeveen licht toe dat het onderwerp wel degelijk urgent is. Onlangs is bij De Meern gebleken hoe urgent het onderwerp is.

Mevrouw Snippe (PvdD) geeft aan dat aan het raadsvoorstel Wijziging APV ook de evaluatie van bomenbeleid is gekoppeld. Er wordt al anderhalf jaar gewacht op de evaluatie van het bomenbeleid en de PvdD zou dit graag op 16 december willen behandelen.

De voorzitter licht toe dat dit punt niet op de lange termijnagenda staat wat betekent dat het niet komt.

Wethouder Van Hooijdonk geeft aan dat de evaluatie van het bomenbeleid aanstaande is en snel komt.

Mevrouw De Boer (GroenLinks) stelt er moeite mee te hebben nu al iets voor 16 december te agenderen wat de raad nog helemaal niet heeft gezien en waarvan dus ook nog niet duidelijk is of een raadsinformatiebijeenkomst gewenst is. Spreker stelt voor de evaluatie van het bomenbeleid los te zien van dit voorliggende voorstel omdat zij de urgentie van de wethouder ook proeft, dit zeker gezien wat er in De Meern is gebeurd. Het is belangrijk dat de verordening zo snel mogelijk ingaat.

De voorzitter stelt voor de verordening Kabels en leidingen, wijziging APV en legesverordening geagendeerd worden voor de eerstkomende commissie, waarbij er rekening mee wordt gehouden dat er vanuit de PvdD en andere partijen is aangegeven dat zij links zien met andere onderwerpen wat zal leiden tot meer bespreektijd dan 45 minuten. De voorzitter stelt een behandeltijd van 60 minuten voor. De voorzitter stelt vast dat hier steun voor is.
De voorzitter licht toe dat de vraag is om aan te geven wie bij een raadsinformatiebijeenkomst het aanspreekpunt voor de griffie is. De voorzitter meent dat de heer De Pagter het aanspreekpunt is voor de Maliebaan en de heer Schipper voor het onderwerp Schaalsprong OV.

De heer Schipper (SP) geeft aan contact op te zullen nemen met de griffie.

3.4 Raadsvoorstel Visie Speelruimte Utrecht 2021 - Spelen in je eigen buurt

De voorzitter licht toe dat een behandeltijd van 75 is voorgesteld, tenzij fracties nu ter plekke een agendering willen doen.

Mevrouw Zwinkels (CDA) geeft aan met de PvdA en de VVD bezig te zijn geweest met een agendering. Spreker geeft aan graag een raadsinformatiebijeenkomst te willen organiseren op 14 december.

Mevrouw Dekker- Abdulaziz (D66) steunt deze raadsinformatiebijeenkomstagendering.

Mevrouw Sturkenboom (Student&Starter) steunt dit voorstel ook.

De voorzitter stelt vast dat er inmiddels vijf agenderende fracties zijn en dat mevrouw Zwinkels het eerste aanspreekpunt is voor deze raadsinformatiebijeenkomst. Er zal aangeboden worden om deze raadsinformatiebijeenkomst op 14 december te organiseren maar de voorzitter licht ook toe dat er meer aanmeldingen zijn voor 14 december. De voorzitter vraagt of de fracties het onderwerp dan op 16 december willen bespreken of dat zij daar meer tijd voor wensen.

Mevrouw Raaijmakers (PvdA) meent dat er meer tijd nodig is dan twee dagen.

Mevrouw Dekker- Abdulaziz (D66) geeft aan dat D66 dit onderwerp wel graag in december zou willen bespreken.

Mevrouw Zwinkels (CDA) meent dat beide voor haar een optie is en stelt wel graag vast te willen houden aan 14 december voor de raadsinformatiebijeenkomst.

De voorzitter deelt mee dat dit allemaal meegenomen zal worden stelt te zullen vragen of er spelregels kunnen komen over binnen hoeveel dagen er een raadsinformatiebijeenkomst kan komen omdat anders deze discussie blijft voortduren. Deze commissie is zo gepland dat er altijd twee dagen voor de commissiebehandeling wordt uitgekomen en de voorzitter stelt dat dat niet altijd zo gedaan zal worden.

Mevrouw De Boer (GroenLinks) stelt dat als er altijd doorgeschoven wordt, de commissievergaderingen steeds heel vol worden. Spreker meent dat de commissie af moet stappen van het idee dat er niets besproken kan worden als er maar twee dagen tussen zitten omdat je anders elke keer in de knel komt.

De voorzitter geeft aan te hebben gezegd dat er spelregels moeten komen zodat deze discussie niet elke keer in de commissie hoeft te worden gevoerd. De voorzitter vraagt of de commissie akkoord is met een behandeltijd van 75 minuten.

Mevrouw Zwinkels (CDA) geeft aan dat dit voor het CDA inhoudelijk een belangrijk punt is en stelt voor om 90 minuten te reserveren.

De voorzitter stelt vast dat hier steun voor is en geeft aan dat er 90 minuten zullen worden geagendeerd.

3.5 Visie Klimaatadaptatie

Dit onderwerp is tezamen met agendapunt 3.6 behandeld.

3.6 Raadsvoorstel Visie Water en riolering Utrecht en Programma Water en Riolering 2022-2026

Mevrouw Snippe (PvdD) geeft aan 120 minuten voor het bespreken van twee visies krap te vinden. De PvdD heeft veel inbreng en spreker stelt dat het voor de fractie niet zo erg zou zijn als dit punt iets later op de agenda zou komen.

Mevrouw Dekker- Abdulaziz (D66) licht toe dat D66 een behandeltijd van 180 minuten voorstelt. De fractie had ook een raadsinformatiebijeenkomstaanvraag verwacht en zou zich daar bij willen aansluiten.

De heer Bosch (PVV) meent dat 30 minuten genoeg zou moeten zijn.

Mevrouw Sturkenboom (Student&Starter) stelt dat 150 minuten voldoende zou moeten zijn. Een raadsinformatiebijeenkomst en/of een technische sessie met ambtenaren lijkt spreker nuttig. Spreker biedt zich aan om de raadsinformatiebijeenkomst te agenderen en meent dat er andere partijen zijn die deze kar ook willen trekken.

De voorzitter stelt vast dat D66, CDA, PvdA, PvdD, GroenLinks en de ChristenUnie zich aansluiten bij de agendering van een raadsinformatiebijeenkomst en vraagt of dit op 30 november kan.

Mevrouw Sturkenboom (Student&Starter) geeft aan dat dat haar niet gaat lukken. Spreker proeft niet heel veel urgentie en meent dat het ook prima in januari zou kunnen.

Mevrouw Snippe (PvdD) geeft aan dat het voor de PvdD ook later dan 30 november mag worden, zeker als dit betekent dat er in de commissie 180 minuten gereserveerd kunnen worden. Wethouder Diepeveen meent dat agendering in de commissie in december verstandig is omdat er een programmering en een aantal subsidieregelingen aan dit onderwerp vast zitten. Elke maand uitstel betekent ook uitstel van de subsidieregeling. De wethouder pleit voor een spoedige agendering.

Mevrouw Zwinkels (CDA) stelt dat er vanuit het college hele grote voorstellen komen die allemaal voor het eind van het jaar besproken moeten worden omdat kennelijk op 1 januari de wereld vergaat. Spreker stelt voor om gezamenlijk te kiezen wat er doorgeschoven wordt en steunt het voorstel van Student&Starter en de PvdD.

De voorzitter geeft aan andere partijen gezegd te horen hebben dat bespreking in december belangrijk is omdat de agenda vol moet op 16 december. De voorzitter vindt het belangrijk dat er in december wel iets op de agenda staat.

Mevrouw De Boer (GroenLinks) meent dat een behandeltijd van 120 minuten voldoende is.

De voorzitter stelt, de fracties gehoord hebbende, een behandeltijd van 150 minuten voor.

De voorzitter schorst de vergadering om 14.39 uur.
De voorzitter heropent de vergadering om 14.40 uur.

De voorzitter licht toe dat er nu vier verzoeken zijn voor een raadsinformatiebijeenkomst op 14 december, er zijn echter maar drie raadsinformatiebijeenkomsten mogelijk op een avond. Daarom zal gekozen moeten worden welke raadsinformatiebijeenkomst, Maliebaan, Schaalsprong, Speelruimte of Klimaat wordt doorgeschoven. Als Maliebaan, Kabels en leiding en Speelruimte worden gekozen leidt dat tot 255 minuten en er mogen er 300 gevuld worden. Als wordt gekozen voor Klimaat en Kabels en Speelruimte komt dat uit op 300 minuten, maar dan is er geen ruimte voor een raadsbrief. De expliciete wens van partijen is om niet parallel met woordvoerders te komen te zitten. Er moet dus gekozen worden voor iets op 30 november of doorschuiven.

Mevrouw De Boer (GroenLinks) meent dat 30 november voor de commissie niets oplevert en stelt voor om Speelruimte door te schuiven.

Mevrouw Dekker- Abdulaziz (D66) stelt dat Speelruimte door zou kunnen schuiven.

De heer Schipper (SP) meent dat de fysieke uitvoering van de Schaalsprong nog wel even op zich zal laten wachten en meent dat dat onderwerp dan ook in januari behandeld zou kunnen worden.

De heer De Pagter (VVD) sluit aan bij de SP.

Mevrouw Raaijmakers (PvdA) is het eens met de SP.

Mevrouw Zwinkels (CDA) is het ook eens met de SP.

De heer Van der Graaf (ChristenUnie) is het ook eens met de SP.

Wethouder Van Hooijdonk wijst de commissie erop dat het bestuurlijk overleg in het najaar niet in zijn volle glorie doorgaat maar waarschijnlijk wel in februari of maart. Als de raad het op prijs stelt om iets mee te geven dan zal de raad daar rekening mee moeten houden in de planning.

De voorzitter licht toe dat er nog een raadsinformatiebijeenkomst op 21 december georganiseerd zou kunnen worden. Dan kan de raad zich nog dit jaar over dit onderwerp laten informeren en tijdens de eerste commissiebehandeling in 2022 iets meegeven aan het college. Als de raad hiervoor kiest kan de raad niet meer besluiten over het raadsvoorstel voor de bespreking met het departement.

De heer Van der Graaf (ChristenUnie) geeft aan het prima te vinden om dit onderwerp wel op 16 december te bespreken en de raadsinformatiebijeenkomst later in januari te organiseren.

De voorzitter licht toe dat er behoefte is om een raadsinformatiebijeenkomst te organiseren en dat de volgorde die aangehouden wordt is eerst een raadsinformatiebijeenkomst, dan behandeling in de commissie en dan in de raad.

Mevrouw De Boer (GroenLinks) geeft aan aan die volgorde te willen hechten, omdat je anders veel discussie in de raad zult krijgen terwijl de raad bedoeld is om besluitvormend te zijn. Spreker geeft aan dat er in de commissie punten kunnen worden aangegeven die de wethouder kan meenemen naar het BO MIRT en dat het dan niet onoverkomelijk is dat de besluitvorming in de raad daar na volgt.

De voorzitter stelt vast dat de Schaalsprong een raadsinformatiebijeenkomstcyclus later komt en dat er voor Maliebaan, Schaalsprong en Klimaat een raadsinformatiebijeenkomst is geweest voor 16 december. Dit met de kanttekening dat er maar twee dagen zitten tussen de raadsinformatiebijeenkomst en de behandeling in de commissie. De voorzitter stelt vast dat de heer De Pagter daar niet blij mee is en het daar niet mee eens is.

De voorzitter schorst de vergadering om 14.46 uur.
De voorzitter heropent de vergadering om 14.47 uur.

De voorzitter deelt mee dat Maliebaan, Kabels, Speelruimte en klimaatadaptatie op 16 december behandeld kunnen worden. De voorzitter stelt dat daar een onderwerp van af moet en vraagt de fracties hier over na te denken zodat hier later op teruggekomen kan worden.

Mevrouw Sturkenboom (Student&Starter) vraagt of het mogelijk is om in de app te zetten wat de verschillende combinaties aan tijd opleveren, ook voor de raadsinformatiebijeenkomsten.

De voorzitter antwoordt dat er vier raadsvoorstellen behandelklaar zijn op 16 december. Deze vier bij elkaar leiden tot 405 minuten. Dit kan terug worden gebracht naar 300 minuten als Maliebaan een ronde doorschuift. Er is dan echter geen ruimte meer voor een raadsbrief. Als Klimaat doorschuift dan is er weer ruimte. Qua behandeltijd is Klimaat het grootste onderwerp, dan Maliebaan, dan Speelruimte en dan Kabels en leidingen. In totaal moeten er nog 105 minuten af.

De heer Bosch (PVV) vraagt of het ochtenddeel voor de raad wordt gebruikt.

De voorzitter antwoordt dat de commissie niet kan beslissen tot het toevoegen van extra dagdelen. Er kan wel een verzoek worden gedaan. Er is behandelruimte in de commissie later en de voorzitter meent dat er daarom geen noodzaak is voor een extra dagdeel.

De heer De Pagter (VVD) geeft aan in het begin van de vergadering al voor te hebben gesteld om de Maliebaan door te schuiven en stelt die voorkeur nog steeds te hebben.

Mevrouw De Boer (GroenLinks) licht toe dat GroenLinks Speelruimte zou willen doorschuiven omdat dat een relatief nieuw onderwerp is. Hier zijn veel partijen in de stad mee bezig en het lijkt de fractie goed om de inbreng die vanuit de raadsinformatiebijeenkomst komt goed te kunnen wegen.

Mevrouw Zwinkels (CDA) geeft aan het daar niet mee eens te zijn. Speelruimte is de op een na kleinste raadsinformatiebijeenkomst op die avond. Er zijn afgelopen jaar meerdere voorbeelden geweest van waar het misgaat in de samenwerking van speeltuinen en de gemeente. Tegelijkertijd is er wel een investeringsbudget en spreker meent dat het urgent is om dit punt vast te stellen. Spreker wil de raadsinformatiebijeenkomst Speelruimte graag op 14 december laten staan.

Mevrouw Dekker- Abdulaziz (D66) stelt dat de stad al acht jaar op de Maliebaan wacht en wenst dit onderwerp niet door te schuiven. Spreker sluit aan op de woorden van GroenLinks.

De heer Van der Graaf (ChristenUnie) meent dat het gaat over het doorschuiven in de commissie en niet de raadsinformatiebijeenkomsten. Spreker vraagt of er een oplossing gevonden kan worden door iets aan de behandeltijden te doen.

De voorzitter wenst dat niet te doen, de behandeltijden zijn uitgebreid besproken en dat betekent dat er nu besloten moet worden welk onderwerp doorgeschoven wordt. De cia kan ook de voorzitter vragen een voorstel te doen en dan wordt het het enige voorstel dat precies binnen de 300 minuten past.

De heer Van der Graaf (ChristenUnie) geeft aan dat de raadsinformatiebijeenkomst voor de speeltuinen nu staat en dat de commissiebehandeling wellicht dan wat later gedaan zou kunnen worden.

De voorzitter stelt vast dat een meerderheid instemt met het doorschuiven van de commissiebehandeling van het onderwerp Speelruimte. Er zal een voorstel komen voor het oplossen van de 15 minuten die er dan nog staan.

3.7 Agenderingen ter plaatse op basis van de lijst ingekomen raadsbrieven

De voorzitter vraagt of er partijen zijn die een brief willen agenderen en stelt vast dat dat niet het geval is.

3.8 Lange termijnagenda raadsvoorstellen MGOR - najaar 2021- met prioritering Q1 en Q4

De voorzitter vraagt of er opmerkingen zijn over de lange termijnagenda.

Mevrouw Snippe (PvdD) geeft aan al iets te hebben gezegd over de lange termijnagenda. Spreker vraagt wanneer de evaluatie van het bomenbeleid precies komt.

Wethouder Van Hooijdonk antwoordt dat het heel snel komt en geeft aan dit niet precies tot op de dag te kunnen zeggen. De evaluatie komt zeker dit jaar nog.

De voorzitter licht toe dat op de lange termijnagenda de raadsvoorstellen staan en niet de raadsbrieven. De brief is toegezegd en de voorzitter meent dat dit punt voor nu voldoende is toegelicht. De voorzitter vraagt of er partijen zijn die nu nog iets willen agenderen en stelt vast dat dat niet het geval is.

4. Verslagen

De voorzitter licht toe dat er geen verslagen zijn om vast te stellen.

5. Toezeggingen en moties

De voorzitter licht toe dat de vraag van de PvdD inmiddels is beantwoord. De voorzitter stelt vast dat er geen andere vragen zijn naar aanleiding van de toezeggingenlijst.

6. Raadsbrief proces besluitvorming permanente uitbreiding voetgangersgebied

De voorzitter deelt mee dat de commissie heeft gevraagd dit onderwerp nu te behandelen omdat er binnenkort een raadsvoorstel aankomt en de commissie wil graag een aantal punten meegeven.

Mevrouw De Boer (GroenLinks) geeft aan een aantal uitgangspunten mee te willen geven. Het eerste is eenduidigheid in tijden voor alle dagen en straten. Het tweede is dat als er niet gefietst mag worden, er ook geen auto's toegestaan zijn, met uitzondering van vergunningen voor gehandicapten. Ten derde moeten fietsenstallingen altijd bereikbaar zijn met de fiets.

De heer Bosch (PVV) vraagt in welk deel van het voorgestelde stuk nu nog auto's rijden.

Mevrouw De Boer (GroenLinks) antwoordt dat er nog veel laad- en losverkeer is en dat zij hier nog op terugkomt. Spreker stelt dat deze uitgangspunten tot een aantal suggesties leiden. GroenLinks stelt voor om van 12.00 uur tot 18.00 uur geen fietsers toe te laten in het voetgangersgebied, en de overige tijden de fietser te gast. Spreker meent dat fietsenstallingen bereikbaar ertoe leidt dat het begin van de Zadelstraat, de westzijde van de Neude en de Schoutenstraat permanent fiets te gast zouden zijn zodat de stallingen bereikbaar blijven. In de Schoutenstraat zou de fractie graag zien dat op korte termijn een aantal opritten worden gecreëerd waardoor mensen met een rolstoel of kinderwagen gemakkelijker de stoep op en af kunnen. GroenLinks wil ook dat duidelijker wordt aangegeven waar autoverkeer wel en niet toegestaan is, rond het Stadhuisplein, de Annastraat en het Oudkerkhof. De fractie merkt dat hier nog veel onduidelijkheid over is. GroenLinks wil wel dat deze straten autovrij worden maar dat past niet bij dit voorstel. Ook zou de fractie graag zien dat de fietsroutes om het voetgangersgebied heen duidelijker worden aangegeven en dat er duidelijkere bewegwijzering komt waar en wanneer fietsen wel of niet is toegestaan.

Mevrouw Zwinkels (CDA) vraagt hoe kansrijk GroenLinks het acht dat fietsers zich gaan houden aan de omrijdroutes terwijl je prima door de Zadelstraat en de Schoutenstraat kunt fietsen.

Mevrouw De Boer (GroenLinks) meent dat het niet per se om omrijdroutes gaat. Deze straten blijven voor een groot deel tot 12.00 uur befietsbaar. Het gaat er GroenLinks om dat er een duidelijk alternatief is. Als er veel voetgangers zijn en er de kans bestaat dat je een boete krijgt kan het aantrekkelijk maken om een andere route te kiezen. Dan moet je echter wel weten welke route dat is.

Mevrouw Zwinkels (CDA) vraagt of GroenLinks van mening is dat er ook boetes uitgedeeld moeten worden op het moment dat er weinig voetgangers zijn.

Mevrouw De Boer (GroenLinks) antwoordt dat als je op een bepaald moment in een voetgangersgebied niet mag fietsen, je daar dan niet mag fietsen en stelt deze vraag niet te begrijpen.

De heer Van der Graaf (ChristenUnie) heeft GroenLinks gehoord over het beter markeren van de omrijdroutes, ook met bebording. Spreker geeft aan huiverig te zijn voor extra bebording en vraagt wat mevrouw De Boer precies bedoelt.

Mevrouw De Boer (GroenLinks) antwoordt niet per se bebording te hebben bedoeld, het moet echter wel duidelijk zijn welke alternatieven er zijn. Dit kan met bebording maar ook met markering op straat zodat de tijden waarop je wel of niet mag fietsen duidelijker worden. Spreker meent dat de borden eenduidiger moeten worden wat kan als de tijden ook eenduidiger zijn en dit dient ook op straatniveau aangegeven te worden.

Mevrouw Sturkenboom (Student&Starter) geeft aan ook een voorstander te zijn van een autoluwe of autovrije binnenstad. Over de oost-westlijn is nu wel goed verkeer voor fietsers, maar de noord-zuidlijn is volgens spreker enorm beperkt. Door de Lange Elizabethstraat fietsen is op dit moment al een soort slalom en spreker vraagt hoe GroenLinks over de verkeersveiligheid denkt als daar ook nog auto's bijkomen.

Mevrouw De Boer (GroenLinks) antwoordt dat het deel waar straks geen auto's meer mogen rijden nog relatief beperkt is. De auto's die er nu rijden is vooral laad- en losverkeer en dat zal blijven tot 12.00 uur en daarom dient het voetgangersgebied ook om 12.00 uur te beginnen. Zo voelt het voor fietsers minder vreemd om te gaan lopen terwijl een vrachtwagen er wel zou mogen rijden.

Mevrouw Sturkenboom (Student&Starter) vraagt of GroenLinks ook van mening is dat er op dit moment te weinig routes zijn voor fietsers om van noord naar zuid te fietsen als het voetgangersgebied wordt uitgebreid. Spreker meent dat je om 12.00 uur in feite nog prima door de stad kunt fietsen omdat het doordeweeks nog relatief rustig is en vraagt of GroenLinks ook niet van mening is dat je het voetgangersgebied beter zo moet houden zoals het nu is.

Mevrouw De Boer (GroenLinks) meent dat het nu zo gehouden wordt zoals het nu tijdelijk is. De fractie meent dat meer ruimte voor de voetganger belangrijk is, ook om het centrum levendig te houden. GroenLinks meent dat er ook voldoende alternatieve routes zijn maar dat mensen deze niet kennen. Daarom pleit de fractie voor het beter bekend maken van de alternatieve routes.

Mevrouw Dekker- Abdulaziz (D66) geeft aan het met Student&Starter eens te zijn over de noord-zuidroute en vraagt hoe GroenLinks staat ten opzichte van het fietsen over de Oudegracht als fiets te gast-oplossing.

Mevrouw De Boer (GroenLinks) antwoordt daar geen voorstander van te zijn. GroenLinks heeft de tijdelijke situatie zoals die nu is als uitgangspunt genomen omdat dit in de mening van GroenLinks goed functioneert.

De heer De Pagter (VVD) valt GroenLinks bij en meent dat de stad gebaat is bij duidelijkheid voor alle weggebruikers en met fiets te gast wordt het er niet duidelijker op. GroenLinks pleit voor een venstertijd van 12.00 uur tot 18.00 uur en de VVD meent dat van 11.30 uur tot 18.30 wellicht beter zou zijn. Spreker vraagt of GroenLinks hier ook op basis van onderzoek over zou willen beslissen.

Mevrouw De Boer (GroenLinks) antwoordt daarom begonnen te zijn met uitgangspunten en suggesties. Het gaat GroenLinks erom dat het gelijk wordt getrokken met de laad- en lostijden. Welke tijden dat precies moeten worden mag het college verder uitwerken.

De voorzitter wijst op de beschikbare tijd voor de behandeling van dit onderwerp.

Mevrouw Dekker- Abdulaziz (D66) licht toe het er mee eens te zijn dat de venstertijden gelijk moeten lopen met de laad- en lostijden. De fractie wil het aan experts over laten welke tijden dat precies zouden moeten zijn. Spreker meent dat een goede fietsroute van zuid naar noord ontbreekt en wenst daarom dat de optie fiets te gast verkend wordt. D66 is van mening dat fietsenstallingen altijd bereikbaar moeten blijven met de fiets. De fractie is er voorstander van om meer ruimte te maken voor de fiets, ten koste van de auto en niet van de voetganger. Gevraagd wordt of het college in dit licht bereid is om te experimenteren met het opheffen van meer parkeerplaatsen zoals nu tijdelijk, vanwege corona, is gedaan. Spreker vraagt of de tijdelijk opgeheven plekken definitief gemaakt kunnen worden in samenspraak met de vergunningshouders.

De heer Bosch (PVV) vraagt over welke parkeerplaatsen het gaat. Spreker meent dat dat er niet zoveel meer zijn.

Mevrouw Dekker- Abdulaziz (D66) antwoordt ze niet te hebben geteld. In de bijlage staat echter dat er parkeerplaatsen opgeheven zijn vanwege corona en dat mensen in de parkeergarages mochten parkeren. Spreker vraagt aan het college hoe het daar mee gaat en of deze plekken definitief opgeheven worden.

De heer Bosch (PVV) geeft aan dat dat de drie parkeerplaatsen om de hoek betreft inclusief een invalidenparkeerplaats. Spreker vraagt of invaliden voor D66 nog wel met hun auto welkom zijn.
Mevrouw Dekker- Abdulaziz (D66) antwoordt dat invaliden welkom blijven.

Mevrouw Raaijmakers (PvdA) geeft aan dat de PvdA begrip voor de beweging richting meer ruimte voor de voetganger. De fractie ziet dat door toenemend fietsverkeer de veiligheid in het geding komt. De fractie pleit voor eenduidigheid en niet voor verschillende venstertijden op verschillende plekken. Als het voetgangersgebied wordt uitgebreid dan zou volgens de PvdA ook gekeken moeten worden naar het fietsparkeren, vooral aan de randen van het gebied. De PvdA is ook van mening dat fietsenstallingen bereikbaar moeten zijn. Daarnaast vindt de fractie participatie van belang.

De heer Bosch (PVV) licht toe dat de PVV al eerder heeft gepleit voor ‘winkels open, fietsers lopen’. De wethouder was daar in het verleden nog niet geheel van overtuigd. Echter de tijd dat je met een auto over de Oudegracht kon rijden is al lang voorbij en op dat punt staat het nu ook met het fietsen. Spreker meent dat het niet meer veilig is. De fractie meent dat de Schoutenstraat, het Stadhuisplein en het Oudkerkhof nog wel bereikbaar moeten blijven vanwege het laden en lossen. Dat zou volgens spreker inderdaad in de venstertijden kunnen. De situatie was in het verleden onduidelijk en niet prettig voor de voetganger en spreker meent dat dat wel verbeterd kan worden. De fractie is er voorstander van om het voetgangersgebied van nu permanent te maken en is blij dat het deel tussen de Gaardbrug en de Hamburgerstraat er al in een eerder stadium uit is gehaald. Dat was voor de bewoners ook teveel van het goede. Spreker meent dat het stuk tussen het Wed en de Gaardbrug er ook nog af zou kunnen alhoewel dat maar een heel klein stukje is. Spreker vraagt waarom de Zadelstraat en de Servetstraat niet zijn toegevoegd aan het gebied. Spreker meent dat deze straten zich goed lenen voor het voetgangersgebied. De handhaving is een punt van aandacht. Dit gebied is al maanden geleden ingegaan en nog steeds vliegen de fietsen je soms om de oren. Spreker vraagt of er meer aan toezicht gedaan kan worden.

De heer De Pagter (VVD) geeft aan zich grotendeels te kunnen vinden in de uitgangspunten van GroenLinks. De fietsenstalling bij het stadhuis zou via de Slachtstraat en Telingstraat bereikt kunnen worden. De fractie merkt dat de Schoutenstraat druk is tijdens winkeltijden en deze is ook op een andere manier bereikbaar. Spreker meent dat markeringen waar het voetgangersgebied begint ook op de grond moeten worden aangegeven. De fractie is het ook eens met eenduidige tijden voor laden en lossen en voor fietsen. Daar hoort voor de VVD ook bij dat er meer wordt gehandhaafd op het fietsen in het voetgangersgebied.

De heer Van der Graaf (ChristenUnie) meent dat het een goed punt is dat fietsenstallingen per fiets bereikbaar moeten blijven. Aan de zuidkant van de stad worden nog wel wat stallingen gemist. De wethouder wordt gevraagd hier in het voorstel op terug te komen. Spreker meent dat het ook een goed punt is om markeringen op de grond aan te brengen. Voor de ChristenUnie zou de inrichting van de straat ook moeten aangeven dat je als fietser te gast of niet meer welkom bent. Er bestaat nu de mogelijkheid om een ontheffing aan te vragen om te mogen fietsen in het voetgangersgebied voor mensen die slecht te been zijn. Deze ontheffing is alleen door Utrechters aan te vragen terwijl er ook mensen uit omliggende gemeenten naar de stad komen en gevraagd wordt of de wethouder bereid is deze ontheffing breder beschikbaar te maken. De fractie heeft signalen ontvangen dat de ontheffing slecht bekend is in de stad en gevraagd wordt of er veel gebruik van wordt gemaakt en, als dat niet het geval is, de mogelijkheid bestaat om bijvoorbeeld in de stallingen hierover te communiceren.

Mevrouw De Boer (GroenLinks) meent dat het goed zou zijn als straten opnieuw worden ingericht zodat het duidelijker wordt waar je niet mag fietsen en waar de fiets te gast is. Gevraagd wordt of de ChristenUnie wil wachten met het voetgangersgebied tot dit alles gerealiseerd is of dat

als aandachtspunt meegegeven moeten worden aan het college dat dit in de loop der tijd gerealiseerd moet worden.

De heer Van der Graaf (ChristenUnie) antwoordt hier niet op te willen wachten maar meent ook dat dit meer dan een aandachtspunt is. Spreker meent dat het essentieel is om straten in te richten op de hoofdgebruiker. De straten rondom het stadhuis zijn volgens spreker nu nog te veel ingericht voor de fiets en de auto.

De heer Schipper (SP) geeft aan zich grotendeels te kunnen vinden in de bijdrage van GroenLinks. Spreker deelt ook de opmerkingen van D66 over de noord-zuidroute. Er zijn weinig alternatieven. De Vismarkt is een belangrijke schakel en spreker kan zich voorstellen dat dat conflicten geeft, al wordt het met kortere venstertijden al minder problematisch. Voor de noord-zuidroutes is het belangrijk dat goed aangegeven wordt waar fietsers wel terecht kunnen.

Mevrouw Zwinkels (CDA) meent dat de permanente uitbreiding van het voetgangersgebied een rigide oplossing is. Er zijn weliswaar gevaarlijke plekken als de Vismarkt waarop gehandhaafd dient te worden maar het CDA zou vooral de prioriteit willen leggen bij scooters en snelfietsers. Daarnaast is het belangrijk logische fietsroutes te bieden en om te kijken of het mogelijk is om een bord te plaatsen waarmee mensen worden opgeroepen af te stappen als het te druk is. Het CDA wil liever meer mensen aanspreken op hun gedrag dan dat er te veel regels gemaakt worden. Als er toch regels komen dan moeten ze vereenvoudigd worden ten opzichte van nu. Spreker meent dat de Zadelstraat en de Schoutenstraat geen onderdeel uit zouden moeten maken van dit plan omdat daar prima gefietst kan worden.

Mevrouw Sturkenboom (Student&Starter) geeft aan begrip te hebben voor het gegeven dat er meer ruimte voor de voetganger moet komen maar stelt ook geen voorstander te zijn van permanente uitbreiding van het voetgangersgebied. Er zijn op dit moment te weinig noord-zuidroutes en pas als er genoeg alternatieven zijn is het voor Student&Starter nuttig om het voetgangersgebied uit te breiden. Spreker sluit aan bij de vraag van D66 over de fiets te gast op doordeweekse dagen. Spreker meent dat het verkeer zichzelf reguleert en dat als het heel druk is fietsers zelf wel een andere route zullen kiezen. Zo meent spreker dat bijvoorbeeld studenten die van het Ledig Erf naar de Drift moeten voor de snelste route zullen kiezen en er niet altijd bij stil zullen staan dat je op bepaalde plekken vanaf 12.00 uur niet meer welkom bent.

De heer Bosch (PVV) verwijst naar de opmerking van Student&Starter dat studenten daar niet aan denken en meent dat als hij met de auto bij de Oudegracht komt hij er ook aan moet denken dat hij daar niet meer mag rijden.

Mevrouw Sturkenboom (Student&Starter) antwoordt dat Student&Starter hier anders in staat dan de PVV. Student&Starter zou überhaupt weinig tot geen auto's in de binnenstad willen zien, zodat er nog meer ruimte is voor fietsers en voetgangers.

De heer Bosch (PVV) meent dat het argument 'ik denk er niet aan' aan niet valide is en dat op die manier van alles verzonnen zou kunnen worden. Spreker stelt dat er gewoon regels zijn en vraagt waar dat dan ophoudt.

De heer Van der Graaf (ChristenUnie) geeft aan dat Student&Starter verschillende voorstellen doet voor doordeweeks en in het weekend, wat leidt tot communicatie via verschillende onderborden. Spreker vraagt hoe Student&Starter de eenduidigheid ziet en vraagt of het niet een beter idee is om een duidelijk en eenduidig regime af te spreken.

Mevrouw Sturkenboom (Student&Starter) meent dat haar voorstel juist eenduidig is. Het weekend is drukker en je ziet nu al dat bijna geen mensen in het weekend in het gebied fietsen. Het maken van een venstertijd voor doordeweeks, wanneer het rustiger is, vindt spreker juist onlogisch.

Mevrouw Dekker- Abdulaziz (D66) geeft aan in het plaatje een permanente fietsenstalling aan de zuidkant van de binnenstad te missen. D66 wil dat in het voorstel een of meerdere locaties voor een stalling aan de zuidkant wordt aangewezen. Het college wordt om een reactie gevraagd.

Wethouder Van Hooijdonk vindt het fijn dat dit onderwerp nu besproken wordt. De wereld blijkt fluïde. De gedachte was om een versnelling te doen omdat de anderhalvemetermaatregel was afgeschaft en om in één keer naar het goede voetgangersgebied terug te gaan. De wereld ziet er nu weer anders uit. Desondanks is het goed om als raad vast te stellen naar welk voetgangersgebied het wil als er weer een einde komt aan de anderhalvemetermaatregel. Deze bespreking is bedoeld om het college zaken mee te geven voor het raadsvoorstel. Het vorige voetgangersgebied, pre corona, is geëvalueerd en die evaluatie was vernietigend. Niemand was er enthousiast over en dat had te maken met de slechte leesbaarheid van de regels. Als je niet weet wat er van je verwacht wordt, dan is het ook moeilijk om je daar aan te houden en de handhavers vrezen dan voor moeilijke discussies op straat. De wethouder adviseert dan ook om die situatie geen optie te laten zijn en om naar een nieuw regime te gaan dat uitlegbaar en communiceerbaar is.

Mevrouw Zwinkels (CDA) geeft aan te begrijpen dat de evaluatie vernietigend was en dat de borden onduidelijk waren en vraagt waarom er dan ook naar een nieuw regime gegaan moet worden.

Wethouder Van Hooijdonk antwoordt dat als niemand weet wat de vraag is en wat de regels zijn, dan kun je je daar ook niet aan houden. De raad kan er ook voor kiezen om het voetgangersgebied af te schaffen, maar dat is ook een verandering van regime. In alle gevallen beveelt de wethouder aan om op zoek te gaan naar een regime dat communiceerbaar is.
Er zijn verschillende suggesties gedaan met betrekking tot de tijden en het maken van een verschil tussen weekdagen en weekenddagen. Met dat laatste zou de wethouder willen oppassen. Je kunt nooit helemaal raak schieten met vaste tijden, de drukte hangt af van vele factoren zoals het seizoen en het weer. Dat houdt in dat je ook een beetje moet vertrouwen op het gegeven dat mensen zich aan elkaar aanpassen. De wethouder proeft bij de verschillende partijen wel een soort range voor de venstertijden en stelt voor om in die range op zoek te gaan.
Er is ook veel gesproken over bepaalde straten en de wethouder licht toe dat het college een voorstel gaat doen dat natuurlijk altijd nog geamendeerd kan worden. De wethouder heeft voorstanders gehoord voor de Zadelstraat, een deel van het Neude, de Schoutenstraat en de Servetstraat en het college zal hier naar gaan kijken.
Veel partijen hebben aangegeven dat de fietsenstallingen bereikbaar moet blijven en dat is een duidelijk signaal voor het college. Bij de Schoutenstraat en de fietsenstalling hier zal dat een issue zijn en daar zal het college op terug moeten komen. Er zijn ook uitspraken gedaan over het Stadhuisplein en het gebied daarom heen en daar zal het college ook op terugkomen.
Er is gesproken over fiets te gast en niet te veel regels en de wethouder licht toe dat het natuurlijk uiteindelijk aan de raad is om te beslissen. De wethouder vindt het zelf wel een lastig concept. Het is best mogelijk om fiets te gast op bepaalde momenten te communiceren maar de wethouder meent ook dat als er nooit een moment is dat een gebied alleen voor voetgangers is, er verwarrende situaties zullen ontstaan. Zo is men er op de Steenweg aan gewend en de naleving is best goed. De wethouder meent dat het vooral een kwestie van wennen is bij een nieuw gebied en als alles fiets te gast wordt, dat discomfort voor het winkelende publiek oplevert.

Mevrouw Dekker- Abdulaziz (D66) licht toe dat het voorstel van D66 niet was om alles fiets te gast te maken.

Mevrouw Zwinkels (CDA) geeft aan van winkeliers te horen dat hun omzet daalt als ze in een voetgangersgebied zitten omdat veel mensen uit de stad op de fiets naar de winkels gaan.

Wethouder Van Hooijdonk antwoordt als was in de handen van de raad te zijn. Als de raad besluit overal het voetgangersgebied af te schaffen dan vindt de wethouder dat een spannend experiment. De wethouder hoort van het CMU dat zij voorstander zijn van het voetgangersgebied. Blijkbaar denken niet alle ondernemers hier hetzelfde over.
De wethouder licht toe dat de zuid-noordroute grotendeels is zoals die is, ontstaan door de ontwikkeling van de stad. Het blijft een beetje behelpen met de historische structuren. Op een groot deel van de Oudegracht kan gefietst worden en de vraag is of je vindt dat mensen na de Hamburgerstraat 24 uur per dag door mogen fietsen. Die keuze is aan de raad maar de wethouder pleit voor eenduidigheid en voor een venstertijd aan de oostkant van de Oudegracht. De wethouder zou deze venstertijd wel kernachtig willen houden zodat er het grootste deel van de dag wel gewoon gefietst kan worden.

De heer Van der Graaf (ChristenUnie) geeft aan dat er eerder is gedebatteerd over de noord-zuidroute en dat toen is gesteld dat de alternatieve routes langs de Dom en over de Catharijnesingel goed op orde moeten zijn. Het frustreert de ChristenUnie de afgelopen maanden wat dat de route over de Catharijnesingel al een aantal maanden afgesloten is. Spreker meent dat dat niet zou mogen gebeuren en vraagt of daar iets aan te doen is.

Wethouder Van Hooijdonk antwoordt dat er altijd wel ergens geklust moet worden. De wethouder heeft wel geprobeerd om de werkzaamheden zo kort mogelijk te houden maar je moet ook honoreren dat het niet de bedoeling is dat het onveilig is om te fietsen.
De wethouder vervolgt en stelt dat de opmerkingen over het markeren en de duidelijkheid een duidelijke opdracht aan heet college vormen. De wethouder is het er mee eens dat het eenduidig moet zijn en ook dat er duidelijk gemarkeerd moet worden. Hier, en op een logische inrichting zal in het raadsvoorstel worden teruggekomen. Ook de vraag over het gelijktrekken van de venstertijd met de laad- en lostijden is duidelijk bij de wethouder aangekomen.
Een aantal partijen heeft gesproken over het fietsparkeren, vooral aan de zuidelijke kant en de wethouder wil ook die handschoen oppakken en met voorstellen komen. De wethouder verwacht binnenkort de volgende voorstellen over het parkeren in de inspraak te brengen. Daar zitten ook voorstellen in om het tekort in de binnenstad met betrekking tot fietsparkeren terug te brengen en op te lossen. In dit raadsvoorstel zal daar een verbinding mee worden gelegd. De wethouder geeft wel aan dat niet alles met een knip van de vingers op te lossen is. Er is vaker gekeken naar de zuidelijke kant en de mogelijkheden om daar iets te organiseren zijn niet overvloedig aanwezig. Het college ziet echter wel kansen rondom de Strosteeggarage en door het opheffen van wat parkeerplaatsen bij het begin van het voetgangersgebied.
Richting GroenLinks geeft de wethouder aan dat gekeken zal worden naar het aanduiden van de fietsroutes. Een mooi voorbeeld is dat op het Ledig Erf mensen worden gestimuleerd de Lange Nieuwstraat in te rijden in plaats van de Oudegracht.
Met betrekking tot de participatie licht de wethouder toe dat het college zijn stinkende best zal doen. Echter het doel van het college was om dit onderwerp met deze raad af te maken wat inhoudt dat het een heel compact proces is. Er zal worden geprobeerd zoveel mogelijk mensen te bereiken maar dat zal wel kort en kernachtig gebeuren. De wethouder licht toe dat het college in het verleden al veel van de bewoners heeft gehoord en dat de aandachtspunten grosso modo wel bekend zijn.

Mevrouw Raaijmakers (PvdA) vraagt wat het verschil is tussen kort en kernachtig en heel uitgebreid en welke varianten daar nog tussen zitten.

Wethouder Van Hooijdonk antwoordt dat geprobeerd wordt om in de komende vier weken iedereen te horen en om dit in een afgewogen voorstel te vatten dat rond de jaarwisseling naar de raad zal komen. Als het participatieproces langer gaat duren dan wordt besluitvorming voor de verkiezingen ingewikkeld.
De wethouder licht toe dat het voor de handhaving belangrijk is dat het regime eenduidig is. Er wordt gewoon gehandhaafd op het voetgangersgebied maar bij de nieuwe uitbreiding is echt het signaal gekomen van de politie dat handhaving niet mogelijk is omdat niemand het regime begrijpt. Als de raad besluit tot een eenduidig beleid dan zal ook weer gehandhaafd kunnen worden.
Het is de ambitie van het college om de parkeerplaatsen definitie op te heffen maar over de timing daarvan zal het college nog terug moeten komen omdat er financieel maar een aantal plekken per jaar opgeheven kunnen worden en dit ook een verdelingsvraagstuk is.
De wethouder licht toe dat het college ook zal terugkomen op de vragen over de ontheffing. De ambitie is wel om de ontheffing in stand te houden.

De voorzitter stelt vast dat alle vragen zijn beantwoord en stelt voor om de vergadering voor vijf minuten te schorsen.

De voorzitter schorst de vergadering om 15.37 uur.
De voorzitter heropent de vergadering om 15.42 uur.

7. Initiatiefvoorstel Weer fossiele reclame uit de openbare ruimte

De voorzitter deelt mee dat dit het eerste initiatiefvoorstel is van de commissie MGOR. De initiatiefnemer wil - gezien de urgentie van de klimaatcrisis - landelijke regels niet afwachten en ziet wel mogelijkheden om in onze gemeente uitingen van fossiele reclame te weren, met als uiteindelijk doel dat Utrechters minder fossiele producten afnemen.

De gemeente stelt zelf de regels op waar reclame-uitingen in de openbare ruimte aan moeten voldoen. Daarnaast draagt de gemeente op om in gesprek te gaan met reclame-exploitanten over het weren van fossiele reclame in de buitenruimte. De indiener van het voorstel is de heer Van Heuven die zal spreken uit de pot Diversen.
De reactie van het college is aan de stukken toegevoegd. Het onderwerp wordt in twee termijnen besproken waarvoor 60 minuten zijn gereserveerd. Interrupties op de initiatiefnemer en op het college gaan uit de eigen tijd. Na de inbreng uit de eerste termijn kan het college reageren. Daarna kan de initiatiefnemer reageren op de inbreng van de fracties en op de reactie van het college. In de tweede termijn wordt dezelfde volgorde aangehouden en kunnen de fracties aangeven of zij het voorstel rijp vinden voor besluitvorming.

De heer Dekkers (GroenLinks) geeft een compliment aan de initiatiefnemer voor dit voorstel. Ook GroenLinks wil fossiele reclame in de openbare ruimte tegengaan. Het gebruik van fossiele brandstof is een groot en urgent probleem voor klimaat, luchtkwaliteit en gezondheid. Overheden en maatschappelijke organisaties nemen daarom tal van initiatieven om het gebruik van fossiele brandstoffen te verminderen. Daarom past het niet om het gebruik van fossiele brandstoffen aan te prijzen en is het pervers om als gemeente aan reclame voor fossiele producten te verdienen. GroenLinks vindt wel dat je terughoudend moet zijn in het beperken van reclame om politieke redenen. De PvdD hint in het voorstel nadrukkelijk op de precedentwerking van dit besluit. Spreker zou het niet wenselijk vinden als met dit voorstel een hele reeks discussies komt over waal wel of niet reclame voor beperkt zou moeten worden. de initiatiefnemer wordt om een reactie gevraagd. Het voorstel tot wijziging van de verordening definieert fossiele reclame als reclame voor of door bedrijven met fossiele producten of diensten. Spreker vraagt of het verbod niet gericht zou moeten zijn op fossiele producten of diensten zelf. GroenLinks ziet een dilemma; je wilt greenwashing en het ontwijken van de reclamepot voor fossiele producten voorkomen, maar waarom zou een bedrijf dat fossiele producten verkoopt geen reclame mogen maken voor niet fossiele producten of diensten. Hiermee zou de transitie van bedrijven geremd worden. gevraagd wordt of de initiatiefnemer dit dilemma herkent en of hij bereid is om het voorstel op dit punt aan te passen. Het college geeft aan dat het wenselijk eerst gesprekken te voeren met de huidige reclame-exploitanten omdat het voorstel juridische en financiële consequenties zou hebben. GroenLinks meent dat de mogelijke financiële gevolgen niet groter moeten worden voorgesteld dan dat ze zijn. Er kan ook andere reclame voor in de plaats komen. GroenLinks stelt voor om als raad uit te spreken dat het fossiele reclame wil verbieden en gaat het gesprek met de exploitanten erover hoe dat gedaan kan worden.

De heer Schreuder (D66) geeft aan in deze raad vaak te hebben gesproken over de gevaren van klimaatverandering en de noodzaak van het aanpakken van escalatie ervan. Deze noodzaak en de urgentie staan voor D66 buiten kijf. D66 ziet in dit voorstel niet de oplossing. De lat wordt hoog gelegd voor het inperken van de mensenrechten, het betreft hier de vrijheid van meningsuiting. Dat is de reden waarom D66 dit voorstel op de proportionaliteit beoordeelt, of de ingreep op de mensenrechten kleiner is dan de noodzaak om fossiele reclame te verbieden. Om dat te bepalen moet de effectiviteit beoordeeld worden en de kwaliteit van de uitwerking. Voor D66 voldoet dit voorstel op beide punten niet. Er worden plannen gemaakt om meer energie duurzaam op te

wekken. De waarheid is dat vorig jaar slecht een kwart van de energie duurzaam is opgewekt. Daarnaast is er nog niet de infrastructuur om alle huizen zonder gas te verwarmen. Ook kan het elektriciteitsnet nog niet draaien zonder gascentrales. Van alle energie kan nog maar 11% duurzaam opgewekt worden. Daarnaast is er de wens om alle auto's emissievrij te hebben maar dat is voor velen nog niet betaalbaar en de laadinfrastructuur is daar ook nog niet klaar voor. Deze zaken wil D66 zo snel mogelijk veranderen. Tot dat bereikt is zullen veel fossiele producten nodig zijn voor de levensbehoeften als warmte en vervoer. De reclame daarvoor verbieden is geen oplossing en kan zelfs contraproductief worden wanneer een niet perfect bedrijf met een ronduit vervuilend bedrijf wil concurreren. De aanbieder van spreker biedt CO2-gecompenseerd aardgas aan. Er moet daarom eerst worden ingezet op de realisatie van de alternatieven, en daarvoor worden al effectiever maatregelen genomen dan reclame verbieden, zoals een verkoopstop op emissieauto's in 2030 en het aardgasvrij maken van Utrecht in 2050.

De heer Bosse (PvdA) stelt dat dit wellicht niet een effectievere maatregel is maar wel een gemakkelijkere. Spreker vraagt waarom D66 zo gemakkelijk wegloopt voor deze eenvoudige maatregel.

De heer Schreuder (D66) antwoordt dat het hier gaat om het inperken van een mensenrecht en dat daarom de effectiviteit van groot belang is. Daarnaast meent spreker dat dit contraproductief kan gaan werken.

De heer Bosse (PvdA) stelt dat er in Nederland al heel lang kaders worden gesteld aan reclame-uitingen, zo mag er ook voor tabak geen reclame meer gemaakt worden. Spreker vraagt of D66 dat ook als een inperking van de mensenrechten ziet en of D66 dit weer zou willen toestaan.

De heer Schreuder (D66) stelt dat in de bijlage te lezen is dat dit wordt geclassificeerd als een inperking. Daarom heeft D66 afgewogen of het deze inperking proportioneel en effectief vindt en dat is de reden waarom D66 deze inperking niet acceptabel vindt.

Mevrouw Snippe (PvdD) stelt dat volgens de grondwet niet onder de vrijheid van meningsuiting valt. Volgens de Europese Verklaring van de Rechten van de Mens (EVRM) valt het er wel onder maar daar wordt een uitzondering gemaakt als een groot algemeen belang als volksgezondheid in het geding is. Gevraagd wordt hoe in dat licht D66 over dit voorstel denkt.

De heer Schreuder (D66) meent dat het belangrijk is naar de definitie te kijken. Volgens de Europese Verklaring voor de Rechten van de mens is het een inbreuk. Er is een juridisch acceptabele reden om een uitzondering te maken. Spreker heeft beargumenteerd waarom dat voor D66 in dit geval niet zo is.

Mevrouw Snippe (PvdD) vraagt of de heer Schreuder het met de PvdD eens is dat het een kwestie van interpretatie is en dat in het algemeen belang van de volksgezondheid en van de klimaatcrisis er veel voor te zeggen is om te doen wat je kunt doen en dit ook aan te grijpen om reclame voor fossiele producten in de openbare ruimte in Utrecht te weren.

De heer Schreuder (D66) geeft aan betoogd te hebben dat er levensbehoeften zijn die afhankelijk zijn van fossiele brandstoffen. Spreker zou dit graag snel willen veranderen op een manier die effectief is. De reclame is in dezen niet het probleem maar het ontbreken van goede alternatieven.

Mevrouw Snippe (PvdD) meent dat een vliegreis naar Zuidoost Azië bijvoorbeeld geen levensbehoefte van mensen is, terwijl het wel een levensbehoefte is om iets aan de klimaatcrisis te doen.

De heer Schreuder (D66) geeft aan al gezegd te hebben wat hij aan de klimaatcrisis wil doen.

De heer Dekkers (GroenLinks) vraagt of D66 het met GroenLinks eens is dat gezien de luchtkwaliteit, gezondheid en klimaat het een belangrijke prioriteit is om fossiele brandstoffen zo snel mogelijk uit te bannen en of het niet pervers is om te willen verdienen aan iets dat je wilt uitbannen.

De heer Schreuder (D66) antwoordt dat hij zijn betoog begonnen is met het benadrukken van het belang van het uitfaseren. Daarnaast heeft spreker het gehad over het concurreren van producten die een verbetering zijn ten opzichte van de huidige situatie. Het perfecte moet niet de vijand gemaakt worden van het goede. Spreker meent dat het belangrijk is dat groengecompenseerd gas een oplossing totdat iemand echt van het aardgas af kan of dat hybride oplossingen werken totdat iemand helemaal fossielvrij kan worden.

De heer Gaillard (Stadsbelang Utrecht) vraagt of voor D66 het morele recht op vrijheid van meningsuiting zou vervallen als de proportionaliteitsafweging anders zou zijn gemaakt.

De heer Schreuder (D66) meent dat de proportionaliteitsafweging een politieke afweging is. Voor D66 is de afweging dat wat met dit voorstel wordt bereikt niet opweegt tegen de inbreuk op het mensenrecht.

De voorzitter wijst de commissie erop dat is afgesproken dat dit debat inclusief de beantwoordingen 60 minuten zou duren.

Mevrouw Sturkenboom (Student&Starter) merkt op dat dit voorstel alleen de buitenreclame betreft en dat alle andere mogelijke vormen van reclame nog wel mogelijk zijn. In plaats van fossiele reclame zou er genudget kunnen worden om de klimaatcrisis tegen te gaan. Spreker mist dat in dit voorstel. Gevraagd wordt hoe D66 dat ziet.

De heer Schreuder (D66) antwoordt dat hij deze vraag ook van GroenLinks kreeg. Toen heeft spreker geantwoord dat het perfecte niet de vijand van het goede gemaakt moet worden. Daarnaast moeten in de tussentijd de tussenoplossingen de ruimte kunnen krijgen. Dat maakt het voorstel nu onmogelijk.

De heer Van der Graaf (ChristenUnie) stelt dat D66 heeft gezegd dat het contraproductief zou kunnen gaan werken en vraagt of door het aanpassen van de definitie wel productief zou kunnen werken.

De heer Schreuder (D66) geeft aan geprobeerd te hebben een definitie te verzinnen die wel voldoet aan de voorwaarden maar dat dat niet gelukt is. Spreker is benieuwd naar een alternatief voorstel maar ziet ook steeds weer nieuwe grijze gebieden ontstaan.
Spreker vervolgt en stelt dat een beperking van de vrijheid van meningsuiting zeer helder moet zijn en niet discutabel moet zijn. Er mag nooit sprake zijn van willekeur, van keuzes die om andere redenen genomen lijken dan de gegeven argumentatie. Dit voorstel lijkt zich in de uitwerking vooral tegen auto's en specifieke vormen van vakantie te keren. De opsomming lijkt helder gecategoriseerd maar betreft verre van de enige denkbare fossiele categorieën. Zo blijven plastics buiten schot. De fractie vraagt zich ook af waar de grens van uitstoot precies ligt. De lijst noemt namelijk sommige zaken wel op en andere, als dieselbussen, niet op. Daarnaast raakt de lijst levensbehoeften zonder direct beschikbare alternatieven. Dat is waarom D66 deze inperking van de vrijheid van meningsuiting niet kan steunen. Het is niet effectief genoeg om proportioneel te zijn en te willekeurig om kwalitatief acceptabel te zijn. D66 wil graag zo snel mogelijk verder met het nemen van maatregelen die echte resultaten opleveren en de broeikasuitstoot terugdringen naar nul want dat doel deelt D66 met de indiener.

De heer Bosse (PvdA) geeft aan dat D66 stelt dat de effectiviteit onvoldoende is en vraagt waar D66 dat op baseert aangezien dit pionieren is. Spreker meent dat er nog niets bekend is over de effectiviteit.

De heer Schreuder (D66) antwoordt een aantal maatregelen te hebben genoemd die wel degelijk effectief zijn en die zorgen voor een eindpunt. Daarnaast moet concurrentie van tussenoplossingen in de tussentijd mogelijk blijven.

De heer Bosse (PvdA) vraagt waarom deze maatregel niet effectief zou zijn volgens D66.

De heer Schreuder (D66) antwoordt dat dit een herhaling van zetten wordt.

De heer Van der Graaf (ChristenUnie) geeft aan dat de ChristenUnie in de basis positief tegenover dit voorstel staat. Het gebruik van fossiele bronnen moet teruggedrongen worden en daar reclame voor maken is niet meer van deze tijd. Er is bij de fractie wel twijfel of dit voorstel inde praktijk effectief zal zijn. Spreker vraagt wat de reikwijdte is van de definitie die nu in de verordening wordt gegeven. Voor de fractie lijkt dit nog een ruime definitie is die veel grijze gebieden laat ontstaan. Spreker vraagt of de definitie nog kan worden verduidelijkt. Spreker vraagt of een autobedrijf dat reclame maakt voor elektrisch rijden is toegestaan als het ook nog auto's op fossiele brandstof verkoopt of dat je reizen naar Afrika nog mag aanprijzen als je daar niet bij zegt dat je naar Afrika toevliegt. De ChristenUnie zou deze rek in de definitie graag iets versmald zien. Spreker vraagt of het niet handiger is om alleen te focussen op de verkoop van fossiele brandstof, voertuigen of vliegtickets.
Het college wordt gevraagd of de gemeente nog eigen plekken heeft waar nu direct fossiele reclame verboden zou kunnen worden.
Spreker stelt dat de concessie-overeenkomst gewijzigd kan worden en dat in het advies van Eiffel staat dat dit kan zonder dat er een geheel nieuwe opdracht hoeft te komen. Deze wijziging kan echter alleen worden gedaan als beide partijen hiermee instemmen. Dat betekent dat als de verordening wordt aangepast en de exploitanten stemmen niet in, pas in 2033 de verordening echt van kracht kan zijn. Gevraagd wordt hoe de wethouder en de initiatiefnemer dit zien en of het wel zin heeft om het eerste beslispunt van het voorstel aan te nemen of dat het beter is eerst het gesprek aan te gaan met de exploitant.

De heer Gaillard (Stadsbelang Utrecht) stelt dat als de SGP in deze raad had gezeten en er een voorstel was geweest om reclame voor datingsites voor mensen van hetzelfde geslacht te weren, iedereen terecht over elkaar heen gevallen zou zijn om het voorstel te veroordelen. Echter omdat dit voorstel over fossiele brandstof gaat doen sommige partijen alsof het de normaalste zaak van de wereld is omdat hun normen en waarden niet overeenkomen met hetgeen waarvoor reclame wordt gemaakt. Dat gaat echter voorbij aan het punt van vrijheid van meningsuiting. De vrijheid van meningsuiting is een groot goed dat gekoesterd moet worden. Spreker doelt hierbij op het principe van vrijheid van meningsuiting omdat hij weet dat de PvdD heeft laten uitzoeken hoe het juridisch is geregeld. Dat het juridisch kan betekent niet dat dit geen aantasting is van dit fundamentele recht. Spreker meent dat het hier niet bij zal blijven. GroenLinks noemde al de glijdende schaal en spreker geeft aan zich voor te kunnen stellen dat er zodra er een verbod is toegevoegd het gemakkelijk en verleidelijk zal blijken om meer verboden toe te voegen. Spreker denkt daarbij aan geen reclame voor dierlijke producten of geen reclame voor tuintegels. Spreker meent dat je daar niet naar toe moet willen. Er is een fundamenteel moreel recht op vrijheid van meningsuiting en vrijheid van adverteren valt hier ook onder. Er worden diensten aangeboden waar anderen gebruik van willen maken en advertenties helpen aanbieder en vrager elkaar vinden. Stadsbelang Utrecht zal zich verzetten tegen dit initiatiefvoorstel. Spreker roept met klem de partijen die om vrijheid van meningsuiting geven op om hetzelfde te doen.

De heer Penders (CDA) dankt de PvdD voor het initiatiefvoorstel. Het CDA is echter wel tegen het voorstel. Spreker meent dat iedere Utrechter recht heeft op dezelfde informatie. Daarnaast is de handhaafbaarheid lastig vanwege de definitie en is de fractie bang voor de precedentwerking. Het voorstel beslaat een groot spectrum van bedrijven maar in Utrecht zijn veel mensen afhankelijk van Cv-ketels op gas en auto's en spreker meent dat juist de bedrijven die voor de middenweg kiezen worden door het voorstel geraakt. Spreker stelt dat je de oude auto die op fossiele brandstof rijdt wilt vervangen door een schonere hybride auto en dat voorkomt het voorstel juist. Spreker geeft aan de definitie te hebben gelezen en stelt dat bijvoorbeeld plastic en met de bus naar Spanje rijden er niet onder vallen. Het is niet duidelijk of je in het goede of in het slechte rijtje valt en spreker meent dat je daar ver van moet blijft. Er is al veel gezegd over de precedentwerking en spreker beaamt dat de krant vol had gestaan als de raad zou voorstellen om bepaalde datingsites te verbieden. Spreker stelt dat het doel een goed is maar dat dat met dit middel niet wordt bereikt. Spreker geeft aan dat deze discussie beter op landelijk of Europees niveau gevoerd zou kunnen worden, zoals ook met het tabaksbeleid gedaan is.

De heer Van der Marel (VVD) dankt de initiatiefnemer voor het voorstel en zijn inspanning. De VVD heeft wel de nodige vraagtekens bij dit voorstel. Het voorstel vraagt de gemeente geen gelegenheid te bieden of medewerking te verlenen aan het openbaren van meningsuitingen van legale producten aangeboden door legale bedrijven en tot de bewoners gebracht door gewaardeerde contractpartijen van de gemeente. Spreker meent dat dit niet liberaal is en in strijd met de wet. De noodzakelijkheid en de proportionaliteit en aanzien van het doel dient de indiener in het initiatiefvoorstel nader uit te werken, schrijft Eiffel. Daarnaast moet de verordening evenredig zijn in relatie tot het doel waarvoor de verordening wordt vastgesteld. Spreker meent dat de indiener daar niet in is geslaagd. De indiener schrijft dat fossiel reclame als doel heeft om consumenten en bedrijven te verleiden tot het kopen van producten op fossiele brandstof wat bijdraagt aan klimaatverandering, en dat dat een negatieve impact heeft op de volksgezondheid. Door deze fossiele reclame uit de openbare ruimte te weren zou volgens indiener de volksgezondheid worden beschermd. Spreker meent dat dit voorstel dat echter niet doet. Het budget voor buitenreclame bedraagt 7% van het totale reclamebudget en daarvan is een zeer beperkt deel voor de gewraakte uitingen en daar dienen dan alleen de bewoners of bezoekers van Utrecht van verstoken te blijven. Gevraagd wordt of indiener het met de VVD eens is dat er met het verbod geen kilo CO2-uitstoot wordt voorkomen. Het hoger doel, het voorkomen en beperken van klimaatschade wordt met het voorstel niet gerealiseerd. Daarmee ontbreekt de dringende maatschappelijke behoefte van de beperking en is deze niet proportioneel ten opzichte van het doel. Dat maakt dat het voorstel in strijd is met artikel 10 van het EVRM, valt het niet onder de uitzondering van lid 2 en daarmee is het in strijd met het recht en moet het falen. Spreker stelt dat dit voorstel legislatieve greenwashing is. Gevraagd wordt of indiener het daarmee eens is.

Mevrouw Snippe (PvdD) meent dat dit stellige uitspreken zijn. De heer Van der Marel heeft aangegeven dat het legale producten betreft en dat het onzin is reclame daar voor te verbieden. Spreker stelt dat reclame voor tabak, ook een legaal product, wel is verboden.

De heer Van der Marel (VVD) antwoordt dat tabak is verboden op basis van formele wetgeving. En die wetgeving wordt in Den Haag gemaakt.

Mevrouw Snippe (PvdD) stelt dat een landelijk inhoudelijk kader inderdaad nog ontbreekt. De fractie zou echter graag zien dat de gemeente hiermee aan de slag gaat en kijkt wat er mogelijk is. Spreker meent dat het voorstel wel in overeenstemming is met de EVRM.

De heer Van der Marel (VVD) antwoordt dat hij meent dat er met dit verbod geen kilo uitstoot in Utrecht wordt voorkomen waardoor de proportionaliteit ontbreekt. Het zou anders zijn als het voorstel een enorme impact zou hebben op de uitstoot. Dat heeft het voorstel niet en daarmee valt het niet onder de uitzondering van lid 2.

Mevrouw Snippe (PvdD) geeft aan dat niet in Utrecht alleen de klimaatverandering tegengegaan kan worden. Utrecht zou deze strijd wel met andere gemeenten waar dit speelt oppakken en op die manier ook landelijk een signaal geven.

De heer Van der Marel (VVD) is het daar niet mee eens omdat hij meent dat het verbod geen impact heeft op de CO2-uitstoot in Utrecht.
Spreker vervolgt en meent dat de reactie van het college verstandig is. Spreker pleit ervoor dat Utrecht in deze zaak niet voorop gaat lopen omdat hij meent dat deze discussie in Den haag thuishoort.

De heer Harris (SP) geeft aan dat de SP dit een goed initiatief vindt en dankt de heer Van Heuven voor zijn inzet. Er is geen kritiek op het voorstel maar de SP zou wel verder willen kijken dan alleen naar fossiele reclame. Er zijn vele voorbeelden van groepen die veel geld steken in schadelijke industrieën die nog steeds reclame mogen maken. Zo gebruiken Rabobank, ABN AMRO en ING hun grote vermogen om tientallen miljarden te investeren in de fossiele industrie. Zij maken niet direct reclame voor auto's, brandstoffen of vliegreizen maar het gebruik maken van hun diensten draagt wel bij aan de fossiele brandstofindustrie. Spreker meent dat geen reclame mag worden toegestaan van groepen die profiteren van het verwoesten van de planeet. Gevraagd wordt of de indiener mogelijkheden ziet om reclame te weren van alle groepen die miljarden investeren in de fossiele brandstofindustrie.

De heer Gaillard (Stadsbelang Utrecht) geeft aan dat tot voor kort het pensioen universitair docenten ook in een fonds dat investeerde in fossiel brandstof en vraagt of er dan ook geen reclame voor universiteiten gemaakt zou mogen worden of dat er een soort van morel grens is.

De heer Harris (SP) geeft aan niet te weten waar die grens ligt. Dat is de reden waarom hij de initiatiefnemer om een reactie heeft gevraagd.

De heer Bosch (PVV) vraagt of de grens voor de SP ligt bij bijvoorbeeld een bedrijf dat alleen maar trucks gebruik omdat er nog geen elektrische trucks zijn of het OV-bedrijf van Utrecht en of je dan moet stoppen met adverteren omdat je te veel fossiele brandstof gebruikt.

De heer Harris (SP) antwoordt dat hij het liefst het OV elektrisch zou willen zien en stelt niet te weten waar de grens zou moeten liggen.
Spreker vervolgt en stelt dat er ook andere industrieën zijn die schadelijk zijn voor de planeet. Zo draagt de bio-industrie bij aan dierenleed en broeikasgassen en gevraagd wordt of de initiatiefnemer mogelijkheden ziet om hier voor een vergelijkbaar reclameverbod te maken.

De heer Bosse (PvdA) meent dat de enige route naar een beter klimaat is gaan naar een fossielvrije stad en is daarom blij met het voorstel van de PvdD. Het valt te prijzen dat de PvdD wil pionieren in het land en zich niet verschuilt achter effectiviteit of proportionaliteit maar wil kijken wat er wel mogelijk is. In tegenstelling tot GroenLinks zou de PvdA het juist wat breder willen trekken. De PvdD gebruikt het gezondheidsargument als reden en de PvdA is bijvoorbeeld ook benieuwd hoe er wordt gekeken naar reclames van vastgoedketens of andere ongezonde zaken als alcoholische dranken.

De heer Dekkers (GroenLinks) geeft aan zich voor te kunnen stellen dat je eigenlijk geen geld zou moeten willen verdienen aan schadelijke sectoren maar vraagt of het nu niet verstandig is je te beperken tot wat nu voorligt waarbij er evident schade is voor de luchtkwaliteit, het klimaat en gezondheid.

De heer Bosse (PvdA) meent dat dat een zaak is die in de raad besproken zou moeten worden. Gezondheid is een belangrijk argument en spreker meent dat vastgoed nog een grotere impact op de gezondheid heeft.

De heer Bosch (PVV) vraagt of de PvdA ook wil dat goede doelen geen geld meer aannemen van bijvoorbeeld McDonald's of Shell.

De heer Bosse (PvdA) stelt dat de gemeente gaat over de reclameverordening en dat hij niet gaat over wat een goed doel doet.

De heer Schreuder (D66) meent dat de sociaal democratie de vrijheid van meningsuiting hoog in het vaandel heeft staan en geeft aan de zorgvuldigheidsafweging te missen in het betoog van de PvdA. Pionieren lijkt spreker niet een zorgvuldige afweging om deze inbreuk te maken.

De heer Bosse (PvdA) meent dat pionieren een van de belangrijkste kernwoorden is, ook in de energietransitie. Dit wordt ook gedaan bij het aardgasvrij maken van woningen. De PvdA is voor vrijheid van meningsuiting maar vraagt zich wel af of je aan ongezonde initiatieven voor mens, dier en klimaat, geld moet verdienen als gemeente.

De heer Schreuder (D66) vraagt hoe de PvdA deze inbreuk weegt en hoe proportioneel de PvdA dit ziet.

De heer Bosse (PvdA) antwoordt dit niet als een inbreuk op de mensenrechten te zien. Het betreft een paar reclameborden in de stad en spreker vindt woorden als inbreuk op mensenrechten overtrokken. De PvdA weegt dit dus anders dan D66 omdat de PvdA ziet dat deze stappen gezet kunnen worden richting een beter klimaat. Spreker meent dat je alles moet doen wat je kunt doen om mensen mee te krijgen in de energietransitie.

De heer Schreuder (D66) vraagt of hij goed heeft gehoord of de PvdA afstand neemt van de EVRM.

De heer Bosse (PvdA) antwoordt daar niet bij in de buurt te komen.

De heer Gaillard (Stadsbelang Utrecht) vraagt of voor de PvdA dan ook op andere vlakken de grondrechten vervallen wanneer daar een financiële component aan wordt toegevoegd, of dat dat alleen bij vrijheid van meningsuiting zo is.

De heer Bosse (PvdA) geeft aan het niet over het vervallen van grondrechten te hebben gehad. De PvdA ziet dit als kans om te sturen in de energietransitie en meent dat met het voorstel een goede stap wordt gezet.

De heer Gaillard (Stadsbelang Utrecht) vraagt of vrijheid van meningsuiting een grondrecht is en zo ja, of dat niet meer een grondrecht is omdat er een financiële component bijkomt, zoals bij reclame-uitingen.

De heer Bosse (PvdA) meent dat iedereen in Nederland vrij is om te doen en te zeggen wat hij of zij wil. De PvdA wenst daar geenbeperkingen aan op te leggen. De PvdD stelt voor om te kunnen sturen op reclame. Spreker meent dat je je kunt afvragen of je mensen moet stimuleren om fossiele brandstof te gebruiken.

De heer Penders (CDA) stelt dat de bewoners van Utrecht nog lang niet van het gas af zijn en meent dat het mooi zou zijn als iedereen binnenkort een duurzame ketel heeft als

tussenoplossing. Gevraagd wordt of de PvdA ook vindt dat met dit voorstel wordt voorkomen dat mensen naar die duurzame tussenstap gaan overstappen.

De heer Bosse (PvdA) antwoordt dat niet te denken.

Mevrouw Sturkenboom (Student&Starter) valt de PvdA bij en vindt het polariserend werken hoe D66, CDA en Stadsbelang Utrecht dit debat framen met dat de vrijheid van meningsuiting en het EVRM in het geding komen. Het betreft alleen de buitenreclame en alle andere reclame is nog steeds mogelijk. Spreker vraagt of het weren van fossiele reclame een goede manier is om mensen te nudgen en te stimuleren om bijvoorbeeld een elektrische busreis naar Portugal te maken.
De heer Bosse (PvdA) antwoordt het daar mee eens te kans, dit voorstel biedt veel kansen daartoe.

De voorzitter wijst nogmaals op de afgesproken behandeltijd van 60 minuten.

De heer Bosch (PVV) heeft een samenvattende interruptie: vrijheid van meningsuiting, maar het moet niet te gek worden.

De heer Bosse (PvdA) stelt dat de financiële impact geen reden zou mogen zijn om hier niet iets mee te doen en spreker vond dat het college daar in de brief wat omheen draaide. De wethouder wordt gevraagd hier verder op in te gaan.

Mevrouw Sturkenboom (Student&Starter) dankt de PvdD voor het initiatiefvoorstel. Student&Starter is in principe positief over het voorstel. Het kan wellicht wat betuttelend overkomen maar Utrecht moet zich ook voor klimaatverandering inzetten. Dat betekent dat je soms keuzes moet maken. Spreker stelt dat er al best veel reclame wordt geweerd zoals voor tabak en anti-abortus.
Spreker geeft aan ook benieuwd te zijn naar de reikwijdte. Een aantal partijen heeft het voorstel gelezen als is voorzien op de uiter maar Student&Starter heeft het gelezen als gericht op de uiting. Spreker vraagt de initiatiefnemer dit te verhelderen. Als het om de uitingen gaat, dan is de vraag hoe breed dat palet is en of de PvdD wat meer voorbeelden zou willen geven van fossiele reclame die dan geweerd zou worden. Het gevaar van greenwashing is door andere fracties ook al aangedragen en spreker is benieuwd hoe de initiatiefnemer en de wethouder hiermee denken om te gaan.
Student&Starter meent dat winst te behalen valt door uitingen die de klimaatcrisis tegengaan meer bevorderd kunnen worden. gevraagd wordt hoe de initiatiefnemer daar tegenaan kijkt.

De heer Bosch (PVV) vraagt hoe lang de elektrische busreis naar Portugal duurt.

Mevrouw Sturkenboom (Student&Starter) antwoordt de reistijd niet uit haar hoofd te kennen. Spreker stelt dat er steeds meer laadpalen en snellaadstations zijn in Europa.

De heer Bosch (PVV) meent dat er niet veel laadpalen voor bussen zijn in Europa.

Mevrouw Sturkenboom (Student&Starter) vraagt of als het voorstel wordt aangenomen er nog gewacht moet worden op de concessies of dat het verbod direct kan worden ingevoerd.

De heer Bosch (PVV) vraagt waar dit stopt. De inbreng van Stadsbelang Utrecht en de VVD over de glijdende schaal was duidelijk. Spreker vraagt of alles verboden gaat worden wat niet in het straatje past. De PVV vindt het recht om alle legale producten te promoten belangrijk en roept op om te stoppen met het opdringen van de mening. Voor sommige mensen zijn geen alternatieven

voor handen. Dankzij het verbod zal iemand die zijn auto nodig heeft niet minder diesel of benzine gaan gebruiken en spreker vindt dit voorstel dan ook erg voor de bühne.

Mevrouw Snippe (PvdD) geeft aan dat de PvdD zeer hecht aan de individuele vrijheid van burgers. Deze mag echter geen inbreuk maken op het welzijn van anderen. De fractie hoopt dat Utrecht zich aansluit bij andere gemeenten die ook al stappen zetten tegen reclame voor fossiele producten in de openbare ruimte en zo meedoet aan de brede beweging tegen fossiele brandstof. Zo stopt het ABP met fossiele beleggingen.

De heer Van der Marel (VVD) stelt dat artikel 10 van het EVRM uitingen met een commercieel karakter beschermt. Dat aantasten is een schending en er kan een uitzondering gemaakt worden op basis van lid 2 van dat artikel en spreker meent dat dat niet het geval is.

Mevrouw Snippe (PvdD) antwoordt dat dit een kwestie van interpretatie is. Het EVRm heeft het ook over volksgezondheid…

De heer Van der Marel (VVD) stelt dat dit geen menig is maar een feit.

Mevrouw Snippe (PvdD) geeft aan dat de PvdD het juridische kader heeft verkend en spreker meent dat de opvatting van de VVD wel degelijk een mening is. De fractie ziet mogelijkheden en vindt het daarom belangrijk dat hier in Utrecht wet- en regelgeving op komt.

De heer Van der Marel (VVD) stelt dat de PvdD een andere mening heeft over de reikwijdte van artikel 2. Het moet echter ook helder zijn dat reclame valt onder de vrijheid van meningsuiting.

Mevrouw Snippe (PvdD) licht toe een andere mening te hebben. Volgens de grondwet valt reclame niet onder vrijheid van meningsuiting en bij de EVRM heeft spreker het punt van volksgezondheid al aangehaald.
Spreker vervolgt en geeft aan dat op de KOP de afspraak is gemaakt dat er niet meer internationaal wordt geïnvesteerd in fossiel projecten. Utrecht heeft zich verbonden aan de Global Goals en heeft de klimaatcrisis uitgeroepen maar staat nog wel toe dat de fossiele industrie reclame kan blijven maken in de openbare ruimte en spreker meent dat dat elkaar bijt. Dit terwijl de volksgezondheid en het klimaat ernstige schade ondervinden van de fossiele producten. Gezien de klimaatcrisis waarop wordt aangestevend is reclame voor de producten aanstootgevend.

De heer Schreuder (D66) meent dat het woord aanstootgevend een morele duiding is en een basis waarop je dit niet zou moeten willen.

Mevrouw Snippe (PvdD) licht toe dat dit een uiting is van de mening van de PvdD maar dat dit niet hetgeen is waar het voorstel op is gebaseerd.

De heer Schreuder (D66) meent dat dit een fundamenteel punt is in de motivatie. Spreker constateert dat er in de onderbouwing iets wordt aangevoerd wat nooit als reden mag worden aangevoerd.

Mevrouw Snippe (PvdD) stelt dat als zij het woord aanstootgevend in haar bijdrage zou doorstrepen, de rest van haar betoog blijft staan. Het voorstel is niet gebaseerd op het feit dat het aanstootgevend is. De fractie vindt het wel aanstootgevend omdat de het de klimaatcrisis ziet als het grootste probleem waar de mensheid mee te maken heeft. Daarnaast is het misleidend omdat de goedkope producten van de fossiele aanbieders uiteindelijk duur worden betaald vanwege de gevolgen voor de planeet. Spreker vraagt waarom Utrecht dan ook zou moeten wachten op landelijke stappen terwijl Utrecht als grote gemeente reclame voor fossiele producten in de

openbare ruimte kan verbieden en samen met Amsterdam, Den Haag, Leiden, Haarlem en Enschede kan optrekken waar al soortgelijke moties zijn aangenomen.

De heer Schreuder (D66) mist een reflectie van waarom de PvdD de tussenoplossingen wil verbieden terwijl die zo hard nodig zijn voordat alles duurzaam gedaan kan worden.

Mevrouw Snippe (PvdD) antwoordt dat het voorstel fossiele reclame in de openbare ruimte wil verbieden. De suggestie wordt gewekt dat de PvdD tussenstappen wil tegenwerken maar dat is niet juist. De fractie wil de goedkope verleidingen door fossiele reclame uit het straatbeeld weren.

Wethouder Diepeveen stelt dat de kern van de collegereactie is dat het tweede deel van het beslispunt dat gaat over overleg en het proberen te maken van afspraken met exploitanten door het college als zeer uitvoerbaar wordt gezien. Het eerste deel echter niet, ook niet in samenhang. Een wijziging van de verordening houdt in dat de zorgvuldige voorbereiding eruit bestaat dat er eerst overlegd wordt. Dat is tot nog toe niet gedaan en als de raad het college daar toe oproept is het bereid om dat gesprek aan te gaan. Uit eerdere ervaringen heeft het college dat dat gesprek goed mogelijk is. Zo is er met de anti-abortusreclame ergens gekomen na overleg. Het college meent dat een gesprek mogelijkheden biedt voor een sneller resultaat dan een wijziging van de reclameverordening. Dit omdat je niet ineen situatie wilt komen waarin zaken die publiekrechtelijk zijn verboden waar privaatrechtelijk afspraken over zijn gemaakt. Formeel moet er met de concessies inderdaad tot 2033 gewacht worden maar en kunnen over ondergeschikte wijzigingen minnelijke afspraken gemaakt worden.
Richting de ChristenUnie licht de wethouder toe dat de gemeente eigenlijk alleen nog de vrije plakplaatsen heeft en dat die niet bedoeld zijn voor commercieel gebruik. In Amsterdam is de situatie anders omdat de gemeente daar in de metrostations mogelijkheden ziet. In Utrecht is de gemeente niet de vervoersautoriteit.
Met betrekking tot de financiële impact is de stelling van het college dat fossiele reclame zich niet zonder meer laat vervangen door andere reclame. Dat zal in de praktijk moeten blijken. De wethouder wijst op het fenomeen van pakketinkoop waar allerlei reclame-uitingen in zitten. Als het college het pad van beslispunt A opgaat dan zouden partijen Utrecht kunnen gaan mijden.

De heer Bosse (PvdA) vraagt of de wethouder verder kan ingaan op de financiële consequenties met betrekking tot percentages of bedragen.

Wethouder Diepeveen antwoordt daar nu niets over te kunnen zeggen gezien het stadium waarin de gemeente nu verkeerd. Tijdens overleggen zouden financiële consequenties aan de orde kunnen komen maar die gesprekken zijn nog niet gevoerd.

De heer Van Heuven (PvdD) dankt voor de complimenten. Richting GroenLinks merkt spreker op dat hij het geschetste dilemma herkent. Er is besloten om te focussen op producten en diensten om bedrijven die wel een omslag maken de kans krijgen om daar mee te gaan adverteren. Spreker zal het voorstel nogmaals nalopen om te zien of dat duidelijk genoeg is verwoord. Spreker herkent ook de woorden over de precedentwerking en meent dat hier zeer spaarzaam mee omgegaan dient te worden. Spreker zou ook wel met andere industrieën aan de slag gaan maar dat sluit niet aan de brede maatschappelijke discussie die op dit moment gaande is en sluit ook niet aan op de koers die andere gemeente op dit vlak varen. Spreker zou zoveel mogelijk bij de andere gemeenten willen aansluiten.
Richting de ChristenUnie merkt spreker op zich voor te kunnen stellen de definitie nog eens tegen het licht te houden. Dit ook omdat er na het maken van het voorstel nieuwe ontwikkelingen zijn geweest. Spreker wil met een nieuwe definitie komen wat betekent dat er een strekt ter vervanging zal volgen. Student&Starter vroeg naar voorbeelden en spreker geeft aan bereid te zijn meer voorbeelden toe te voegen. Als voorbeeld zou spreker reclame voor hybride auto's niet

willen toestaan maar wel reclame voor elektrische auto's. Spreker zal in de aanpassingen ook meenemen dat er voor bepaalde zaken geen alternatieven zijn.
Twee van de zes exploitanten hebben contracten gesloten tot 2033 en van de andere vier heeft spreker de afloopdatum van het contract niet kunnen achterhalen. Spreker zou niet willen wachten tot 2033 en wil via gesprekken kijken of exploitanten nu al in beweging gekregen kunnen worden. In Amsterdam is fossiele reclame niet meer in de metrostations te zien en dat de exploitant daar zelf toe heeft besloten. Dat betekent dat exploitanten het interessant vinden om te kijken hoe zij duurzaamheid via hun aanbod een duwtje in de rug kunnen geven. Zo is er ook bereidheid om lokale duurzame initiatieven vaker in beeld te laten komen dan de grote vervuilers. Hier zal spreker wat over opnemen in de strekt ter vervanging. Het aanpassen van de reclameverordening heeft dan nog steeds zin omdat er ook individuele aanvragen zijn voor bijvoorbeeld reclames op tijgerdoeken aan gebouwen. Spreker meent dat er ook aan dit soort reclame-uitingen iets gedaan zou moeten worden. Dat betekent dat je nog steeds iets in de reclameverordening opgenomen zal moeten worden maar spreker meent dat dit wel anders verwoord kan worden zodat het wat minder verstrekkend wordt en niet leidt tot schadeclaims of publiek-private procedures.
Spreker is het niet met de VVD eens dat het verbod niet tot minder uitstoot zal leiden. Adverteerders maken niet voor niets reclame en als bijvoorbeeld één vliegticket naar Zanzibar niet verkocht wordt, er al kilo's CO_2 bespaard worden.

De heer Van der Marel (VVD) stelt dat een vliegticket naar Zanzibar niet tot CO_2-uitstoot in Utrecht leidt. Gevraagd wordt of de initiatiefnemer het eens is dat een Utrechter die zijn diesel inruilt voor een hybride auto wel degelijk leidt tot een verlaging van de uitstoot in Utrecht.

De heer Van Heuven (PvdD) beaamt dat en stelt dat er nog veel meer wordt bespaard als mensen elektrisch gaan rijden. Dat maakt de luchtkwaliteit nog beter en dat helpt de gezondheid van de bewoners.

De heer Van der Marel (VVD) stelt dat de vraag was of dat voor een hybride voertuig ook geldt. Die wil de PvdD verbieden.

De heer Van Heuven (PvdD) antwoordt hybride voertuigen niet te willen verbieden. Daar gaat het voorstel ook niet over. Spreker wil wel uitingen voor hybride voertuigen verbieden omdat hij gelooft dat mensen elektrisch zouden moeten gaan rijden.
Spreker geeft aan het er ook niet mee eens te zijn dat dit greenwashing is. Fossiel reclame verkoopt nu eenmaal fossiele producten en spreker wenst zoveel mogelijk uitstoot te voorkomen. Spreker stelt dat dit voorstel aansluit bij voorstellen voor een milieuzone, betere lucht en het voorkomen van klimaatverandering.
Spreker beaamt richting de SP en de PvdA dat er meer reclames zijn met een negatieve invloed op de volksgezondheid en spreker hoopt dat de landelijke overheid hierover met regels zal komen. Hier is in de Tweede Kamer nu geen meerderheid voor en spreker meent dat de lokale overheid met wetgeving kan komen die dit gemis goed maakt. In de Tweede Kamer is onder andere de fractie van de PvdD bezig om andere branches aan te pakken maar spreker zou in Utrecht willen focussen op fossiele brandstoffen en fossiele producten en diensten.
Spreker ziet het risico op greenwashing. Daarbij valt te denken aan een oliegigant die adverteert dat hij bomen plant. Dat soort uitingen zullen pijn den en misschien ook wel blijven maar daar tegenover staat dat er ook uitingen zullen komen van bedrijven die laten zien dat ze wel echt groen zijn.
Via de reclameverordening kunnen individuele reclames aangepakt worden en dat kan al vijf weken na besluitvorming. Het grootste deel zit echter in de concessies waarvan er een aantal nog lang lopen. Echter, als een meerderheid van de raad het voorstel steunt kan de wethouder met een mooie opdracht op pad worden gestuurd om een beroep te doen op de exploitanten om in beweging te komen.

Gemiste antwoorden

De heer Dekkers (GroenLinks) vraagt om een reflectie van de indiener op de reactie van het college.

De heer Van Heuven (PvdD) antwoordt blij te zijn met deze reactie. Er wordt door het college gezegd dat het nu wel kan, dat is anders dan bij de beantwoording van de schriftelijke vragen van vorig jaar. Spreker is blij met deze stap naar voren en dat wethouder Diepeveen aangeeft dat hij hiermee aan de slag wil gaan.

De voorzitter vraagt of er behoefte is aan een uitgebreide tweede termijn of dat er kan worden afgerond met een rondje over het vervolg van de behandeling. De heer Van Heuven zal binnen twee à drie weken met een strekt ter vervanging komen en de voorzitter vraagt of deze direct door kan naar de raadsagenda en hoeveel spreektijd gewenst is.

De heer Dekkers (GroenLinks) stelt dat de strekt ter vervanging nog moet komen en meent dat als deze discussie niet over wordt gedaan de behandeling in 30 minuten afgerond zou moeten kunnen worden.

De voorzitter geeft aan zelf 45 minuten voor te stellen.

De heer Schreuder (D66) meent dat dit afhangt van de strekt ter vervanging. Als daar nieuwe punten in staan dan zullen deze besproken moeten worden.

Mevrouw Sturkenboom (Student&Starter) is het daar mee eens, zeker als ook de definitie wordt aangepast.

De voorzitter stelt voor dit punt door te geleiden naar niet de eerstvolgende raadsagenda maar die daarna met een adviesbehandeltijd van 30 tot 45 minuten.

De voorzitter sluit de vergadering om 16.56 uur.

Lijst van toezeggingen

Er zijn geen toezeggingen gedaan.

Gemeente Utrecht

Verslag openbare avondvergadering commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte

Datum 18 november 2021
Locatie Stadhuishal, stadhuis
Verslag door mw. E. Wijsman (Notuleerservice Nederland)
Vaststelling verslag

Aanwezigen

De voorzitter, dhr. G. Te Hoonte, de wethouder, mevrouw L. van Hooijdonk, de heer K. Verschuure, de leden, mw. H. Assen (PvdA), mw. H. de Boer (GL), dhr. D. Bosch (PVV), dhr. F. Boudens (SP), mw. B. Dotinga (Student&Starter), dhr. M. van Dalen (VVD), mw. C. van Dun (D66), dhr. I. Simsek (DENK), dhr. S. Gaillard (Stadsbelang Utrecht), dhr. R. v.d. Graaf (CU), dhr. D. Harris (SP), dhr. M. van Heuven (PvdD), dhr. J. Koppelaar (Student&Starter), dhr. E. v.d. Marel (VVD), mw. L. Snippe (PvdD) dhr. T. Schipper (SP), dhr. J. Schreuder (D66), dhr. B. van Steeg (CDA), dhr. E. Virginia (GL)

Afwezigen

-

1. Opening en mededelingen

De **voorzitter** heropent de vergadering om 20.00 uur.

2. Vaststellen agenda en inventarisatie te bespreken agendapunten

N.v.t.

8. Raadsvoorstel Zienswijzen naar recreatieschappen, eerste begrotingswijziging 2021

De **voorzitter** heropent de vergadering**.**

De heer Van der Marel heeft al eerder verzocht om de PM-post transitiekosten in te vullen, omdat hij zich zorgen maakt over de 2,7 miljoen euro aan kosten die doorwerken in de begroting. Hij vraagt of er al meer zicht is en wat de consequenties daarvan voor de gemeente zijn.

Wethouder Van Hooijdonk meldt dat de raad een paar weken geleden het liquidatieplan heeft ontvangen en vandaag zijn de overige stukken van SGL, die nodig zijn om besluiten te nemen, verzonden. Er zal nog een raadsvoorstel worden gemaakt. In de opleggerbrief die vandaag verzonden is, staat dat er bij het volgende financiële moment invulling gegeven zal worden aan de PM-post. Het college stelt voor om het beheer bij Staatsbosbeheer neer te leggen. Daarbij speelt het wel een rol welke medewerkers er mee kunnen. Staatsbosbeheer moet alles nog bekijken voordat er een handtekening gezet kan worden. Zij kan nu dus niet zomaar even de getallen noemen, maar in de loop van 2022 wordt dit duidelijker. Het is de bedoeling dat tegen de zomer van 2022 de contracten worden gesloten met Staatsbosbeheer. De afspraak is dat geprobeerd wordt om dit eerst binnen de begroting van de schappen te regelen, maar mocht dat niet mogelijk zijn, dan zullen de deelnemers een extra bijdrage moeten leveren aan de transitiekosten. Zij verwacht namelijk niet dat het volledige bedrag uit de reserves kan worden gehaald, maar dit zal wel zo veel mogelijk worden geprobeerd.

De **voorzitter** stelt voor om dit punt als A-punt naar de raad door te geleiden. De aanwezigen kunnen zich daarin vinden.

Mevrouw **Assen** (PvdA) meldt dat de voorzitter slecht te verstaan is.

De **voorzitter** meldt dat dat er al de hele dag in deze zaal problemen met het geluid zijn, maar dat de vergadering toch gewoon door moet gaan.

9. Commissieagendering n.a.v. Raadsbrief Herinrichting Amsterdamsestraatweg

De **voorzitter** heropent de vergadering en geeft een toelichting op de stukken.

De heer **Van Dalen** (VVD) is blij dat er nu eindelijk over dit onderwerp wordt gesproken, maar betreurt het dat er veel tijd verloren is gegaan, omdat 4 jaar geleden ook al over dit onderwerp is gesproken. Toen is gekozen voor variant C. Dat voorstel was veel breder dan het voorstel dat nu voorligt. De schets zou toen voor de zomer 2018 worden uitgewerkt, maar dat is helaas niet gebeurd en de nieuwe coalitie heeft het plan terug naar de tekentafel verwezen. Het voorstel dat nu op tafel ligt, is niet veel anders, maar er zijn terrassen, parkeerplaatsen en plaatsen waar bomen zullen komen toegevoegd. Hij vraagt zich af of de uitgave van 8 miljoen euro wel nuttig zal worden besteed en of variant C van vier jaar geleden als uitgangspunt is genomen. Hij wil graag een vergelijking tussen variant C en de huidige schets en is benieuwd wat het college vindt van het idee om het verkeer op de Amsterdamsestraatweg te laten meanderen. Hij verzoekt de wethouder verder om meer parkeerplaatsen en laad- en losplaatsen, omdat de winkels in het gebied een belangrijke regionale functie hebben waardoor de bereikbaarheid per auto op peil gehouden moet worden. Hij betreurt het dat er vier jaar verloren zijn gegaan, omdat het plan van toen beter was. Hij verzoekt dat plan als uitgangspunt te nemen en het voorstel van meanderen daarbij mee te nemen. Op een vraag van de heer **De Graaf** (CU) waar het meanderen ten koste van gaat, zegt spreker dat de bomen meer bij elkaar geplaatst kunnen worden, zodat er ruimte is voor het meanderen waardoor er ook ruimte ontstaat voor parkeerplaatsen en laad- en losplaatsen. Hij vraagt of de ChristenUnie bereid is om zich daarvoor in te zetten.

De heer **De Graaf** (CU) constateert dat hij geen nieuwe keuze hoort van de VVD.

De heer **Schipper** (SP) vraagt of de heer Van Dalen het meanderen op de Carnegielaan goed vindt werken, als het gaat om het verminderen van de snelheid.

De heer **Van Dalen** (VVD) kan dat niet zeggen. Wel weet hij dat er situaties zijn waarbij dat kan. Hij denkt dat het goed is om op de Amsterdamsestraatweg de snelheid eruit te halen in verband met de veiligheid en ziet dit als een goede oplossing.

Mevrouw **Snippe** (PvdD) vreest dat dicht bij elkaar plaatsen van bomen ten koste zal gaan van de groeimogelijkheden van de bomen.

De heer **Van Dalen** (VVD) denkt dat dat afhankelijk is van het type boom dat wordt geplaatst. Hij streeft naar een mooie groene straat waar iedereen graag overheen loopt, maar die ook goed bereikbaar blijft.

Mevrouw **Snippe** (PvdD) vraagt of hij het met haar eens is dat bomen, die wel 40 jaar of langer mee kunnen gaan, zo oud mogelijk moeten kunnen worden.

De heer **Van Dalen** (VVD) zegt dat dat afhankelijk is van de plek en dat dat soms niet kan.

Mevrouw **Snippe** (PvdD) vraagt om een specifiek antwoord voor de Amsterdamsestraatweg.

De heer **Van Dalen** (VVD) zegt dat dat ook van de bomen afhangt. Het uitgangspunt moet zijn dat, als er ergens bomen worden neergezet, die niet direct ook weer gekapt worden.

Mevrouw **De Boer** (GL) denkt dat het meanderen gebeurt om meer parkeerplaatsen te creëren.

De heer **Van Dalen** (VVD) is van mening dat meanderen goed is voor de verkeersveiligheid wat hij een belangrijk uitgangspunt vindt. Daarnaast kunnen er parkeerplaatsen behouden blijven.

Mevrouw **De Boer** (GL) vraagt of, als het meanderen wordt toegepast, er in plaats van parkeerplaatsen meer ruimte gecreëerd kan worden voor de voetganger.

De heer **Van Dalen** (VVD) maakt zich zorgen over het aantal parkeerplaatsen dat verdwijnt. Hij vindt meer ruimte voor de groep voetgangers goed, maar een aantal bomen plaatsen ook.

Mevrouw **De Boer** (GL) denkt dat, nu er in plaats van parkeerplaatsen voor auto's meer fietsenrekken komen, de fietsers veel geld zullen uitgeven en dat dat economisch interessant is.

De heer **Van Dalen** (VVD) zegt dat winkeliers afhankelijk zijn van klanten uit de regio. Hij waarschuwt er daarom voor om de parkeerplaatsen weg te halen en zegt dat ook de bewoners dat niet willen.

De heer **Bosch** (PVV) zegt dat herinrichting van de Amsterdamsestraatweg naar een 30 km-gebied zijn fractie zorgen baart, omdat de inrichting dan zo moet zijn dat de veiligheid aantoonbaar wordt verbeterd. Hij vraagt de wethouder of deze echt denkt dat mensen hierdoor zachter gaan rijden en ziet meer in een flitspaal en handhaving. Hij denkt dat er niet veel verandert, maar vindt vooral de verkeersveiligheid belangrijk en hij maakt zich zorgen over het verdwijnen van de parkeerplekken. Hij vindt het goed dat er een eenrichtingsverkeer fietspad komt, maar dat er parkeerplaatsen verdwijnen voor de komst van fietsenrekken snapt hij niet, omdat de fietsenrekken daar nu al vaak niet worden gebruikt en fietsen overal worden neergezet.

Mevrouw **De Boer** (GL) zegt dat uit onderzoek is gebleken dat er behoefte is aan 854 parkeerplaatsen, terwijl er daar maar 535 zijn. Zij denkt dat fietsen vaak niet in de rekken worden geplaatst, omdat deze er niet meer in passen. Op een opmerking van de heer **Bosch** (PVV) dat de fietsenrekken vaak leeg zijn, vraagt zij of de heer Bosch zijn eigen waarneming beter vindt dan het onderzoek.

De heer **Bosch** (PVV) zegt dat hierop gehandhaafd dient te worden, zodat fietsen niet langer hinderlijk worden neergezet.

Mevrouw **Assen** (PvdA) zegt dat dat in strijd is met het feit dat er voor ondernemers een goed klimaat moet heersen. Fietsen moeten kunnen worden neergezet zonder dat er hinder ontstaat.

De heer **Bosch** (PVV) vraagt daarom de fietswrakken op te ruimen. De ondernemers krijgen te maken met een opgebroken weg en daarnaast moeten ook de gevels worden aangepast. Hij roept de wethouder op om de regels, die uit de jaren 90 stammen, te herzien en de ondernemers te ontzien. Zijn fractie heeft veel twijfel over de herinrichting van de straat en of deze zo verbetert. Hij wil dat de verkeersveiligheid van iedereen wordt gewaarborgd en dat er voldoende parkeergelegenheid is.

De heer **Van Dalen** (VVD) is het met hem eens dat de verkeersaso's moeten worden aangepakt en vraagt of de heer Bosch het met hem eens is dat er meer geld voor handhaving moet komen.

De heer **Bosch** (PVV) zegt dat hij het daarmee eens is en dat zijn fractie voor goede handhaving is.

De heer **Schreuder** (D66) is blij dat er nu een ontwerp ligt, omdat het herontwerp lang op zich heeft laten wachten. Zijn fractie is ook blij met de verlaging van de snelheid naar 30 km/h en extra fietsparkeerplaatsen, maar is er nog niet van overtuigd hoe dat moet worden uitgewerkt. Hij denkt dat de rijbaan uitnodigt om hard te rijden en heeft niet het idee dat het maximale wordt gedaan voor inrichting tot een 30 km-gebied. Hij vraagt ook waarom de middenscheiding van 1 m noodzakelijk is.

De heer **Bosch** (PVV) vraagt of de heer Schreuder ook voor handhaving van de norm voor 30 km-zones is.

De heer **Schreuder** (D66) laat dat aan hem. Hij vraagt of de 1 m in het midden toegevoegd kan worden aan de fietspaden aan weerszijden, of het nodig is om met 50 km/h de drempel te kunnen passeren en zegt dat het principe van rechte rijbanen voor zijn fractie niet heilig is, maar rustig verkeer heeft voor hem een hoge prioriteit. Op een vraag van de heer **Van der Graaf** (CU) welk alternatief hij voor de rechterrijbaan ziet, zegt spreker dat dat verderop in zijn betoog komt. Hij vreest dat het ontwikkelen van de Cartesius driehoek ook voor extra fietsverkeer zal zorgen en hij vraagt de wethouder of er gevarieerd kan worden in parkeerplaatsen. Op een vraag van mevrouw **Assen** (PvdA) of de heer Schreuder niet bang is dat er meer auto's op de weg zullen gaan rijden, zegt hij dat ervoor gekozen is om het aantal verkeersbewegingen van 11.000 naar 9000 terug te brengen. Op een vraag van mevrouw **Assen** (PvdA) hoe dit dan gerealiseerd kan worden, zegt spreker dat er een onderscheid dient te worden gemaakt tussen bestemmingsverkeer en ander verkeer.

Mevrouw **Assen** (PvdA) had graag gezien dat de situatie voor het fietsverkeer verbeterd zou worden door parkeerplekken weg te halen, maar dit is niet mogelijk, omdat ondernemers deze nodig hebben. Daarnaast komen er nieuwe woonprojecten om het gebied heen, maar de heer Schreuder kiest voor minder parkeerplaatsen.

De heer **Schreuder** (D66) pleit zeker niet voor het terugbrengen van het aantal parkeerplaatsen.

De heer **Van Dalen** (VVD) is daar blij mee en vraagt of de heer Schreuder het economisch belang van de winkeliers en de bereikbaarheid voor mensen van buiten Utrecht ook ziet.

De heer **Schreuder** (D66) zegt dat daar zeker ruimte voor blijft, maar daarnaast is er een tekort aan 300 fietsparkeerplaatsen en er zullen dus keuzes in de ruimte moeten worden gemaakt. Op een vraag van de heer **Van Dalen** (VVD) of de heer Schreuder nu wel of niet minder parkeerplaatsen wil, zegt deze dat zaken met elkaar verenigbaar zijn en dat de aanleg van meer fietsparkeerplekken te realiseren is. Hij vraagt de wethouder hoe het staat met het onderzoek naar de Boorstraatfietsroute die wellicht de druk op de Amsterdamsestraatweg kan verlichten. Hij vraagt of het, in verband met schuiven met fietspaden, mogelijk is dat de bomen zo worden geplant dat er geschoven kan worden, zonder dat de bomen weggehaald hoeven te worden. Hij vraagt hoe het staat met de fasering van het plan.

De heer **Van Steeg** (CDA) is blij dat er een plan ligt, maar is teleurgesteld over de uitwerking. Hij constateert dat er weinig ruimte is, maar wat er nu gebeurt is beperkt. Hij constateert dat de verkeersveiligheid de belangrijkste reden is voor het nieuwe plan. Hij betwijfelt echter of met invoering van de 30 km/h en het aanleggen van drempels de straat echt veiliger wordt. Hij verwijst naar de Graadt van Roggenweg waar ook een 30 km-zone is, maar daar worden de busverbindingen minder efficiënt. Hij constateert dat Qbuzz daar problemen mee heeft, omdat de exploitatie duurder wordt. Op een vraag van mevrouw **Assen** (PvdA) of bussen daar nu wel de 50 km/h halen, zegt spreker dat Qbuzz kennelijk problemen heeft met het terugbrengen van de snelheid tot 30 km/h.

Mevrouw **De Boer** (GL) denkt dat hier een andere situatie is dan op de Graadt van Roggenweg. Daar kunnen de bussen namelijk wel doorrijden, maar op de Amsterdamsestraatweg niet. Zij vraagt wat het probleem van de heer Van Steeg is.

De heer **Van Steeg** (CDA) zegt dat in de plannen staat vermeld dat Qbuzz daar moeite mee heeft. Zijn fractie heeft problemen met de manier waarop de Amsterdamsestraatweg is opgebouwd, het is een lange rechte weg en op het moment dat dat kan, wordt er ook vaak te hard gereden. Hij vraagt of de weg daarom anders ingericht kan worden, bijvoorbeeld door te meanderen. Op een vraag van de heer **Bosch** (PVV) of spreker ook vindt dat met dit plan de kans dat er hard gereden wordt blijft, bevestigt spreker dit. Hij denkt dat door aanleg van meer pleinen de kans groot is dat de autogebruiker mentaal constateert dat deze rustig moet rijden en dat dit beter helpt dan inrichting tot een 30 km-weg. Op een vraag van mevrouw **Dotinga** (Student&Starter) of spreker het met haar eens is dat, als er meer plateaus komen, men dus ook minder hard zal rijden, zegt spreker dat het hem vooral om het mentale idee gaat dat iemand daar rijdt op een plek waar mensen leven.

De heer **Bosch** (PVV) zegt dat, als de weg vol gelegd wordt met drempels, dit ten koste zal gaan van het OV en het comfort daarvan.

De heer **Van Steeg** (CDA) is het daarmee eens. Op de kruisingen van de Amsterdamsestraatweg gebeuren veel ongelukken en hij vindt daarover maar weinig in het plan terug. Hij vraagt de wethouder hoe deze ervoor kan zorgen dat het overzichtelijker wordt. De geluidshinder is ook te hoog en hij is bang dat de 30 km/h daar niet echt bij zal helpen. Hij vraagt wat hier nog aan gedaan kan worden.

Mevrouw **De Boer** (GL) zegt dat er veel ongelukken op deze weg zijn vanwege afslaande automobilisten die de fietsers niet zien en denkt dat daar in het plan wel iets aan wordt gedaan.

De heer **Van Steeg** (CDA) zegt dat dat beperkt is en dat een ongeluk ook niet altijd de schuld van de automobilist is. Dit heeft namelijk ook te maken met de overzichtelijkheid van de kruisingen en de verkeersbewegingen.

Mevrouw **De Boer** (GL) heeft het niet over schuld gehad; het gaat erom dat men elkaar niet ziet.

De heer **Van Steeg** (CDA) betreurt het dat in het plan alleen naar de Amsterdamsestraatweg wordt gekeken. Hij vindt dat aanleg van een tunnel in de Voorstraat een randvoorwaarde is en hij vraagt of er ook gekeken wordt naar andere fietsroutes. Hij is positief over het plan van het fietsparkeren en vindt dat daarvoor meer mogelijkheden geboden moeten worden. Hij vraagt of een buurtstalling wellicht een oplossing is voor het probleem met te weinig ruimte. Hij constateert dat het aantal parkeerplaatsen afneemt en dat er in september een parkeeronderzoek is gedaan. In de afgelopen maanden waren er echter vanwege corona minder verkeersbewegingen en hij vraagt of dat meegenomen is.

De heer **Gaillard** (Stadbelang Utrecht) zou graag zien dat er gewerkt wordt met compartimenteren en constateert dat daar geen visie op is. Hij denkt echter dat de Amsterdamsestraatweg niet zonder kan.

De heer **Bosch** (PVV) zegt dat compartimenteren een wens van Stadsbelang Utrecht is. Hij vraagt wat compartimenteren nu eigenlijk oplost en waar het verkeer dan naartoe gaat.

De heer **Gaillard** (Stadbelang Utrecht) zou graag zien dat het doorgaand verkeer meer gebruik maakt van de buitenwegen. Hij vraagt hoe het college aankijkt tegen een eventueel verbod om linksaf te slaan naar de Marnixlaan, zodat er minder doorgaand verkeer op de Amsterdamsestraatweg is. Hij is het eens met D66 over de discrepantie tussen de infrastructuur en de hogere ambitie om de snelheid terug te brengen.

De heer **Van der Graaf** (CU) vraagt of dit het maximaal haalbare is voor de Amsterdamsestraatweg en of er niet meer mogelijk is om voetgangers en fietsverkeer meer ruimte te geven. Er is hard gewerkt aan het plan en er staan veel goede dingen in. Hij denkt dat met verlaging van de maximumsnelheid van 50 naar 30 km/h de straat een stuk verkeersveiliger wordt.

Toch deelt hij de zorgen van de Fietsersbond m.b.t. snel optrekkend verkeer en verkeersplateaus en hij vraagt hoe de wethouder dat ziet. Hij vraagt waarom fietsers en auto's niet gemengd kunnen worden op de Amsterdamsestraatweg, of er nog onderzoek wordt gedaan naar het terugbrengen van het autoverkeer en hoe flexibel het ontwerp is, zodat dat later nog kan worden aangepast. Op een vraag van de heer **Bosch** (PVV) of spreker er een fietsstraat van wil maken, zegt hij dat hij het beste wil voor de groep die de weg gebruikt.

De heer **Bosch** (PVV) zegt dat de automobilist daar het meest aanwezig is en of hij het daarom met hem eens is dat de weg daarvoor moet worden ingericht.

De heer **Van der Graaf** (CU) zegt dat de weg moet worden ingericht volgens de regels die er gelden. Hij zou graag zien dat de weg wordt ingericht voor de primaire gebruiker, de fietser.

De heer **Van Dalen** (VVD) begrijpt dat er meer fietsers dan auto's zijn op de Amsterdamsestraatweg en hij vreest dat, als de Amsterdamsestraatweg een fietsstraat wordt, het daar levensgevaarlijk wordt, omdat er ook nog bussen rijden.

De heer **Van der Graaf** (CU) zegt dat daar in de afgelopen jaren veel onderzoek naar is gedaan. Het aantal auto's dat er nu rijdt staat dat toe. Hij vraagt welke onderzoeken er zijn om het autoverkeer terug te dringen, zodat de weg veilig wordt voor fietsers. Hij denkt dat het voor de veiligheid van de fietser beter is om midden op de weg te fietsen.

De heer **Van Dalen** (VVD) vraagt of de ChristenUnie op de Amsterdamsestraatweg nu wel of geen fietsstraat wil hebben.

De heer **Van der Graaf** (CU) denkt dat je daar op den duur naartoe moet, maar dat dat nu nog niet kan. Hij vraagt waarom er gekozen is voor een breedte van de weg van 6,5 m en niet van 6 m. Zijn fractie denkt namelijk dat, hoe smaller de weg is, des te groter het remmend effect is en dat is beter voor de verkeersveiligheid.

Mevrouw **Dotinga** (Student&Starter) heeft in het verleden zelf geconstateerd dat auto's in dit gebied te hard reden. Op een vraag van de heer **Bosch** (PVV) hoe objectief die waarneming was, zegt zij dat zij dat constateerde. Zij is blij dat er nu meer ruimte voor de fietsers komt die de straat veel gebruiken en daarbij wil Utrecht fietsstad nummer 1 worden. Zij constateert dat in het plan alleen het zuidelijke deel verbreed wordt, maar zou liever zien dat dat over de hele weg, tot aan de Marnixstraat, gebeurt. Zij vraagt de wethouder of dat kan. Haar fractie is blij dat er 19 bezoekers-parkeerplaatsen worden weggehaald ten gunste van meer groen en fietsparkeerplekken. Zij zou graag zien dat er nog meer parkeerplekken worden omgezet in fietsparkeerplekken en wijst erop dat een autoparkeerplek ruimte biedt voor 14 fietsen. Zij vraagt of de parkeerplekken daar ook groen en waterdoorlatend kunnen worden.

Mevrouw **Assen** (PvdA) is het daarmee eens, maar zegt dat ondernemers de parkeerplekken nodig hebben voor de klandizie en vraagt wat Student&Starter daarvan vindt.

Mevrouw **Dotinga** (Student&Starter) wil graag voorrang geven aan de fiets, omdat Utrecht fietsstad nummer 1 wil zijn. Meer ruimte voor de voetgangers kan er alleen komen als er meer fietsparkeerplekken komen. Zij denkt dat er extra maatregelen nodig zijn om de maximumsnelheid van 30 km/h ook echt te laten werken en verzoekt de wethouder dit mee te nemen, de weg breder te maken en meer plateaus en drempels aan te brengen.

De heer **Van Dalen** (VVD) vraagt of zij ook vindt dat variant C uit 2017 beter was.

Mevrouw **Dotinga** (Student&Starter) kan daar geen antwoord op geven. Zij is het eens met het CDA over de fietsenstallingen.

Mevrouw **Assen** (PvdA) is blij dat er eindelijk een plan ligt. Zij vraagt de wethouder waarom dit zo lang heeft geduurd. Zij woont al jaren in deze buurt en zegt dat het daar voor de fietser onveilig is. Zij vreest dat het nieuwe plan die onveiligheid niet zal oplossen, omdat er eenvoudig te weinig ruimte is. Dit komt ook door de gevolgen van de verdichting die effect op de leefomgeving heeft. Er rijden dagelijks al 20.000 fietsers op de Amsterdamsestraatweg en dan wordt er in de

omgeving ook nog bijgebouwd. Zij vraagt de wethouder hoe deze dat ziet. Daarnaast zegt zij dat fietskoeriers, brede bakfietsen en andere soorten fietsen de druk op de fietspaden verhogen en zij vraagt hoe de wethouder dat ziet. Zij vreest dat de plannen eigenlijk alweer achterhaald zijn als gestart wordt met de werkzaamheden en vindt dat er te weinig ruimte in de plannen is voor voetgangers en fietsers. Ze vraagt de wethouder of er wellicht meer ruimte kan komen en of er andere fietsroutes kunnen worden aangelegd. Ze vraagt of de wethouder ervoor kan zorgen dat de stoep in het nieuwe ontwerp niet smaller wordt. Ze constateert dat er tussen de vier plateaus veel ruimte zit en vraagt of er meer veilige oversteekplaatsen kunnen komen. Zij verzoekt ook om voldoende fietsparkeerplekken aan te leggen, zodat de stoep objectvrij wordt. Zij vraagt hoe de snelheidsbeperkende maatregelen geborgd worden. Op een vraag van de heer **Bosch** (PVV) of zij iets ziet in meer flitspalen, zegt zij dat graag van de wethouder te willen horen. Zij denkt dat de verkeersveiligheid en het gedrag aangepast moeten worden. Zij is blij met de verblijfsfunctie voor de pleinen, maar verzoekt om dan ook het Van Beuningenplein mee te nemen. Zij vindt het jammer dat pas in 2023 de eerste schop de grond in gaat en vraagt het college wat dit op korte termijn wil doen om de Amsterdamsestraatweg verkeersveiliger te maken. Zij suggereert om stoplichten neer te zetten.

Mevrouw **De Boer** (GL) is blij met het plan vanwege de 30 km/h, meer plateaus en middeneilanden, minder auto's per etmaal, meer ruimte voor fietsparkeren en meer groen. Zij zou graag zien dat de middeneilanden breder worden. Ze is blij dat de kruisingen verkeersveiliger worden, dat de zichtbaarheid wordt verbeterd en dat er een mooiere inrichting komt. Toch heeft zij ook een gevoel van onbehagen, omdat er 110 nieuwe bomen worden geplant waardoor de breedte van de rijbanen wordt vastgelegd en er weinig verbetert. Zij zou graag zien dat er een menging ontstaat van fiets- en autoverkeer, zodat de snelheid echt omlaaggaat. De Amsterdamsestraatweg is een van de onveiligste straten in Nederland en daarom moet er echt iets gebeuren. Zij denkt dat dit plan het maximaal haalbare op korte termijn is. Zij verzoekt de wethouder binnen het huidige ontwerp te toetsen of menging van fiets- en autoverkeer in de toekomst mogelijk blijft. Zij verzoekt de wethouder de ruimte voor de fiets te maximaliseren. Zij denkt dat de eilanden een te hoog trillingsniveau opleveren en vraagt of dit verholpen kan worden door ze in asfalt aan te leggen en waarom daar niet voor gekozen is. Zij is het eens met de PvdA over de alternatieve fietsroutes en zou graag zien dat er in dit gebied meer biodiversiteit komt.

Mevrouw **Snippe** (PvdD) zou graag zien dat de stoepen obstakelvrij worden gemaakt en dat er meer biodiversiteit komt. Zij zou het zonde vinden als er bomen gekapt worden, omdat deze een gebrek aan groeiruimte hebben en daarom verzoekt ze ervoor te zorgen dat de bomen die gepland worden ook voldoende ruimte hebben om te groeien. Zij denkt dat het groenstructuurplan nog niet compleet is en zou graag zien dat er meer bomen komen, evenals fietsparkeerplekken. Ook heeft zij een voorkeur voor bomen boven terrassen en zij wil graag minder parkeerplekken voor auto's. Zij verzoekt daarom de wethouder om meer dan 19 parkeerplekken weg te halen, omdat dat in verband met klimaatadaptatie heel belangrijk is. Haar fractie is van mening dat eenrichtingsverkeer daar het beste is en ze vraagt wat de wethouder daarvan denkt.

De heer **Simsek** (DENK) zegt dat niet alleen bedrijven belang hebben bij de bereikbaarheid van de winkels per auto, maar ook ouderen en mensen die niet zonder de auto kunnen. Hij vraagt de wethouder hoe aan deze doelgroepen tegemoetgekomen wordt. Hij is het eens met het CDA als het gaat om de overzichtelijkheid van de kruisingen.

De heer **Schipper** (SP) constateert dat er gestreefd wordt naar een beperking van de uitstalling tot 50 cm vanuit de gevel, maar vraagt of handhaving op basis van de APV dan wel mogelijk is. Hij verwijst naar pagina 31 en wil dat de oversteek volledig toegankelijk wordt gemaakt in plaats van zo veel mogelijk. Hij heeft grote twijfels of dit plan voldoet voor de Amsterdamsestraatweg. Het kost veel geld en eigenlijk is er weinig afname van het verkeer. Hij is het eens met de PvdA als het gaat om alternatieve routes. Hij vraagt hoe het staat met de planning van het plan mede met het oog op het aardgasvrij maken van de omgeving en zou het jammer vinden als de straat dan weer open moet als deze net is aangelegd. Hij vraagt of de financiële planning nog klopt.

De **voorzitter** schorst de vergadering voor enkele minuten.

De **voorzitter** heropent de vergadering.

Wethouder **Verschuure** zegt dat er enkele jaren geleden al een plan klaar lag. Variant C lijkt erg op wat er nu voorligt, maar in het verleden bleek dat menging van verkeer niet mogelijk was. Daarom is de verkeersstudie Noord-West uitgevoerd en daarbij is bekeken of het verkeer van de Amsterdamsestraatweg verder kan worden teruggedrongen. Het college wil zeker weten dat er niet nog meer optimalisatie mogelijk is dan er nu voorligt. Voor 8 miljoen euro krijgt men een betere verkeersveiligheid, leefbaarheid en kwaliteit en dit is dus een plus voor de Amsterdamsestraatweg. Op een vraag van de heer **Van Dalen** (VVD) of de wethouder het met hem eens is dat 8 miljoen euro veel geld is voor de weinige veranderingen die er komen, antwoordt hij ontkennend. Er komen veel veranderingen, zoals het obstakelvrij maken van de stoepen, de aanleg van pleinen, verbreding van de fietspaden in het zuidelijke deel en verlaging van de snelheid van 50 naar 30 km/h. Met betrekking tot de oproep om te meanderen zegt hij dat de plateaus omhooggaan en dat er sowieso een slinger in de weg ontstaat, maar meer is daar niet mogelijk. In september 2021 is er een onderzoek gedaan naar het laden en lossen en parkeren op die plaats. Gebleken is dat de laad- en losplekken verminderd kunnen worden en dat geldt ook voor het aantal parkeerplaatsen.

Mevrouw **Assen** (PvdA) verzoekt de wethouder om deze gegevens nog aan de raad toe te zenden. Zij wil ook weten of het onderzoek representatief is vanwege de invloeden van de coronacrisis.

Wethouder **Verschuure** zegt dat de metingen in september zijn gedaan en dat er toen geen coronamaatregelen waren. Met betrekking tot de impact op de economie zegt hij dat er in de omgeving van de Amsterdamsestraatweg volop wordt gebouwd en dat de klandizie bij de winkels op de Amsterdamsestraatweg daardoor ook flink zal toenemen. Op een vraag van de heer **Van Dalen** (VVD) of de wethouder met de ondernemers wil overleggen, zodat de gevels niet in een keer behoeven te worden aangepakt, omdat dat hen veel geld scheelt in deze zware tijd, zegt de wethouder dat dat een heel ander onderwerp is. Er is met ondernemers van de Amsterdamsestraatweg afgesproken dat er een kwaliteitsimpuls komt en daarom zal worden aangegeven wat er met lichtreclames wel en niet mag. De ondernemers krijgen wel meer tijd om dit te realiseren, maar daar moet wel mee gestart worden.

De **voorzitter** merkt op dat dit onderwerp niet over mobiliteit gaat en verzoekt de aanwezigen zich daartoe te beperken.

Wethouder **Verschuure** zegt dat er met het planten van de bomen rekening is gehouden met de toekomst. Mocht de ruimte anders ingericht worden en er een mix van auto's en fietsen komen, dan kunnen de bomen gewoon blijven staan. Op een vraag van mevrouw **Snippe** (PvdD) of er nog voldoende groeiruimte is, antwoordt de wethouder bevestigend en zegt dat de strook daarom zo breed is. Daarnaast is dat ook nodig voor het parkeren. Op dit moment zijn er 146 parkeerplaatsen en daarvan komen er 124 terug en ook het aantal laad- en losplaatsen zal worden teruggebracht. Met betrekking tot plaatsing van flitspalen zegt hij dat dat een kwestie van het Openbaar Ministerie (OM) is. Gemeentes kunnen wel een verzoek daartoe doen, maar het OM zegt dan waarschijnlijk dat er op 30 km-wegen geen flitspalen geplaatst worden.

De heer **Bosch** (PVV) constateert dat het een rechte weg is en vraagt wat er nu aantoonbaar gebeurt om de verkeersveiligheid te vergroten.

Wethouder **Verschuure** zegt dat de weg wordt ingericht met drempels en chicanes, zodat een deel van de snelheid eruit gehaald wordt.

De heer **Bosch** (PVV) weet dat op de Kanaalstraat de drempels veel geluidsoverlast veroorzaken en denkt dat het een het ander niet uitsluit.

Mevrouw **Assen** (PvdA) vraagt zich af waarom er dan op dit moment geen flitspalen op de weg worden gezet, nu het een 50 km-zone is.

Wethouder **Verschuure** kan daar geen antwoord op geven. Hij zegt dat er displays zullen worden geplaatst en op plekken waar veel ongelukken gebeuren zullen de parkeerplekken weggehaald worden. Er zal ook gekeken worden of er nog meer met de straat kan worden gedaan. Tweemaal per jaar is er een actie om verkeerd geparkeerde fietsen te verwijderen. Met betrekking tot de

middenberm van 1 m zegt hij dat deze nodig is, zodat bussen elkaar kunnen passeren. Daarnaast moeten noodhulpdiensten een snelheid van 50 km/h kunnen halen.

Mevrouw **De Boer** (GL) is van mening dat dit laatste ook mogelijk is op een weg met een breedte van 6 m, omdat dat ook elders het geval is.

Wethouder **Verschuure** heeft vernomen dat er echt een breedte van 6,5 m nodig is.

Mevrouw **De Boer** (GL) verzoekt de wethouder dit nog na te gaan en zij zal dan de straten aanleveren waar dit wel mogelijk is.

Wethouder **Verschuure** zegt dat verbreding van de fietspaden mogelijk is op het zuidelijke deel van de weg, maar niet op het noordelijke deel. Het is de bedoeling dat er bij de Voorstraat een tunnel wordt gerealiseerd en hierover zal binnenkort een brief aan de raad gezonden worden.

De heer **Schreuder** (D66) doet de suggestie om daar waar het kan de 2,40 m aan te houden, maar op andere plekken de weg iets smaller te maken ten gunste van de fietspaden.

Wethouder **Verschuure** zegt dat, als dat zou kunnen, dat ook zal worden gedaan, maar er is slechts een beperkte ruimte. Hij wijst erop dat er bomen zullen worden geplaatst.

De heer **Bosch** (PVV) vraagt of er nog iets wordt vermeld over obstakels zoals vuilcontainers en over het uitstelbeleid.

Wethouder **Verschuure** zegt dat het de bedoeling is dat de stoep vrij is om op te lopen en dat fietsen niet op de stoep behoren te staan. Met betrekking tot het uitstalbeleid zegt hij dat sommige ondernemers iets op de straat willen plaatsen. Dit moet worden toegestaan mits de stoep die mogelijkheid heeft.

De heer **Bosch** (PVV) zegt dat dergelijke borden de ene keer hier staan en dan weer daar en hij zou graag zien dat daarop beleid wordt gemaakt.

Wethouder **Verschuure** zegt dat de raad opdracht heeft gegeven over de uitstalling en dat deze anders een andere opdracht zou moeten meegeven.

De heer **Van Steeg** (CDA) is benieuwd naar de brief over de Voorstraat.

Wethouder **Verschuure** wijst op de ontwikkelingen van Wisselspoor en zegt dat er nog onderzoek wordt gedaan naar spreiding van de druk van het fietsverkeer. Met betrekking tot de fasering zegt hij dat deze nog niet vaststaat. Wellicht zal er vanuit zuid naar noord worden gewerkt, maar daar moet nog verder over worden gesproken.

De heer **Schreuder** (D66) vraagt zich af waar het verkeer naartoe gaat als de verkeersader wordt afgesloten.

Wethouder **Verschuure** zegt dat dit dan een probleem voor de omliggende straten wordt. In de verkeersstudie Noord-West zijn de routes overigens wel genoemd. Hij zegt dat aanleg van extra pleinen met dit budget niet haalbaar is. Qbuzz zou graag sneller willen kunnen rijden, maar heeft wel begrip voor het standpunt over de snelheid. Het overzichtelijker maken van de kruising bij de Marnixstraat is budgettair niet haalbaar. Het terugbrengen van 11.000 auto's naar 9000 auto's die per dag over de Amsterdamsestraatweg rijden en het omlaag brengen van de maximumsnelheid op de weg zal gunstig uitvallen voor de geluidshinder, maar een en ander zal nog verder worden uitgezocht. Op een vraag van mevrouw **Assen** (PvdA) hoe het mogelijk is dat het fietsverkeer door de projecten in de omgeving wel toeneemt, maar het autoverkeer niet, zegt de wethouder dat er een ingreep komt op het Westplein en dat er een stadsboulevard komt die een verkeersremmende werking heeft. Daarom denkt het college dat het aantal auto's teruggebracht kan worden naar 9000.

De heer **Van Steeg** (CDA) zegt dat het terugbrengen van de maximumsnelheid slechts 1dB aan geluid scheelt en hij vraagt de wethouder wat er verder gedaan wordt om een en ander aan de normen te laten voldoen.

Wethouder **Verschuure** zegt dat het maximaal haalbare gedaan wordt, maar dat meer geluidsbeperking niet mogelijk is.

De heer **Van Dalen** (VVD) maakt zich zorgen dat klanten van winkeliers uit de omgeving straks niet meer bij de winkels kunnen komen.

Wethouder **Verschuure** spreekt dit tegen en zegt dat dat niet de bedoeling van het college is.

De heer **Bosch** (PVV) herinnert eraan dat zijn fractie eerder een motie over stil asfalt heeft ingediend en vraagt waarom die niet wordt gebruikt.

Wethouder **Verschuure** is bereid om daar nog eens naar te kijken mits daar voldoende budget voor is. De geluidsproductie zit vooral in het terugbrengen van de snelheid. Met betrekking tot andere fietsroutes zegt hij dat een tunnel bij de Boorstraat en de route Noord wellicht leiden tot minder fietsverkeer op de Amsterdamsestraatweg. Hij wijst erop dat de route over de Schutstraat geen hoofdfietsroute is, maar hij wil daar wel een beter oversteekbare plek van maken. Er is een fors tekort aan fietsparkeerplaatsen en daarom worden die er toegevoegd. M.b.t. Buurtstromen, zegt hij dat dit redelijk zeker is en dat deze op de Dijkstraat komt en er worden nog twee andere locaties op de Amsterdamsestraatweg onderzocht. Er is niet overwogen om een verbod te maken voor het linksaf slaan naar de Marnixlaan, omdat de druk op het Westplein dan zou toenemen. Inmiddels is er twee jaar lang onderzoek gedaan naar menging van auto- en fietsverkeer en de wethouder verwacht daarom niet dat daar nog iets anders uit gaat komen. Met betrekking tot de toekomst van de bomen zegt hij dat dat is onderzocht en dat dat mogelijk is.

De heer **Van der Graaf** (CU) vraagt of de wethouder in zijn brief nog terugkomt op de reden waarom een breedte van 6 m niet mogelijk is.

Wethouder **Verschuure** zal daar nog op terugkomen. Als het mogelijk is om de breedte op 6 m te stellen, dan neemt hij dat mee. Er wordt nu gekozen voor een bepaald aantal parkeerplekken, omdat dat de wens van ondernemers en omwonenden is, maar wellicht kan dit in de toekomst minder worden. Het nemen van nog meer maatregelen om de maximumsnelheid van 30 km/h te kunnen bereiken, past niet binnen het budget.

Mevrouw **De Boer** (GL) vraagt of de wethouder gelooft dat de 30 km/h daar geloofwaardig wordt.

Wethouder **Verschuure** bevestigt dit, omdat er een plan met verhogingen ligt.

Mevrouw **Assen** (PvdA) zou liever zien dat er een plan zou liggen waarmee het wordt zoals haar fractie wil en ze vraagt of de wethouder hier tevreden mee is.

Wethouder **Verschuure** is inderdaad tevreden, maar erkent dat er beperkingen zijn. Als er in dit gebied geen bussen zouden rijden, zouden er andere mogelijkheden zijn, maar zolang er 9000 auto’s per dag doorheen rijden, zal deze straat druk blijven.

Mevrouw **Assen** (PvdA) constateert dat er voor de extra plannen geen budget beschikbaar is.

Wethouder **Verschuure** zegt dat een vijfde plein niet in het budget past, maar hij denkt dat het met deze plannen geloofwaardig is dat een maximumsnelheid van 30 km/h haalbaar is.

Mevrouw **De Boer** (GL) vraagt wat de kosten van extra pleinen zijn, zodat de raad eventueel een afweging zou kunnen maken.

Wethouder **Verschuure** is bereid om te kijken wat een extra plein kost, maar het college wil ook nog graag de Boorstraattunnel financieren en op andere plekken verkeersmaatregelen nemen.

De heer **Van Dalen** (VVD) oppert dat er met aanleg van een stadsboulevard en niet aanpassen van de Maliebaan wellicht geld te verdienen valt.

Wethouder **Verschuure** zegt dat de raad de budgetrechten heeft, maar dat dat geen voorstel van het college is. De groei van het aantal verkeersbewegingen is verwerkt in het model. De stoep zal even breed blijven en obstakelvrij zijn. De oversteekbaarheid is nu 2,75 m op de pleinen en er zullen parkeerplekken worden weggehaald; in de verkeerswerkgroep wordt daar binnenkort over gesproken. Op een vraag van mevrouw **Assen** (PvdA) wat de alternatieve fietsroutes zijn, zegt hij dat de fietsroute van Dam tot Dom en de fietsroute onder Noord kansrijk zijn. M.b.t de trillingen zegt hij dat wordt onderzocht of asfalt met een print daartegen helpt. Er zal gekeken worden naar het versterken van de biodiversiteit en het college is van mening dat het aantal parkeerplaatsen dat nu gepland staat ook nodig is. Dit heeft ook met het budget te maken. Eenrichtingsverkeer vindt hij geen goed idee, omdat het dan veel drukker wordt op andere plekken in de wijk. Met betrekking tot fiets parkeren en de APV verwijst hij naar de raad die daarover gaat.

De heer **Schipper** (SP) zegt dat er afspraken met de winkeliers zijn dat op de stoep voor uitstalling 50 cm wordt aangehouden, terwijl de APV aangeeft dat de afstand een meter is. Daarom vraagt hij hoe dit gehandhaafd wordt.

Wethouder **Verschuure** zegt dat daarover met de ondernemers in de binnenstad wordt gesproken. De afspraken moeten worden vastgelegd en er kan een voorstel worden gedaan bij de APV. De klankbordgroep heeft de toegankelijkheid gecontroleerd en daaruit is gebleken dat er volledige toegankelijkheid is. Hij vindt ook dat er rekening moet worden gehouden met het aardgasvrij maken van de wijken, zodat de straat niet twee keer open moet.

De heer **Schipper** (SP) zou graag zien dat, als er volledige toegankelijkheid is, dat ook in de plannen wordt opgeschreven, zodat dit een harde garantie is.

Wethouder **Verschuure** is het daarmee eens en vindt het vreemd dat dat er niet in staat. In het budget is rekening gehouden met prijsstijgingen, maar een garantie op de kosten is niet mogelijk.

Mevrouw **Dotinga** (Student&Starter) wil nog weten of het mogelijk is dat bestaande parkeerplekken worden omgevormd tot groene en waterdoorlatende parkeerplekken.

De heer **Van Dalen** (VVD) wil nog graag een brief hebben met een vergelijking tussen het huidige plan en variant C, omdat hij vanavond ook zaken uit variant A heeft gehoord.

Wethouder **Verschuure** heeft toegezegd dat er een brief wordt geschreven en bevestigt dat variant C lijkt op het voorliggende plan. Hij voelt er echter weinig voor om de varianten te vergelijken en vindt het plan dat nu voorligt een prima plan. Hij meldt dat de parkeerplekken waterdoorlatend maken mogelijk is, maar groen is lastig op plekken met veel verkeer.

De **voorzitter** zegt dat er geen tweede termijn zal worden gehouden.

Mevrouw **Assen** (PvdA) heeft nog geen antwoord ontvangen op haar vraag hoe de wethouder anticipeert op veranderend verkeer op de fietspaden, zoals Pedelecs.

Wethouder **Verschuure** zegt dat dat voor de hele stad geldt.

De **voorzitter** constateert dat er een toezegging is gedaan, namelijk dat het verkeersonderzoek van september 2021 met betrekking tot de Amsterdamsestraatweg met de raad zal worden gedeeld. Hij bedankt de wethouder voor zijn inbreng. Hij schorst de vergadering voor enkele minuten.

De **voorzitter** heropent de vergadering.

10. Hengelen in gemeentelijk water

De **voorzitter** geeft een toelichting op het punt en meldt dat dit punt in een termijn zal worden behandeld.

De heer **Van Heuven** (PvdD) vraagt of het wenselijk is dat de gemeente Utrecht toelaat dat mensen plezier beleven aan het kwellen van dieren. Hij noemt hengelen dierenmishandeling. Hij wijst erop dat de Kamer voor de Binnenvaart nog geen uitspraak heeft gedaan en dat de termijn met zes weken is verlengd. Hij vraagt de wethouder wat dit betekent voor de contractverlenging die in januari zou ingaan. Zijn fractie zou graag zien dat het hengelen aan banden wordt gelegd in alle wateren en hij vraagt hoe andere fracties dat zien en welk tijdpad daarvoor nodig is. Het is de vraag wat nu in het contract kan worden opgenomen en wat later en hij wil weten waarom de raad niet is betrokken bij dit proces. Zijn fractie vindt dat de vislessen die op basisscholen worden gegeven weinig bijdragen aan het verkrijgen van respect voor dieren en hij vraagt wat de wethouder daarvan vindt. Hij zou liever zien dat er duurzaamheidslessen op scholen worden gegeven met aandacht voor het dierenwelzijn. Handhaving is lastig; dit geschiedt door boa's en controleurs en het is de vraag hoe streng deze zijn. Hij vindt dat een groot probleem en vraagt de wethouder wat daaraan te doen is. De Visserijwet stamt uit 1963 en maakt geen verschil tussen beroepsvissers en sportvissers. Hij vraagt de wethouder of het mogelijk is het Rijk in beweging te krijgen, zodat deze wet wordt gemoderniseerd, ook al omdat de dierenervaring in deze wet niet wordt meegenomen. Zijn fractie zou graag een aantal punten willen terugzien in het nieuwe contract, zoals het verbieden van het gebruik van vislood en leefnetten en de hoeveelheid hengels die een persoon mag gebruiken. Daarnaast is hij blij dat het WK Vissen niet doorgaat en hij hoopt dat de organisatie hiervoor niet meer aanklopt bij de gemeente Utrecht.

De heer **Virginia** (GL) zegt dat in de nota Dierenwelzijn staat dat hengelen bij vissen ernstige pijn en stress veroorzaakt. Hij vraagt de wethouder wat er juridisch mogelijk is om het aantal viswateren in de stad te verminderen. Hij is blij dat het WK Vissen niet doorgaat. In de eerder ingediende motie is aan de wethouder dringend verzocht om in Den Haag te blijven pleiten voor meer gemeentelijke bevoegdheden, in ieder geval bij evenementen. Hij vraagt of de wethouder zich ervan bewust is dat meer kennis bij de boa's over illegaal vissen kan bijdragen tot beter dierenwelzijn en welke mogelijkheden er zijn om die kennis te vergroten. Hij zou graag zien dat er in het onderwijs meer aandacht komt voor dierenwelzijn en vraagt hoe de wethouder hiervoor kan zorgen.

De heer **Koppelaar** (Student&Starter) zegt dat uit onderzoek is gebleken dat hengelen niet goed is voor de vissen en daarom roept hij op om het sportvissen te verbieden en geen nieuw contract aan te gaan. Mocht het contract met AUHV toch verlengd worden, dan zou hij graag zien dat er voorwaarden worden gesteld. Het geven van vislessen op scholen moet volgens hem stoppen evenals het houden van viswedstrijden. Hij zou graag zien dat er strenge voorwaarden worden gesteld aan het materiaal waar sportvissers mee werken, zodat er een minimum aan dierenleed wordt veroorzaakt. Tevens zou hij graag meer hengelvrije zones willen hebben en daarom staat zijn fractie ervoor open om meer gebieden aan te wijzen als hengelvrijezone. Hij roept op om in Utrecht te stoppen met het sportvissen of anders de voorwaarden strenger te maken.

Mevrouw **Assen** (PvdA) vraagt of de fractie van Student&Starter van mening is dat er geen rekening moet worden gehouden met de ruim 10.000 mensen die vissen als hobby hebben en zij wil ook graag weten wat andere partijen vinden.

De heer **Virginia** (GL) vraagt mevrouw Assen of bij educatie en voorlichting aan jongeren meer informatie wordt aangegeven over dierenleed, waardoor het animo voor vissen wellicht zal afnemen. Hij vraagt de fractie van Student&Starter of de Merwedekanaalzone een gemeentelijk viswater is of niet. Mocht dat niet zo zijn, dan kan er wellicht in gesprek worden gegaan met instanties over viswater dat in Utrecht gelegen is, maar niet van de gemeente is, zodat dat wellicht ook hengelvrij kan worden gemaakt.

De heer **Koppelaar** (Student&Starter) zegt dat de Merwedekanaalzone van Rijkswaterstaat is en dat hij graag een gesprek wil aangaan met die instantie.

De heer **Harris** (SP) vraagt of de gemeente andere hobby's moet stimuleren.

De heer **Koppelaar** (Student&Starter) denkt dat het wel goed is als de gemeente stimuleert. Het aandoen van leed moet echter niet gestimuleerd worden.

Mevrouw **Van Dun** (D66) bedankt de Partij voor de Dieren voor het onderzoek. Er zijn vier vragen gesteld die zij zal beantwoorden. Haar fractie heeft niet veel op met, maar ook niet veel tegen hengelen. De mensen die hengelen hebben aandacht voor de natuur, maar zij kan geen antwoord geven op de vraag of de vissen eronder lijden en daarom wil haar fractie dit ook niet verbieden.

De heer **Van Heuven** (PvdD) verwijst naar de wetenschappelijke lijst in de stukken. Hij vraagt of mevrouw Van Dun niet vindt dat het leed van de vissen boven het plezier van de mensen moet worden gesteld.

Mevrouw **Van Dun** (D66) constateert dat de heer Koppelaar zegt dat dierenleed zwaarder weegt dan het plezier van de hengelaars, maar bij haar fractie is dat precies andersom. Op een vraag van de heer **Van Heuven** (PvdD) waarom dat is, zegt zij dat hij het met deze constatering moet doen. De mensen in haar fractie eten vis; dat is waarschijnlijk ook niet prettig voor de beesten en daardoor komt zij tot een andere afweging.

De heer **Van der Marel** (VVD) zegt dat er geen wetenschappelijke consensus over stress en pijn bij vissen is. Er bestaan onderzoeken waarin dit veel genuanceerder is weergegeven. Hij heeft een punt van orde en wil dit soort discussies niet toestaan.

De heer **Virginia** (GL) vraagt of er activiteiten te bedenken zijn waarbij dierenleed acceptabel is

Mevrouw **Van Dun** (D66) kan die niet zo snel bedenken. De hengelsport is in de Utrechtse wateren gereguleerd en zij vindt het een goede zaak dat Utrecht voorwaarden stelt aan het verpachten van het viswater. Op dit moment loopt er een rechtszaak en zij heeft gesproken met een vertegenwoordiger van Sportvisserij Nederland en de Utrechtse hengelaar. Het gaat sportvissers met name om de bescherming. Een vergunning van zes jaar biedt een garantie voor de continuïteit van het visbestand. Zij vraagt de wethouder of, als AUHV akkoord gaat met de nieuwe voorwaarden van de gemeente, de gemeente dan meteen een vergunning voor zes jaar afgeeft. Met betrekking tot de vraag over de handhaving zegt zij dat de tijd van de Utrechtse boa's maar heel beperkt hieraan besteed mag worden. Op een vraag van de heer **Van Heuven** (PvdD) of zij de uitdrukking 'een slager die zijn eigen vlees keurt' kent, zegt zij dat het om de controle van de visvergunningen gaat, zodat de visstand in stand wordt gehouden en zij vindt dat iets anders dan de genoemde uitdrukking. Men heeft er zelf namelijk belang bij dat er gecontroleerd wordt, zodat er niet ongelimiteerd wordt gevist.

De heer **Van Heuven** (PvdD) vindt het vreemd dat een organisatie zichzelf controleert. De gemeentelijke boa's hebben echter onvoldoende kennis in huis en hij vraagt of mevrouw Van Dun het goed vindt als de AUHV zichzelf controleert.

Mevrouw **Van Dun** (D66) denkt dat gemeentelijke boa's zich niet intensief moeten bezighouden met die controle.

De heer **Van der Marel** (VVD) zegt dat vissen ontspannend is voor veel mensen. Er zijn 1,7 miljoen vissers aangesloten bij de bond en sportvissers zijn ook natuurliefhebbers. Zij willen bijdragen aan het dierenwelzijn en de biodiversiteit. Hij is van mening dat men elkaar de ruimte moet geven om hobby's te hebben en een vrijetijdsbesteding. Op een vraag wat de heer **Van Heuven** (PvdD) sport vindt aan hengelen, zegt hij dat hij dat zelf niet zo ziet, maar dat men elkaar wel die ruimte kan gunnen en daarom wil hij geen dictaat, maar een overleg. De gemeente moet de uitoefening van deze sport faciliteren door een goed overleg met betrouwbare partners en zijn fractie wil het hengelen niet aan banden leggen. Met betrekking tot handhaving constateert hij dat het aantal controledagen toeneemt, maar de gemeente moet wel kritisch blijven op zelfregulering en handhaving. De hengelsportvereniging is bereid om bij te dragen aan het opleiden van de boa's en in de huurovereenkomst tussen de gemeente Utrecht en AUHV zouden daarover afspraken gemaakt kunnen worden.

De heer **Virginia** (GL) vraagt of de heer Van der Marel van mening is dat er onvoldoende handhaving is, wat hij als oplossing ziet en of dat misschien minder viswater is.

De heer **Van der Marel** (VVD) is het met dat laatste niet eens, maar vindt wel dat er kritisch gekeken moet worden. Er kan met de wethouder worden overlegd of er voldoende handhaving is en of deze kwalitatief op orde is. Vervolgens dient er een goede overeenkomst gemaakt te worden waarna de situatie gemonitord kan worden.

De heer **Van Steeg** (CDA) heeft toch moeite met de opmerking over de slager die zijn eigen vlees keurt, juist omdat AUHV er belang bij heeft dat er een goede controle plaatsvindt.

De heer **Van der Marel** (VVD) is het daarmee eens. Hij vindt dat het controleerbaar moet zijn voor de raad. Zijn fractie geeft aan het college mee om in gesprek te gaan met Sportvisserij Nederland en AUHV, gebruik te maken van hun expertise om het toezicht op dierenwelzijn te vergroten en oog te hebben voor de positieve aspecten van hengelen en de bijdrage daarvan aan de volksgezondheid.

Mevrouw **Assen** (PvdA) vindt dat de raad een heldere uitspraak moet doen, maar niet de hengelsport moet verbieden. Zij neemt het onderzoek serieus en daarom moeten er ook betere afspraken komen. Zij steunt de PvdD in het niet meer organiseren van viswedstrijden en vislessen op scholen. Zij vraagt welke ruimte het college ziet om de mate waarin gevist wordt te beperken en de kans op stress te minimaliseren. Zij vraagt of er wellicht meer eisen kunnen worden gesteld aan de vispas en beperking van het viswater. Zij is het ook eens met de opmerking dat de inzet van de boa's niet naar de visactiviteiten moet gaan en ziet weliswaar de noodzaak van een visbeleid, maar het is niet in beton gegoten hoe dat eruit moet zien. Dit kan aan de hand van het debat worden bepaald.

De heer **Harris** (SP) vindt het goed om het vissen terug te brengen tot nul, maar als dit te snel gebeurt, dan kan dit nadelige gevolgen hebben voor de mensen die dat doen. Hij vreest dat meer mensen, en met name ouderen, minder sociale contacten hebben. Daarom zou het goed zijn om andere activiteiten voor het vissen in de plaats te laten komen. Zijn fractie vindt het verbieden van hengelwedstrijden en lessen op scholen een goede zaak. Op een vraag van de heer **Van der Marel** (VVD) of zijn oplossing met activiteiten die in de plaats komen van het vissen een aanslag zijn op het gemeentelijk budget, zegt spreker dat AUHV in 2021 10.000 leden had en dat de prijs van het lidmaatschap 40 euro per jaar is, terwijl AUHV 1252,07 euro per jaar betaalt voor de huur van visrecht. Hij denkt daarom dat het voordeliger zou kunnen zijn om het beheer van het gemeentelijke water in eigen handen te nemen. Het geld dat dat oplevert kan dan gebruikt worden voor sociale activiteiten en andere zaken. Hij vraagt of de wethouder een mogelijkheid ziet om het viswater niet meer aan AUHV te verhuren, maar om de vispas zelf uit te geven.

De heer **Van Steeg** (CDA) bedankt de PvdD voor het opstellen van de notitie. Zijn fractie is geen voorstander van een verbod op het vissen, maar wel van het zo min mogelijk veroorzaken van dierenleed. Zijn fractie is ook niet blij met het WK vissen, maar vissen is wel een hobby waar veel mensen plezier aan beleven. Daarbij zijn mensen dan direct in de natuur en dragen ook bij aan de natuur. Zijn fractie wil mensen in Utrecht de ruimte geven om hun hobby op een goede manier te beleven

De heer **Van Heuven** (PvdD) vraagt de heer Van Steeg wat deze van het idee vindt om hengelaars zwerfafval te laten inzamelen.

De heer **Van Steeg** (CDA) zou het fijn vinden als zij dat erbij doen, maar hij denkt niet dat de gemeente dit moet oppakken. Dit zou vanuit de mensen zelf moeten komen en dit zal ook wellicht al gebeuren, maar dat moet niet hier bepaald worden.

De heer **Van der Graaf** (CU) is blij dat hierover gesproken wordt en vindt de notitie verhelderend, maar het gaat te ver om het hengelen te verbieden. Hij stelt voor om bij de lessen die verzorgd worden door de AUHV de rol van de dieren daarin ook te belichten, zodat mensen zelf een keus kunnen maken of zij gaan vissen. Hij vindt het wenselijk om grote visevenementen in Utrecht te verbieden. Handhaving is niet alleen een verantwoordelijkheid van de gemeente, maar ook van de AUHV, maar het zou goed zijn om de kennis van wet- en regelgeving van de eigen boa's te

vergroten. Hij vindt dat dat gesprek met de vereniging moet worden gevoerd en is het eens met het afschaffen van leefnetten. Het is goed als er gesprekken worden gevoerd over dierenwelzijn en dat er gewezen wordt op eigen verantwoordelijkheid voor handhaving en uitvoering.

Wethouder **Van Hooijdonk** bedankt de PvdD voor het initiatief. Zij zou willen dat de gemeente zelf het viswater kan beheren, maar die weg is wel ingewikkeld, omdat de Kamer voor de Binnenvisserij altijd toestemming moet geven voor een nieuw contract en voor het opzeggen van een contract. Daarbij komt dat, als de gemeente het beheer zelf doet, je niet het volledige bedrag dat binnenkomt aan hobby's kunt besteden, want dan moeten er ook andere zaken als telefonistes en boa's betaald worden. Dit is dus geen verdienmodel voor de gemeente. Voor het proces was er een jaar nodig, omdat er afspraken gemaakt moesten worden met de AUHV. Op een vraag van mevrouw **Van Dun** (D66) of de visserijvereniging akkoord gaat met alle voorwaarden die de gemeente wil stellen en waarom er dan een jaar nodig was voor die afspraken, zegt de wethouder dat dat een goede zaak is. Zij heeft vernomen dat afspraken over zaken die het dierenwelzijn betreffen goed lopen, maar sommige punten lopen stroef en daar is men nog niet uit. Met betrekking tot het uitstel zegt zij dat de Kamer voor de Binnenvisserij de gemeente Utrecht een bepaalde tijd geeft om het contract te verlengen, maar een en ander is nog niet zeker. De raad werd niet eerder hierbij betrokken, maar dit onderwerp is wel in de commissie besproken en dit had dus eigenlijk wel moeten gebeuren.

De heer **Van der Marel** (VVD) vraagt of de Kamer voor de Binnenvisserij het bezwaarschrift zelf kan afdoen.

Wethouder **Van Hooijdonk** bevestigt dat de Kamer voor de Binnenvisserij een rol in de Visserijwet heeft en zelf uitspraken kan doen. Zij vindt het moderniseren van de Visserijwet overigens een goede zaak.

De heer **Van der Marel** (VVD) vraagt of de Kamer voor de Binnenvisserij dan kan kiezen voor een jaar of voor zes jaar.

Wethouder **Van Hooijdonk** zegt dat dat theoretisch mogelijk is, maar dat dat niet de verwachting is. Zij zegt dat het lastig is om van het bestaande contract af te komen, omdat de Kamer voor de Binnenvisserij daarmee moet instemmen

Heer **Van Heuven** (PvdD) vindt het fijn dat de wethouder de wet wil moderniseren en vraagt wat de rol van de wethouder daarin kan zijn.

Wethouder **Van Hooijdonk** is bereid om dit kenbaar te maken aan het ministerie. De bestaande wet gaat eigenlijk nog over het bij elkaar scharrelen van je eigen eten en dat past niet meer in 2021. Om met betrekking tot het viswater uit te zoeken wat de mogelijkheden zijn, is lastig want in de wet is niet zichtbaar welke viswateren verminderd mogen worden. Dit ligt gevoelig bij de AUHV en er is weinig jurisprudentie over. De enige manier is het proberen met het gevaar dat je teruggefloten wordt.

De heer **Virginia** (GL) vraagt of de argumenten druk en overlast voor andere watergebruikers wellicht gebruikt kunnen worden.

Wethouder **Van Hooijdonk** weet dat niet precies, maar drukte kan wellicht een argument zijn. Met betrekking tot handhaving zegt zij dat daar afspraken over gemaakt kunnen worden. Zij zal daarnaar kijken en zal dit terug rapporteren. Wat het vergroten van de kennis bij de boa's betreft zegt zij dat de capaciteit bij de boa's beperkt is en daarom is zij daar terughoudend in. Nu AUHV zelf boa's in dienst heeft, is dat ook mogelijk.

De heer **Van der Graaf** (CU) vindt dat juist daarom de druk bij AUHV gelegd moet worden en niet bij de gemeente.

Wethouder **Van Hooijdonk** zegt dat AUHV drie boa's in dienst heeft en daarover kunnen afspraken gemaakt worden. Met betrekking tot de handhaving zegt zij dat de gemeente niet de indruk heeft dat er grootschalig gehengeld wordt op plaatsen waar dat niet mag. Zij is bereid om zich in te zetten voor het argument dat er geen visles meer op scholen gegeven zal worden. Het is

echter aan de school om te bepalen of er lessen gegeven worden over dierenwelzijn. Op een vraag van de heer **Van Heuven** (PvdD) wat de wethouder dan wil doen, zegt zij aan de AUHV te zullen vragen om geen vislessen meer op scholen te geven. Wat het materiaal betreft wil zij er juridisch alles uithalen wat erin zit. Het verbieden van viswedstrijden is juridisch niet mogelijk. Zij heeft de indruk dat leefnetten weinig gebruikt worden, maar daarover kan in het contract een afspraak worden gemaakt. Het stellen van strenge voorwaarden aan het materiaal in het algemeen komt wel aan de orde en zij zal de gemaakte afspraken terug rapporteren. Over het gebruik van meerdere hengels zegt zij dat er maximaal twee hengels zijn toegestaan per visser, maar dat het wel lastig is om daarover afspraken te maken.

De heer **Van Heuven** (PvdD) ziet regelmatig hengelaars die met meerdere hengels vissen en daarop wordt slecht gehandhaafd. Hij verzoekt dat mee te geven voor het onderwerp handhaving.

Wethouder **Van Hooijdonk** kan de handhavers verzoeken om dit soort regels te handhaven. Zij heeft met de minister gesproken over beleidsruimte bij evenementen, maar dat heeft niet tot initiatieven vanuit het ministerie geleid.

De **voorzitter** vraagt of er nog vragen openstaan.

De heer **Van Heuven** (PvdD) vraagt wanneer de wethouder met AUHV over handhaving gaat praten en op welke wijze.

Wethouder **Van Hooijdonk** kan dat niet zeggen. Dit ligt aan de doorlooptijd van de gesprekken met AUHV. Als er een contract ligt, dan zal zij de raad daarvan op de hoogte stellen, maar het noemen van een termijn is lastig.

De **voorzitter** sluit de vergadering om 23.20 uur.

Lijst van toezeggingen

Wethouder Verschuure

zegt m.b.t. agendapunt 9 de raad toe:

Wethouder Verschuure zegt toe dat de raad in week 47 het verkeersonderzoek van september 2021 m.b.t. de Amsterdamsestraatweg per raadsbrief ontvangt

Lijst toezeggingen-moties-brieven MGOR dd1 december 2021(inclusief voortgangsinformatie)

nummer	datum	agendapunt	portefeuille	onderwerp	streefdatum, antwoord, stavaza
(235/651) 21/T257	Vragenuur 01-07-21	Vragen van de heer Van Heuven (PvdD) inzake het stoppen van de lijmplankenverkoop voor het vangen en doden van dieren.	Dierenwelzijn	Vragen van de heer Van Heuven (PvdD) inzake het stoppen van de lijmplankenverkoop voor het vangen en doden van dieren. Wethouder Van Hooijdonk zal met de collega's van de G4 in gesprek gaan over het voeren van actie tegen het gebruik van lijmplanken.	03-10-21 *(stand van zaken) Ambtelijk overleg met G4 heeft plaatsgevonden en dit vraagt nader onderzoek en uitwerking. Zie ook toezegging 21/T256: we komen uiterlijk in Q1 van 2022 terug op beide toezeggingen.*
(236/651) 21/T256	Vragenuur 01-07-21	Vragen van de heer Van Heuven (PvdD) inzake het stoppen van de lijmplankenverkoop voor het vangen en doden van dieren.	Dierenwelzijn	Vragen van de heer Van Heuven (PvdD) inzake het stoppen van de lijmplankenverkoop voor het vangen en doden van dieren. Wethouder Van Hooijdonk zal winkeliers die gebruikmaken van lijmplanken, als men die op het spoor komt, een brief schrijven waarin de aandacht wordt gevestigd op het leed dat zij veroorzaken voor de dieren en daar uiterlijk in het eerste kwartaal van 2022 op terugkomen.	31-03-22 *(antwoord niet aangegeven)*
(466/651) 20/T493	cie. S&R 19-11-20	Programmabegroting 2021	Dierenwelzijn	De raad ontvangt in 2e kwartaal 2021 een terugkoppeling van gesprekken met de beheerders van de dierenweides over een nieuwe regeling	31-12-21 *(stand van zaken) Zie tussenbericht in het Duurzaamheidsverslag (30 april 2021) en antwoord 6 in beantwoording SV160 over Vogelgriep in Utrecht (6 juli 2021). Meer info volgt later dit jaar.*
(596/651) 19/T552	Raad 05-12-19	Nota Dierenwelzijn	Dierenwelzijn	M455 Verbeter Vissenwelzijn	31-12-21 *(stand van zaken) Motie is overgenomen met duiding van de verschillende bullets. Zie tussenberichten in raadsbrief bij het Duurzaamheidsverslag (30 april 2021), antwoord 11 van beantwoording SV123 over 'Variasetje openstaande schriftelijke vragen III' (8 juni 2021) en beantwoording SV181 over 'Contractverlenging AUHV' (7 september 2021). Meer info volgt later dit jaar, want wij zijn nog in overleg met AUHV.*
(602/651) 19/T488	cie. S&R 07-11-19	Raadsvoorstel Nota Dierenwelzijn - minimabeleid rondom huisdieren	Dierenwelzijn	De wethouder koppelt in het eerste kwartaal van 2020 haar bevindingen van de gesprekken met Amsterdam en Rotterdam over het minimabeleid rondom huisdieren in deze steden per raadsbrief aan de raad terug.	31-12-21 *(stand van zaken) Dit project is vertraagd vanwege corona. We zijn parallel in gesprek met meerdere betrokken partijen (waaronder de Dierenvoedselbank) en onze collega's van Werk & Inkomen. We komen hier uiterlijk in Q4 op terug.*
(162/651) 21/T326	cie. S&R 01-07-21	Raadsvoorstel Vaststelling Utrecht Dichtbij: de tienminutenstad; Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040	Groen	Wethouder Van Hooijdonk zegt toe dat de raad het uitvoeringsprogramma Groen ontvangt in Q1 2022	31-03-22 *(antwoord niet aangegeven)*

Lijst toezeggingen-moties-brieven MGOR dd1 december 2021(inclusief voortgangsinformatie)

nummer	datum	agendapunt	portefeuille	onderwerp	streefdatum, antwoord, stavaza
(198/651) 21/T285	cie. S&R 24-06-21	VJN 2021	Groen	Wethouder van Hooijdonk zal de commissie in de jaarlijkse rapportage van het groenstructuurplan informeren over de voortgang van de realisatie van de groene ommetjes	24-06-22 *(antwoord niet aangegeven)*
(230/651) 21/M259	Raad 15-07-21	13 Raadsvoorstel Vaststelling Utrecht Dichtbij: de tienminutenstad; Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040	Groen	M259 Publieksvrije zones voor de Utrechtse biodiversiteit	28-10-21 *(stand van zaken) Deze motie hoort bij de groenstrategie, die volgt in Q1 van 2022 (zie ook toezegging 21/T326).*
(239/651) 21/M253	Raad 15-07-21	13 Raadsvoorstel Vaststelling Utrecht Dichtbij: de tienminutenstad; Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040	Groen	M253 Poen voor opschaling groen	16-12-21 *(stand van zaken) Deze motie hoort bij de groenstrategie, die volgt in Q1 van 2022 (zie ook toezegging 21/T326).*
(279/651) 21/T225	Raad 08-07-21	5. Voorjaarsnota 2021 en 1e Bestuursrapportage 2021	Groen	M175 Groen Tenzij in de praktijk	23-12-21 *(stand van zaken) Deze toezegging hoort bij de groenstrategie, die volgt in Q1 van 2022 (zie ook toezegging 21/T326).*
(345/651) 21/T154	cie. S&R 15-04-21	Muntkade en meer recreatieplekken in de stad.	Groen	De wethouder zegt toe in het voorstel voor Rondje Stadseiland dat eind 2021 naar de raad komt ook openbare toiletten in het gebied rondom de Munt mee te nemen.	31-12-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(362/651) 21/T124	Raad 25-03-21	LIS raad 25 maart 2021	Groen	Update toezegging 21/T56 De raad ontvangt uiterlijk in Q3 2021 informatie over de voorgang van het programma Groen groeit mee en de wijze waarop dit programma de Utrechtse ambities kan ondersteunen.	31-12-21 *(stand van zaken) In Groen Groeit Mee wordt gewerkt aan het in beeld brengen van de opgave, kostenraming en verkenning van financieringsmogelijkheden. De intentie is om met alle partijen in de provincie een Pact te sluiten om de ambitie en samenwerking hierop vast te leggen. We komen hier in Q1 van 2022 bij u op terug.*
(397/651) 21/T78	Raad 18-02-21	Raadsbrief Evaluatie herplantplicht en bomenbeleid, vaststelling beleidsregel Handhaving illegaal vellen of beschadigen van bomen	Groen	De raad ontvangt in 2021 een voorstel voor aanpassing van de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) naar aanleiding van de evaluatie herplantplicht.	31-12-21 *(stand van zaken) Eind 2021.*

Lijst toezeggingen-moties-brieven MGOR dd1 december 2021(inclusief voortgangsinformatie)

nummer	datum	agendapunt	portefeuille	onderwerp	streefdatum, antwoord, stavaza
(398/651) 21/T77	Raad 18-02-21	Raadsbrief Evaluatie herplantplicht en bomenbeleid, vaststelling beleidsregel Handhaving illegaal vellen of beschadigen van bomen	Groen	De raad ontvangt voor de zomer 2021 de evaluatie van het bomenbeleid.	30-09-21 *(stand van zaken) Zie tussenbericht in raadsbrief 'Evaluatie bomenbeleid en herplantplicht' van 29 maart 2021. Zoals toegezegd in de begrotingscommissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte van 28 oktober 2021 volgt de evaluatie uiterlijk in Q4.*
(402/651) 21/T68	Raad 18-02-21	Raadsbrief Startdocument Ockhuizen	Groen	De raad ontvangt naar verwachting eind 2021 een voorstel voor een IPvE voor het gebied Ockhuizen.	02-12-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(406/651) 21/T56	cie. S&R 11-02-21	Raadsvoorstel Reactie op memo Toekomst samenwerking van Recreatieschappen	Groen	De raad ontvangt in Q2 2021 een brief over groen groeit mee en de Utrechtse inzet op de ontwikkeling van groen en recreatie om de stad	31-12-21 *(stand van zaken) Zie toezegging 21/T124: volgt in Q1 van 2022.*
(409/651) 21/T51	Raad 04-02-21	Raadsbrief Bomenweggeefactie en herinneringsbomen	Groen	De raad ontvangt uiterlijk Q3 van 2021 informatie over het verloop van de bomenweggeefactie en het planten van de herinneringsbomen.	30-09-21 *(stand van zaken) Zie raadsbrief 'Campagne weggeefbomen en herinneringsbomen' van 22 september 2021.*
(467/651) 20/T492	cie. S&R 19-11-20	Programmabegroting 2021	Groen	De raad ontvangt in 3e kwartaal 2021 een brief over het verder realiseren van de groenstrategie als uitwerking van de RSU	31-12-21 *(stand van zaken) Zie toezegging 21/T326: dit wordt Q1 van 2022.*
(468/651) 20/T490	cie. S&R 19-11-20	Programmabegroting 2021	Groen	De raad ontvangt in 1e kwartaal 2021 informatie over een mogelijke verbreding van het initiatief in Hoograven waar bewoners een briefje in de bus ontvingen met gesuggereerde wandelroutes in de buurt	31-12-21 *(stand van zaken) Dit was een initiatief van het wijkbureau. Flink vertraagd door corona en ontbrekende capaciteit. Onderdeel van Groene Ommetjes.*
(469/651) 20/T489	cie. S&R 19-11-20	Programmabegroting 2021	Groen	De raad ontvangt in 1e helft 2021 een plan over de inrichting van de recreatiefunctie in de regio (recreatieschappen)	31-12-21 *(stand van zaken) Zie raadsbrief 'Stand van zaken transitie recreatieschappen en Recreatie Midden Nederland' van 22 juli 2021: meer info volgt eind Q4.*
(490/651) 20/T404	Raad 05-11-20	LIS raad 5 november 2020	Groen	Raadsbrief Stand van zaken landgoederen. De in de brief genoemde toezegging wordt opgenomen in de lijst van toezeggingen: De raad ontvangt eind 2021 informatie over de ontwikkelingen die de landgoederen raken (o.a. Omgevingsvisie USP, Ontwikkelperspectief Maarschalkerweerd en de verbreding van de A27) en de acties die dat van de landgoederen vraagt met aandacht voor de positie en het toekomstperspectief van de landbouw en de natuur op de landgoederen en de ontwikkelingen langs de Kromme Rijn.	09-12-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(66/651) 21/M375	Raad 11-11-21	Programmabegroting 2022	Markten en Havens	M375 Op naar een bontvrij Utrecht stap 2	31-03-22 *(antwoord niet aangegeven)*

Lijst toezeggingen-moties-brieven MGOR dd1 december 2021(inclusief voortgangsinformatie)

nummer	datum	agendapunt	portefeuille	onderwerp	streefdatum, antwoord, stavaza
(67/651) 21/M374	Raad 11-11-21	Programmabegroting 2022	Markten en Havens	M374 Verbod op verkoop levende krabben en kreeften op markten.docx	31-03-22 *(antwoord niet aangegeven)*
(132/651) 21/T358	Raad 08-07-21	Voorjaarsnota 2021 en 1e Bestuursrapportage 2021	Markten en Havens	Wethouder Diepeveen zal in de Voorjaarsnota 2022 met een voorstel voor een eerlijke en toekomstbestendige verdeling van de haventarieven komen.	03-06-22 *(antwoord niet aangegeven)*
(283/651) 21/T220	Raad 08-07-21	5. Voorjaarsnota 2021 en 1e Bestuursrapportage 2021	Markten en Havens	M166 Toekomstgerichte, eerlijke liggelden voor boten in Utrecht	23-12-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(43/651) 21/M430	Raad 25-11-21	Raadsvoorstel Parkeervisie en modules Aanpak betaald parkeren en Parkeernormen	Mobiliteit	M430 Geen onderscheid feestdagen bij parkeerbelasting	25-05-22 *(antwoord niet aangegeven)*
(44/651) 21/T427	Raad 25-11-21	Raadsvoorstel Parkeervisie en modules Aanpak betaald parkeren en Parkeernormen	Mobiliteit	M429 Ook kleinere woningen verdienen een goede fietsstalling	25-02-22 *(antwoord niet aangegeven)*
(45/651) 21/T426	Raad 25-11-21	Raadsvoorstel Parkeervisie en modules Aanpak betaald parkeren en Parkeernormen	Mobiliteit	M428 Gezamenlijke fietsstalling woningen boven de 50m2	25-02-22 *(antwoord niet aangegeven)*
(46/651) 21/T425	Raad 25-11-21	Raadsvoorstel Parkeervisie en modules Aanpak betaald parkeren en Parkeernormen	Mobiliteit	M426 Garant voor parkeren op afstand	25-05-22 *(antwoord niet aangegeven)*
(47/651) 21/T424	Raad 25-11-21	Raadsvoorstel Parkeervisie en modules Aanpak betaald parkeren en Parkeernormen	Mobiliteit	M425 Fietsparkeren in de wijk	25-05-22 *(antwoord niet aangegeven)*
(117/651) 21/T374	Raad 15-07-21	RV Mobiliteitsplan 2040	Mobiliteit	Wethouder Van Hooijdonk zal in het vierde kwartaal - zo mogelijk voor de behandeling van de programmabegroting - terugkomen op het gebruik van de U-pas, waarbij het gebruik van de U-pas voor het ov betrokken zal worden.	12-11-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(119/651) 21/T372	Raad 15-07-21	RV Mobiliteitsplan 2040	Mobiliteit	Wethouder Van Hooijdonk zal de intelligente stoplichten op de site aangeven.	31-12-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(136/651) 21/T354	Raad 08-07-21	Voorjaarsnota 2021 en 1e Bestuursrapportage 2021	Mobiliteit	Wethouder Van Hooijdonkzal binnen de bestaande middelen bekijken wat kan worden gedaan om de Nicolaas Beetstunnel dichterbij te brengen en daarover in Q4 rapporteren	31-12-21 *(antwoord niet aangegeven)*

Lijst toezeggingen-moties-brieven MGOR dd1 december 2021(inclusief voortgangsinformatie)

nummer	datum	agendapunt	portefeuille	onderwerp	streefdatum, antwoord, stavaza
(137/651) 21/T353	Raad 08-07-21	Voorjaarsnota 2021 en 1e Bestuursrapportage 2021	Mobiliteit	Wethouder Van Hooijdonk zal de technische uitleg over de VRI Linschotensingel als memo naar de raad sturen	29-10-21 Deze toezegging is afgedaan in de raadsbrief: Linschotensingel van 30 november 2021
(138/651) 21/T352	Raad 08-07-21	Voorjaarsnota 2021 en 1e Bestuursrapportage 2021	Mobiliteit	Wethouder Van Hooijdonk zal in het najaar komen met een brief over de wijze waarop het college omgaat met de verschillende aanbevelingen uit de raadstoets.	31-12-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(164/651) 21/T324	cie. S&R 01-07-21	Raadsvoorstel Mobiliteitsplan 2040	Mobiliteit	Wethouder van Hooijdonk zegt toe om de raad met een brief te informeren in Q1 2022 over het beleid rondom shared spaces en ervaringen in andere steden specifiek vanuit het perspectief van toegankelijkheid.	31-03-22 *(antwoord niet aangegeven)*
(165/651) 21/T323	cie. S&R 01-07-21	Raadsvoorstel Mobiliteitsplan 2040	Mobiliteit	De wethouder zegt toe om jaarlijks met een uitvoeringsagenda te komen gelijktijdig met het MPB (bij de VJN) over de uitvoering van de maatregelen die genoemd staan in het mobiliteitsplan (Q2 2022).	30-06-22 *(antwoord niet aangegeven)*
(221/651) 21/M285	Raad 15-07-21	15 Raadsvoorstel Zienswijze Concept Integraal Ruimtelijk Perspectief	Mobiliteit	M285 Sterke lobby met een vervoersregio	16-12-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(251/651) 21/T247	Raad 15-07-21	14 Raadsvoorstel Mobiliteitsplan 2040	Mobiliteit	M276 Autostraten omzetten in fietspaden	16-12-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(253/651) 21/T245	Raad 15-07-21	14 Raadsvoorstel Mobiliteitsplan 2040	Mobiliteit	M277 Geen halve hubs	16-12-21 Deze motie is afgedaan in de raadsbrief vrijgave parkeermodules van 18 november 2021
(254/651) 21/T244	Raad 15-07-21	14 Raadsvoorstel Mobiliteitsplan 2040	Mobiliteit	M273 Parkeren Ooster Westerkade	16-12-21 Deze motie is afgedaan in de raadsbrief vrijgave parkeermodules van 18 november 2021.
(255/651) 21/T243	Raad 15-07-21	14 Raadsvoorstel Mobiliteitsplan 2040	Mobiliteit	M272 Erven 15 waar het kan	16-12-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(256/651) 21/T242	Raad 15-07-21	14 Raadsvoorstel Mobiliteitsplan 2040	Mobiliteit	M271 Veilige fietsroutes naar school	16-12-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(257/651) 21/T241	Raad 15-07-21	14 Raadsvoorstel Mobiliteitsplan 2040	Mobiliteit	M270 Rol van de overheid bij deelmobiliteit	16-12-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(267/651) 21/M146	Raad 08-07-21	3 JS 2020	Mobiliteit	M146 Overnemen aanbevelingen raadstoets bereikbaarheid	23-06-22 *(antwoord niet aangegeven)*
(270/651) 21/T234	Raad 08-07-21	5. Voorjaarsnota 2021 en 1e Bestuursrapportage 2021	Mobiliteit	M210 Deelmobiliteit ook voor ouderen en mindervaliden	23-12-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(271/651) 21/T233	Raad 08-07-21	5. Voorjaarsnota 2021 en 1e Bestuursrapportage 2021	Mobiliteit	M209 Gevolgen voor Utrecht als de verbreding van de A27 niet doorgaat	09-09-21 Deze toezegging is afgehandeld in de raadsbrief toezeggingen en motie ring van 26 november 2021

Lijst toezeggingen-moties-brieven MGOR dd1 december 2021(inclusief voortgangsinformatie)

nummer	datum	agendapunt	portefeuille	onderwerp	streefdatum, antwoord, stavaza
(291/651) 21/LIS44	Raad 06-07-21		Mobiliteit	LIS raad 15 juli 2021. Vervolgpetitie “Een veilige en toegankelijke straat" - zoals op 1 juli 2021 aangeboden aan de voorzitter van de gemeenteraad. Ter afdoening in handen stellen van het college met het verzoek dit te betrekken bij de in voorbereiding zijnde voorstellen inzake het voetgangersgebied (incl. bijbehorende participatie). Noot griffie: n.a.v. een vraag van raadslid Jan Wijmenga op 15 juli 2021 over de ingediende petitie heeft de wethouder bevestigd dat dit raadsvoorstel in Q4 2021 naar de raad zal worden verzonden en dat deze bewoners hierbij worden betrokken. De raad wordt over de afweging geïnformeerd door het college.	20-09-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(313/651) 21/T191	cie. S&R 27-05-21	Raadsbrief 6e bestuurlijke voortgangsrapportage NRU en Aanpak uitwerking spoor 2 NRU 2021	Mobiliteit	De wethouder zegt toe de raad in het najaar 2021 (in aanloop naar BO MIRT) een voorstel of brief te sturen over de NRU op basis van de conclusies van het onderzoek naar spoor 2.	26-11-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(361/651) 21/T126	Raad 25-03-21	LIS raad 25 maart 2021	Mobiliteit	De raad wordt in de tweede helft van 2021 geïnformeerd over het Integraal programma van Eisen, het Voorlopig Ontwerp en de inspraakreacties op het IPVE en het VO van de fietsroute Platolaan – Utrecht Science Park.	30-11-21 *(stand van zaken) Dit wordt oktober of november 2021*
(370/651) 21/T121	Raad 25-03-21	LIS raad 25 maart 2021	Mobiliteit	Uiterlijk in het derde kwartaal van 2021 ontvangt de raad het concept-Integraal programma van Eisen van de Fietssingel Noord – Weerdsingel Oostzijde	31-12-21 *(stand van zaken) Deze wordt afgehandeld in Q4 2021*
(421/651) 21/M10	Raad 21-01-21	RV Ontwikkelkader 2e Daalsedijk	Mobiliteit	M10 2e Daalsedijk-Fietstunnel Boorstraat	30-06-21 Deze toezegging is afgedaan in de raadsbrief Uitvoering Motie Fietstunnel Boorstraat van 30 november 2021.
(446/651) 20/M435	Raad 03-12-20	Programmabegroting 2021-2024	Mobiliteit	M435 Onderzoek doen naar toekomst OV Utrecht	30-06-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(448/651) 20/M433	Raad 03-12-20	Programmabegroting 2021-2024	Mobiliteit	M433 Geluidhinder A12 Hoograven	30-09-21 Deze toezegging is afgehandeld in de raadsbrief toezeggingen en motie ring van 26 november 2021
(521/651) 20/T326	Raad 17-09-20	LIS raad 17 september 2020	Mobiliteit	Het college informeert de raad in het najaar van 2020 over de wijze waarop met de verschillende doelgroepen gecommuniceerd wordt over de bereikbaarheid van tijdens de werkzaamheden aan de ring Utrecht.	30-06-21 Deze toezegging is afgehandeld in de raadsbrief toezeggingen en motie ring van 26 november 2021

Lijst toezeggingen-moties-brieven MGOR dd1 december 2021(inclusief voortgangsinformatie)

nummer	datum	agendapunt	portefeuille	onderwerp	streefdatum, antwoord, stavaza
(567/651) 20/T130	Raad 18-06-20	RV Vaststelling bestemmingsplan Cartesiusweg	Mobiliteit	M132 Maximale inzet voor maximaal gebruik van P&R's	31-12-21 Deze toezegging is afgedaan in de raadsbrief vrijgave modules parkeren van 18 november 2021
(599/651) 19/T522	Raad 14-11-19	Programmabegroting	Mobiliteit	M391 Van parkeerautomaat naar parkeerapp	31-12-21 Deze toezegging is afgedaan in de raadsbrief vrijgave parkeermodules van 18 november 2021.
(605/651) 19/T474	cie. S&R 31-10-19	PB 2020 - parkeerautomatenplan	Mobiliteit	De wethouder zegt toe om in het tweede kwartaal van 2020 de raad te informeren over een parkeerautomatenplan, bij de aanbieding van de parkeervisie aan de raad.	31-12-21 Deze toezegging is afgedaan in de raadsbrief vrijgave parkeermodules van 18 november 2021.
(606/651) 19/T473	cie. S&R 31-10-19	PB 2020 - parkeren op afstand (P+R)	Mobiliteit	De wethouder zegt toe om in het tweede kwartaal van 2020 te komen met een voorstel voor parkeren op afstand (P+R)	31-12-21 Deze toezegging is afgedaan in de raadsbrief vrijgave parkeermodules van 18 november 2021
(635/651) 19/T110	Raad 28-03-19	Voorstel Addendum Nota parkeernormen fiets en auto.	Mobiliteit	Wethouder Van Hooijdonk zal benutting van parkeergarages, gekoppeld aan het weghalen van parkeerplekken op straat, omdat we anders wellicht verkeersproblemen veroorzaken, regelen in een van de modules die we hebben aangekondigd voor de eerste helft van 2020. We zullen zeker eerder beginnen met het inventariseren van de ruimte die er is en spreken met de eigenaren, zodat we een beeld krijgen van wat we moeten regelen of afspreken om een goed gebruik voor elkaar te krijgen. Het blijven natuurlijk garages in eigendom van derden. We zijn afhankelijk van hun bereidwilligheid om die open te stellen.	31-12-21 Deze toezegging is afgedaan in de raadsbrief vrijgave parkeermodules van 18 november 2021
(637/651) 19/T99	cie. S&R 04-04-19	Noordelijke Randweg Utrecht - beriekbarheid tijdens werkzaamheden	Mobiliteit	De wethouder zegt toe om de raad derde kwartaal 2019 per brief te informeren over de wijze waarop inwoners en bezoekers over de bereikbaarheid van Utrecht wordt geïnformeerd op het moment dat er gewerkt wordt aan de ring.	30-06-21 Deze toezegging is afgehandeld in de raadsbrief toezeggingen en motie ring van 26 november 2021
(639/651) 18/M188	Raad 01-11-18	vaststelling IPvE, FO en NRU	Mobiliteit	M188 Boter bij de vis deel II	01-07-21 *(stand van zaken) Zie raadsbrief 'Aanpak Spoor 2' van 9 april 2021, vervolginformatie voorzien in het najaar 2021. (Q3/Q4 2021)*
(640/651) 18/M187	Raad 01-11-18	Vaststelling IPvE en FO en vrijgave voorbereidingskrediet NRU	Mobiliteit	M187 Fiets 'm d'r langs	01-07-21 *(stand van zaken) Zie raadsbrief 'Aanpak Spoor 2' van 9 april 2021, vervolginformatie voorzien in het najaar 2021. (Q3/Q4 2021)*
(643/651) 18/T54	cie. S&R 19-04-18	Raadsvoorstel Vaststelling Taxiverordening 2018 en Tweede wijzigingsverordening legesverordening 2018	Mobiliteit	Wethouder Hooijdonk zegt toe de verordening twee jaar na invoering te evalueren en de raad hierover te informeren.	30-09-21 *(stand van zaken) In verband corona kan er niet geevalueerd worden. Op dit wordt er weinig gebruik gemaakt van taxi's. Deze toezegging wordt afgehandeld in het vierde kwartaal 2021.*

Lijst toezeggingen-moties-brieven MGOR dd1 december 2021(inclusief voortgangsinformatie)

nummer	datum	agendapunt	portefeuille	onderwerp	streefdatum, antwoord, stavaza
(644/651) 18/T52	cie. S&R 19-04-18	Raadsvoorstel Vaststelling Voorlopig Ontwerp en Bestemmingsplan busbaan Dichterswijk	Mobiliteit	Wethouder Hooijdonk zegt toe een half jaar na afronding van het project de maximum snelheid van 30 km en verkeersveiligheid te evalueren en de raad daarover te informeren	31-12-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(2/651) 21/T468	Vragenuur 04-11-21	Vragen van mevrouw Snippe (PvdD) en mevrouw Zwinkels (CDA) inzake 400 bomen beschadigd bij graafwerkzaamheden in De Meern	Openbare ruimte	Wethouder Diepeveen zal snel terugkomen op deze zaak (graafschade De Meern) aan de hand van het op te stellen feitenrelaas.	31-12-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(34/651) 21/T436	Raad 30-09-21	Raadsbrief Pandvisie complex Oudegracht 167, Choorstraat 3 en Stadhuisbrug 5	Openbare ruimte	De raad ontvangt de uitgangspunten van het taxatierapport binnen twee weken na deze vergadering (tegelijk meteen andere duiding huuropbrengsten verhuurde units).	02-12-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(35/651) 21/T435	Raad 30-09-21	Raadsbrief Pandvisie complex Oudegracht 167, Choorstraat 3 en Stadhuisbrug 5	Openbare ruimte	Het college zal het verslag van de participatie aan de raad toezenden tegelijk met het investeringsvoorstel begin 2022	27-01-22 *(antwoord niet aangegeven)*
(53/651) 21/LIS64	Raad 18-11-21		Openbare ruimte	LIS raad 25/11. Juridisch adviesbureau mr W.G.H.M. van der Putten c.s. over islamitische begraafplaats. Raad ontvangt een afschrift van het antwoord	30-12-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(63/651) 21/T419	Raad 11-11-21	Programmabegroting 2022	Openbare ruimte	M386 Zwemwater werkspoorkwartier	11-05-22 *(antwoord niet aangegeven)*
(131/651) 21/T359	Raad 08-07-21	Voorjaarsnota 2021 en 1e Bestuursrapportage 2021	Openbare ruimte	Wethouder Diepeveen zal de raad in Q4 informeren over de gesprekken met de zelfbeheerders over het plaatsen van bordjes dan wel tegels.	31-12-21 *(stand van zaken) In november organiseren we wijkbijeenkomsten met zelfbeheerders. Dit onderwerp nemen we hierin mee. We informeren de raad in het eerste kwartaal van 2022.*
(249/651) 21/T249	Raad 15-07-21	17 Raadsvoorstel Programmaplan Wervengebied	Openbare ruimte	M288 Geest uit de fles - kijk wat wel kan met spook- en weeskelders	16-12-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(250/651) 21/T248	Raad 15-07-21	17 Raadsvoorstel Programmaplan Wervengebied	Openbare ruimte	M287 Werk wel met functies in Programmaplan Wervengebied	16-12-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(278/651) 21/T226	Raad 08-07-21	5. Voorjaarsnota 2021 en 1e Bestuursrapportage 2021	Openbare ruimte	M176 Watertappunten	14-04-22 *(antwoord niet aangegeven)*
(351/651) 21/T145	Raad 22-04-21	LIS 22 april 2021	Openbare ruimte	De raad wordt in Q4 2021 geïnformeerd over het herstel van de kademuur Minstroom	31-12-21 *(antwoord niet aangegeven)*

Lijst toezeggingen-moties-brieven MGOR dd1 december 2021(inclusief voortgangsinformatie)

nummer	datum	agendapunt	portefeuille	onderwerp	streefdatum, antwoord, stavaza
(352/651) 21/T144	Raad 22-04-21	LIS raad 22 april 2021	Openbare ruimte	De raad ontvangt naar verwachting in de zomer van 2021 een raadsvoorstel om te komen tot de exploitant en de realisatie van de Islamitische begraafplaats in Utrecht	19-08-21 *(stand van zaken) De raad is op 16-9-2021 geïnformeerd over de stand van zaken. Wij verwachten de raad in het najaar of de winter van 2021 een afgewogen voorstel te kunnen aanbieden.*
(360/651) 21/T128	Raad 25-03-21	LIS raad 25 maart 2021	Openbare ruimte	Toezegging uit raadsbrief Startdocument Amazonekwartier. De raad wordt in Q3 2021 geïnformeerd over het Plan (Integraal programma van eisen) voor het Amazonekwartier	16-09-21 *(stand van zaken) In het (concept-)IPvE volgen we de nieuwe beleidslijn om daar waar het kan 15-km-erf in woonstraten toe te passen. We spreken hiervoor uitgebreid met bewoners en organisaties uit de omgeving over wensen en kansen. We verwachten in Q1 van 2022 vaststelling van het (concept-)IPvE voor vrijgave voor reacties.*
(380/651) 21/T101	Raad 18-02-21	Raadsvoorstel Nota beheer openbare ruimte.	Openbare ruimte	Wethouder Diepeveen zal in de Dakenvisie terugkomen op het beheer van de openbare ruimte op hoogte.	18-02-22 *(stand van zaken) Visie Daken volgt in Q2 van 2022.*
(381/651) 21/T100	Raad 18-02-21	Raadsvoorstel Nota beheer openbare ruimte.	Openbare ruimte	Wethouder Diepeveen zal voor het nieuwe bladseizoen begint (Q3) komen met een plan waarin wordt bepaald waar bladblazers worden ingezet.	30-09-21 De raad is op 10-11-2021 geïnformeerd met de raadsbrief Inzet bladblazers
(382/651) 21/T99	Raad 18-02-21	Raadsvoorstel Nota beheer openbare ruimte.	Openbare ruimte	Wethouder Diepeveen zal voor de Voorjaarsnota in een brief terugkomen op de gedachte van de CDA-fractie inzake het opslaan van ideeën in de stad.	31-03-22 *(stand van zaken) Zie tussenbericht in raadsbrief 'Toezegging Slimmer melden en ideeën van bewoners' van 16 juni 2021: meer info volgt in Q1 van 2022.*
(392/651) 21/T82	Raad 10-02-21	Beantwoording SV 2021, nr. 39 over Verzamelvragen Regionale Adaptatiestrategie	Openbare ruimte	De raad ontvangt eind 2021 het uitvoeringsprogramma van de Regionale Adaptatiestrategie (RAS) met bijbehorende planning en financiering.	02-12-21 *(stand van zaken) Q4 van 2021*
(427/651) 21/T17	cie. S&R 07-01-21	Raadsvoorstel Nota beheer openbare ruimte	Openbare ruimte	De raad ontvangt in Q3 2021 een nieuwe verordening voor kabels en leidingen, met daarbij de samenhang met de nog op te stellen strategie voor de ondergrond. (deze staat al op de lange termijn agenda maar nu met nieuwe deadline) Aanvulling op deze toezegging vanuit Raadsbrief Toezeggingen commissiebehandeling nota Beheer Openbare Ruimte d.d. 10/2/21: tevens ontvangt de raad in Q3 2021 een voorstel voor uitbreiding van toezicht op graafwerkzaamheden.	30-09-21 Het raadsvoorstel Verordening kabels en leidingen, wijziging APV en legesverordening is begin november 2021 aan de raad verzonden (raadsvoorstellen weekoverzicht van 7 november 2021)

Lijst toezeggingen-moties-brieven MGOR dd1 december 2021(inclusief voortgangsinformatie)

nummer	datum	agendapunt	portefeuille	onderwerp	streefdatum, antwoord, stavaza
(428/651) 21/T16	cie. S&R 07-01-21	Raadsvoorstel Nota beheer openbare ruimte	Openbare ruimte	De wethouder zegt toe de raad eind 2021 de meerjarige investeringsprogrammering Openbare ruimte toe te sturen alsmede te informeren over de voortgang van de invoering van ontwikkelend beheer. Hierna ontvangt de raad jaarlijks een rapportage over ontwikkelend beheer bij de VJN.	31-12-21 Raadsbrief Meerjaren investeringsprogramma beheer openbare ruimte 2022-2026 is op 30-11-2021 aan de raad verzonden.
(445/651) 20/T554	Raad 03-12-20	Programmabegroting 2021-2024	Openbare ruimte	M393 Slimmer melden	31-03-22 *(stand van zaken) Zie tussenbericht in raadsbrief 'Toezegging Slimmer melden en ideeën van bewoners' van 16 juni 2021: meer info volgt in Q1 van 2022.*
(506/651) 20/T374	cie. S&R 08-10-20	Maaibeleid	Openbare ruimte	De wethouder zegt toe om in Q4 2021 terug te komen op de effecten van de campagne bloemrijk 030 van Utrecht natuurlijk die in het voorjaar 2021 van start gaat.	31-12-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(541/651) 20/T252	Raad 16-07-20	Kaderbrief	Openbare ruimte	M258 Reserveren voor de toekomst van de Wal- en Kluismuren.	31-05-22 *(stand van zaken) VJN 2022 is pas volgend jaar, graag deadline met een jaar verlengen.*
(621/651) 19/T305	Raad 11-07-19	VJN 2019	Openbare ruimte	19/M128 Veiligheidsverleiding	30-06-21 *(stand van zaken) Zie raadsbrief 'Vernieuwd handboek openbare ruimte' van 23 juni 2021: Er zal een inventarisatie en analyse van middelen voor veiligheidsverleiding worden uitgevoerd. De resultaten worden verwerkt in de eerstvolgende technische update van het handboek.*
(649/651) 16/T1551	Raad 22-12-16	de Kadernota Kwaliteit Openbare Ruimte	Openbare ruimte	Voorstel inzake de Kadernota Kwaliteit Openbare Ruimte zal het gebruik van gerecycled materiaal opnemen in het Handboek Openbare Ruimte.	30-06-21 *(stand van zaken) De raad wordt uiterlijk in Q4 geïnformeerd over de aanpassing van het Handboek Openbare Ruimte. Zie tussenbericht in raadsbrief 'Vernieuwd handboek openbare ruimte' van 23 juni 2021.*
(650/651) 16/T1550	Raad 22-12-16	Voorstel inzake de Kadernota Kwaliteit Openbare Ruimte	Openbare ruimte	Voorstel inzake de Kadernota Kwaliteit Openbare Ruimte (Jaargang 2016, nr. 116). Wethouder Geldof neemt motie 265 (Flexibel omgaan met kwaliteitsniveaus openbare ruimte) over.	25-06-21 *(stand van zaken) De raad wordt uiterlijk in Q4 geïnformeerd over de aanpassing van het Handboek Openbare Ruimte. Zie tussenbericht in raadsbrief 'Vernieuwd handboek openbare ruimte' van 23 juni 2021.*
(651/651) 16/M265	Raad 01-12-16	Kadernota Kwaliteit Openbare Ruimte	Openbare ruimte	M 265 Flexibel omgaan met kwaliteitsniveaus openbare ruimte	30-06-21 *(stand van zaken) De raad wordt uiterlijk in Q4 geïnformeerd over de aanpassing van het Handboek Openbare Ruimte. Zie tussenbericht in raadsbrief 'Vernieuwd handboek openbare ruimte' van 23 juni 2021.*

Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte

Dossiernummer	2175
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	16 december 2021
Agendapunt	6
Omschrijving	Raadsvoorstel vaststelling IPvE/FO Maliebaan
ID	2342
Behandelend ambtenaar	Fleer, Marieke
Telefoon	14030
E-mail	m.fleer@utrecht.nl
Datum collegebesluit	
Geocodering	Oost
Thema	Ruimtelijke ordening
Portefeuillehouder	Wethouder Van Hooijdonk
Beleidsveld	Mobiliteit
Referendabel	
Reden niet referendabel	
Raadsadviseur (lijst)	
Behandelvoorstel	
Resultaat commissiebehandeling	
Resultaat raadsbehandeling	

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte	18 november 2021
Raadsinformatiebijeenkomst	14 december 2021
Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte	**16 december 2021**

Voorgesteld besluit

Gemeente Utrecht

Voorstel aan de gemeenteraad

Vaststellen Integraal Programma van Eisen / Functioneel Ontwerp Maliebaan

Beleidsveld	Mobiliteit
Organisatieonderdeel	Ontwikkelorganisatie Ruimte
Opsteller	Marieke Fleer
Kenmerk	5257051
Vergaderdatum Raad	volgt
Geheim	Nee

Het college van burgemeester en wethouders stelt de raad voor te besluiten:

1. Het Integraal Programma van Eisen en Functioneel Ontwerp Maliebaan vast te stellen als basis voor de uitwerking tot Voorlopig Ontwerp en Definitief Ontwerp, met als uitgangspunten:
    a. de middenbaan van de Maliebaan wordt omgevormd tot promenade voor wandelen en fietsen;
    b. de ventwegen worden ingericht met snelheidsremmende maatregelen;
    c. op de kruising krijgt de fietser prioriteit en vervalt de verkeersregelinstallatie.

2. Het krediet voor de herinrichting van de Maliebaan te verhogen met 1 miljoen euro en dit te dekken uit het investeringsbudget bereikbaarheid, vooruitlopend op de integrale afweging binnen het Meerjaren programma Bereikbaarheid (MPB).

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Samenvatting
Met de reacties van belanghebbenden is het concept-Integraal Programma van Eisen (IPvE) aangepast naar een definitieve versie. In dit definitieve IPvE wordt omgeschreven hoe de herinrichting van de Maliebaan eruit komt te zien. Dit IPvE geeft invulling aan het raadsbesluit uit december 2019 waarin u de uitgangspunten voor de herinrichting heeft meegegeven.

Context
Aanleiding
In 2020 en 2021 is, als uitwerking van het raadsbesluit, een concept-IPvE opgesteld en gaandeweg met belanghebbenden besproken. In juni 2021 heeft het college het concept-IPvE vrijgegeven voor reacties. Met de reacties is een definitieve versie van het IPvE gemaakt.

Juridische context
Dit besluit is niet gericht op rechtsgevolgen. Er is na vaststelling geen bezwaar of beroep mogelijk. Het ontwerp voldoet aan regelgeving voor geluid, trillingen en luchtkwaliteit.
De bevoegdheid tot vaststelling van een IPvE is niet in de Gemeentewet geregeld. Het college heeft op verzoek van de raad vanwege de voorgeschiedenis van dit project de bevoegdheid voor het vaststellen van dit IPvE aan de raad gelaten, in afwijking van (de interne werkinstructie) UPP3/4.
Met het besluit om parkeerplaatsen die in het concept-IPvE waren vervallen alsnog in het ontwerp in te passen wordt tegemoetgekomen aan de belangen van bewoners en aan de Maliebaan gevestigde bedrijven.
Voor de uitvoering van het plan zullen nog verkeersbesluiten moeten worden genomen waartegen bezwaar en beroep open staat.

Beoogd effect
Het IPvE geeft invulling aan Gezond Stedelijk Leven voor iedereen: meer ruimte voor fietsers en fietsroutes, meer verblijfskwaliteit, versterken van groen en de cultuurhistorische waarde van de Maliebaan, minder nadruk op auto en doorgaand autoverkeer. Door de combinatie met rioleringswerkzaamheden maken we de inrichting klimaatbestendig (grotere capaciteit voor opvang van zware buien, regenwater in de bodem vasthouden).

Eerdere besluitvorming en informatievoorziening aan de raad
In december 2019 heeft de gemeenteraad een principebesluit (iBabs Online) genomen dat uitgangspunten meegaf als basis voor het uit te werken IPvE. Ook in december 2019 is een motie (iBabs Online) aangenomen die vroeg om een meting uit te voeren naar het optreden van geluid en trillingen. Die resultaten van die meting zijn verwerkt in het IPvE. In juni 2021 heeft het college het concept-IPvE vrijgegeven voor reacties en de raad daarover geïnformeerd (iBabs Online).

Sinds 2014 wordt getekend en ontworpen aan de Maliebaan. Met dit IPvE ligt er een voorstel voor een inrichting die past bij onze ambities voor een stad met een prettig en groen verblijfsklimaat, met voorrang voor duurzame manieren van vervoer, met een klimaatbestendige inrichting en een beter beleefbare historische groenstructuur. Voor het opstellen van dit IPvE hebben we gebruik gemaakt van de visie op de Maliebaan die West 8 in onze opdracht heeft opgesteld.
Met deze inrichting zetten we een mooie stap voor de toekomst van onze stad.

Dit IPvE is tot stand gekomen na veel gesprekken en contacten met bewoners en belanghebbenden. In de loop van het proces hebben we reacties en suggesties verwerkt. Na de reactietermijn op het concept van dit IPvE hebben we ca 160 reacties ontvangen. Op basis van die reacties hebben we het concept-IPvE op enkele kleinere en twee grotere punten aangepast. De kleinere aanpassingen betreffen vooral tekstuele verduidelijkingen en toelichting. De twee grotere aanpassingen betreffen een voorstel om de inrit naar de Wolter Heukelslaan te versmallen en het aanpassen van het aantal parkeerplaatsen. Waar we in het concept-IPvE uitkwamen op ca 311 parkeerplaatsen (ten opzichte van ca 350 nu), hebben we na de reacties naar parkeerruimte gezocht. In het voorliggende IPvE zitten ca 332 parkeerplaatsen.

In 2019 heeft de wethouder in de commissie toegezegd dat het IPvE niet tot doel heeft om het aantal parkeerplaatsen te verminderen, maar dat het denkbaar was dat in het IPvE het aantal parkeerplaatsen met ‘een handvol’ zou worden teruggebracht. Dat is in dit IPvE uitgewerkt.

Op de ventwegen passen we vanuit 30-km- en veiligheidsoverwegingen snelheidsremmende maatregelen toe, wat als gevolg heeft dat langs de ventwegen minder parkeerplaatsen gerealiseerd kunnen worden. We compenseren dat op een andere plek; langs het schuine deel aan het uiteinde van de ventweg noord, langs het spoor. Hier realiseren we twee parkeerstroken, de oostelijke ten koste van bestaand groen langs het spoor en de westelijke ten koste van nieuw groen ter versterking van de groenstructuur rondom de middenbaan. We willen deze stroken zodanig inrichten dat het eenvoudig is om, bij verminderde parkeerdruk, deze ruimte groen te maken.
In het definitieve IPvE wordt voorgesteld het aantal parkeerplaatsen te verminderen tot 332 parkeerplaatsen. Dat past binnen de (nu nog geldende) zogenaamde 2% regeling in dit rayon.

Met dit IPvE wordt de middenbaan een promenade voor wandelen en fietsen, worden de ventwegen zodanig ingericht dat automobilisten zich aan de snelheid van 30km/uur houden en wordt de kruising zonder verkeersregeling ingericht. Op de kruising ontstaat een middeneiland waarin bomen kunnen worden geplant waarmee de zichtlijnen over de lengte van de Maliebaan worden aangeheeld. Rondom de kruising en langs de ventwegen wordt ongeveer 3.000 m2 verharding weggehaald en vervangen door groen.
Met dit plan kan de Maliebaan na herinrichting in de jaren daarna doorgroeien tot een geliefde plek voor de stad. Een eerste wens voor doorgroei is het voorstel dat West 8 heeft gedaan voor de aansluiting met de Snellenlaan. Zodra er zicht is op financiering zullen we dat als eerste vervolgstap oppakken.

Beslispunten, Argumenten en Kanttekeningen/Risico's

Beslispunt	
1	Het Integraal Programma van Eisen en Functioneel Ontwerp vast te stellen als basis voor de uitwerking tot Voorlopig Ontwerp en Definitief Ontwerp, met als uitgangspunten: a. de middenbaan van de Maliebaan wordt omgevormd tot promenade voor wandelen en fietsen; b. de ventwegen worden ingericht met snelheidsremmende maatregelen; c. op de kruising krijgt de fietser prioriteit en vervalt de verkeersregelinstallatie.
Argumenten	
1.1	<u>Het integraal Programma van Eisen en Functioneel Ontwerp geeft uitwerking aan het eerdere raadsbesluit</u>
	In het raadsbesluit uit 2019 heeft de raad de volgende uitgangspunten vastgelegd: • Hele middenbaan noord en zuid wordt een autovrije promenade voor wandelen en fietsen. • Ventwegen blijven 30-km/uur en worden ingericht met snelheidsremmende maatregelen. • Op de kruising krijgt de fietser prioriteit en worden de groene zichtlijnen doorgetrokken; de kruising wordt zonder verkeersregelinstallatie uitgevoerd. In het IPvE wordt aangegeven hoe de middenbaan eruit komt te zien en welke maatregelen zorgen voor snelheidsremming van autoverkeer op de ventwegen. Het IPvE bevat een onderbouwing dat de kruising zonder verkeersregelinstallatie goed functioneert. Het IPvE geeft daarmee we uitwerking aan de door de raad vastgelegde uitgangspunten. De Maliebaan is de laatste schakel in de Herenroute als alternatieve fietsroute door de binnenstad om de route via Vredenburg en Nachtegaalstraat te ontlasten.
1.2	<u>Het concept-IPvE/FO is voorgelegd aan belanghebbenden voor reacties en aangepast op basis van de ontvangen reacties</u>
	Op meerdere momenten sinds het raadsbesluit is met belanghebbenden, plenair of in klein verband, gesproken over de vulling van het IPvE, de onderzoeken en de variantenstudies. De opmerkingen zijn meegenomen in het denkproces. Het concept van dit IPvE is op 15 juni opengesteld voor reacties. Circa 160 mensen en organisaties hebben gereageerd. In bijgevoegde reactienota is (een samenvatting van) de reacties en een antwoord daarop te vinden. In het zgn 'tweekolommenstuk' is per persoon een antwoord aangegeven. In de reactienota is aangegeven welke aanpassingen zijn doorgevoerd op basis van de reacties.
1.3	<u>Met dit IPvE/FO wordt werk-met-werk met de geplande rioleringswerkzaamheden mogelijk</u>
	Voor de periode 2021 – 2022 stond oorspronkelijk vervanging van de riolering en aanleg hemelwaterafvoer Maliebaan gepland. We vinden het verstandig om de werkzaamheden riolering en herinrichting te combineren, om overlast voor de omgeving te verkleinen en om efficiënt met budgetten om te gaan. Daarom bundelen we het werk tot één opdracht, uit te voeren in 2023/2024. Dat vraagt wel om voortgang in het ontwerpproces voor de herinrichting aangezien verdere uitstel van de rioleringswerkzaamheden niet wenselijk is.
Kanttekeningen/Risico's	
1.1	<u>Niet alle zorgen van omwonenden kunnen worden weggenomen</u>
	Uit de reacties blijken zorgen over de verkeersprognoses, het functioneren van de kruising, de veiligheid, geluid en trillingen. In dit IPvE ligt een goed en uitgebalanceerd ontwerp voor. Analyses van externe experts geven aan dat de verkeersprognoses een

	goede inschatting te zien geven, dat de nieuwe kruising beter zal functioneren dan de huidige en bovendien veiliger zal zijn, en dat we met nieuwe, vlakke verharding kunnen zorgen voor minder geluid en trillingen. Recente berekeningen van geluid en luchtkwaliteit laten een positief beeld zien. We betreuren het dat deze cijfers niet voldoende zijn om de zorgen weg te nemen. In de uitwerking houden we de vinger aan de pols en contact met de buurt. We zullen een jaar na herinrichting een drietal criteria beoordelen (par 7.2) en maatregelen overwegen als er aanleiding voor is.
1.2	Aanpassing van het IPvE/FO voor meer parkeerplaatsen betekent minder groen
	In het concept-IPvE is ingezet op fysieke en visuele versmalling van de ventwegen. Met het toevoegen van groene toegangen naar de doorsteek-paden kunnen op die plekken minder parkeerplaatsen worden gerealiseerd. Dat zou, samen met andere onderdelen, tot ca 35 parkeerplaatsen minder leiden. Op verzoek van de omgeving is gezocht naar toevoegen van parkeerplaatsen. Vanuit verkeersveiligheid is het van belang de versmalling van de ventwegen te behouden. Uitbreiding van parkeerplaatsen is gevonden langs de ventweg-noord, langs het spoor. Dat gaat ten koste van een strook huidig groen, en een strook die in het concept-IPvE ontworpen was als uitbreiding van groen.
Beslispunt	
2	Het krediet voor de herinrichting van de Maliebaan te verhogen met 1 miljoen euro en dit te dekken uit het investeringsbudget bereikbaarheid, vooruitlopend op de integrale afweging binnen het Meerjaren programma Bereikbaarheid (MPB).
Argumenten	
2.1	De recente kostenraming ligt op het niveau van vergelijkbare projecten.
	De herinrichtingen Voorstraat en Nachtegaalstraat/Burgemeester Reigerstraat kenden, overigens zonder rioleringswerkzaamheden, een budget van zo'n 5 miljoen euro voor dezelfde lengte van het werk (ca 800m). De kostenraming Maliebaan ligt in dezelfde orde van grootte, voor én rioleringswerkzaamheden én twee ventwegen en een middenbaan. De scope van het project betreft inmiddels de hele Maliebaan zuid en noord van gevel tot gevel. De herinrichting Maliebaan is daarmee niet veel duurder dan andere projecten. De benodigde extra middelen voor de uitvoering van de herinrichting ten opzichte van het tot nu toe beschikbare budget is tevens te verklaren door gestegen prijzen. Het proces is tot nu toe uitgebreid geweest: vanaf 2015 participatie, variantenstudies, verkenningen, bewonersavonden etc.
2.2	Het combineren van de herinrichting met de rioleringswerkzaamheden is kostenefficiënt
	Gecombineerde uitvoering maakt de herinrichting per saldo goedkoper dan zonder combinatie met het rioleringswerk. Het rioleringswerk kan opgeschoven worden van (gepland) start 2021 naar start 2023. Nog verder uitstel van de herinrichting betekent een kans dat de rioleringswerkzaamheden losgeknipt worden waardoor de kans voor werk-met-werk verloopt. Dat zou tot kostenverhoging op beide projecten leiden.
2.3	Dit is een lopend project; knelpunten binnen lopende projecten worden met voorrang binnen het MPB geprogrammeerd.
	Herinrichting van de Maliebaan is een al lang lopende ambitie. Om de voortgang van dit project na alle gesprekken met de omgeving vast te houden, wordt voorgesteld om vooruitlopend op de integrale afweging bij het MPB (als onderdeel van de Voorjaarsnota 2022) dit knelpunt met voorrang te programmeren. Bij de integrale afweging worden knelpunten op lopende projecten eerst opgelost binnen de beschikbare financiële ruimte voordat er naar nieuwe projecten wordt gekeken.

2.4	Het is wenselijk voortgang vast te houden en verdere vertraging en kostenverhoging te voorkomen
	Door dit knelpunt nu met voorrang te programmeren wordt verdere vertraging en daardoor hogere kosten voorkomen. Ook kan dan voortgang worden gemaakt met een goede aansluiting en overgang op de recent ingerichte Nachtegaalstraat en binnenkort in te richten Burgemeester Reigerstraat. De huidige VRI is kwetsbaar; bij verdere uitstel wordt de kans op storingen aan de oude apparatuur groter. Tot slot is de kans groot dat bij verder uitstel de rioleringswerkzaamheden worden losgeknipt van de herinrichting en vooruitlopend hierop worden uitgevoerd, waardoor we de kans voor werk-met-werk laten schieten.
2.5	Binnen het Meerjaren Programma Bereikbaarheid kunnen de aanvullend benodigde middelen worden gedekt.
	De gevraagde middelen kunnen binnen het MPB worden gedekt uit de extra middelen voor loon- en prijscompensatie die vanaf 2022 aan het investeringsbudget bereikbaarheid worden toegevoegd, zie paragraaf Financiën. Deze middelen zijn onder andere bedoeld voor dekking van kostenverhogingen op (lang-)lopende projecten.
Kanttekening	
2.1	Er is nu geen budget om de aanpassing van de rotonde en aansluiting Snellenlaan op te pakken
	Enkele reacties vragen om een bundeling van werkzaamheden, met name met de nieuwe aansluiting op de Snellenlaan. Gevraagd wordt om meteen de eindinrichting mee te nemen, en niet het risico te lopen dat de tijdelijke inrichting permanent blijkt te worden. De aanpassing van de rotonde en aansluiting op de Snellenlaan zijn zeker wenselijk en betekenen een mooie en markante kop aan de noordkant, minder verharding en extra vergroening. Dat zou echter nogmaals een budgetuitbreiding van ca 1 miljoen euro betekenen; daarvoor is geen zicht op dekking.
2.2	De vrijgave van dit krediet loopt vooruit op de integrale afweging binnen het MPB
	Knelpunten binnen lopende projecten worden over het algemeen met voorrang geprogrammeerd binnen het MPB, om de voortgang mogelijk te maken. Voor het project Maliebaan is het vanwege de relatie met de omgeving en de samenhang met het rioleringswerk van belang om zekerheid te verkrijgen over dekking en om de voortgang te kunnen behouden.

Financiën

Kostenraming
De kostenraming voor uitvoering van de herinrichting (SSK-raming, vanaf VO-fase, inclusief rioleringswerkzaamheden, zonder nieuw ontwerp Snellenlaan) bedraagt € 4.961.000.

Beschikbaar budget
Het startbudget dat vanaf 2015 aan dit project was toegekend (€ 650.000) is in een eerder stadium (MPB 2018) met € 800.000 verhoogd, tot een projectbudget van € 1.450.000. Daar zijn vervolgens de volgende budgetten als aanvulling aan toegezegd:
. bijdrage Groen (MPG): € 200.000
. bijdrage voor ontharding (BOR): € 100.000
. bijdrage voor nieuwe verharding (BOR): € 750.000
. bijdrage voor vervangen riolering en aanleggen HWA (BOR): € 2.200.000
Daarmee was het beschikbare budget € 4,70 miljoen euro.

In de afgelopen jaren is zo'n 0,75 miljoen euro besteed aan proceskosten: externe onderzoeken, opstellen IPvE, participatie, begeleiden besluitvorming, projectmanagement etc. (t/m vaststelling IPvE). Er resteert voor de fase vanaf VO een budget van 3.95 miljoen euro. Dat betekent dat er ten opzichte van de SSK-raming nog een aanvullend budget nodig is van (afgerond) 1 miljoen euro.

De combinatie van de uitvoering van de herinrichting én riolering is van belang voor de kostenraming en het efficiënt werken buiten; werk-met-werk is uitgangspunt.

Het geraamde resterend benodigd budget van 1 miljoen euro wordt gedekt uit de middelen voor loon- en prijscompensatie die jaarlijks worden toegevoegd aan het investeringsbudget bereikbaarheid. De gemeentelijke structurele bijdrage voor loon- en prijscompensatie wordt jaarlijks toegevoegd aan het programma om te voorkomen dat we steeds minder kunnen doen voor hetzelfde budget. Primair worden deze middelen gebruikt om knelpunten op bestaande projecten, in verband met gestegen prijzen, op te lossen. Het niet-bestede deel wordt toegevoegd aan het 'investeringsbudget Mobiliteitsplan t/m 2040' en is daarmee beschikbaar voor toekomstige investeringen.

Het project Maliebaan is in 2014 gestart (variantenstudie, voorbereiding participatie) en zal rond 2024 afgerond zijn, gestegen prijzen is daarmee een deel van de verklaring voor de hogere kosten. Realisatie zal naar verwachting in 2023 en 2024 plaatsvinden; in 2022/2023 wordt VO, DO en bestek opgesteld en aanbesteding doorlopen.

Zoals in de programmabegroting verwerkt (op basis van besluitvorming voorjaarsnota), wordt vanaf 2022 structureel 0,5 miljoen euro aan het investeringsbudget bereikbaarheid toegevoegd vanuit de loon- en prijscompensatie, waaruit de extra uitgaven voor de Maliebaan kunnen worden gedekt. Binnen het Meerjarenprogramma Bereikbaarheid is een reserve ingesteld waardoor de fasering van de uitgaven (kasritme) niet gelijk hoeven te lopen met de beschikbare budgetten in een bepaald jaar. De verschillen worden verrekend met de reserve.

De 18 parkeerplaatsen die komen te vervallen kunnen worden weggehaald op basis van de (nu nog geldende) zogeheten 2%-regeling per rayon, en zijn daarmee gedekt.

Vervolg
Na vaststellen van het IPvE wordt het ontwerp verder uitgewerkt (Voorlopig Ontwerp, Definitief Ontwerp). Het VO wordt in 2022 aan het college voorgelegd ter vaststelling. De gemeenteraad zal daarover geïnformeerd worden. Na afronden van het DO wordt een bestek opgesteld en een aannemer gezocht.

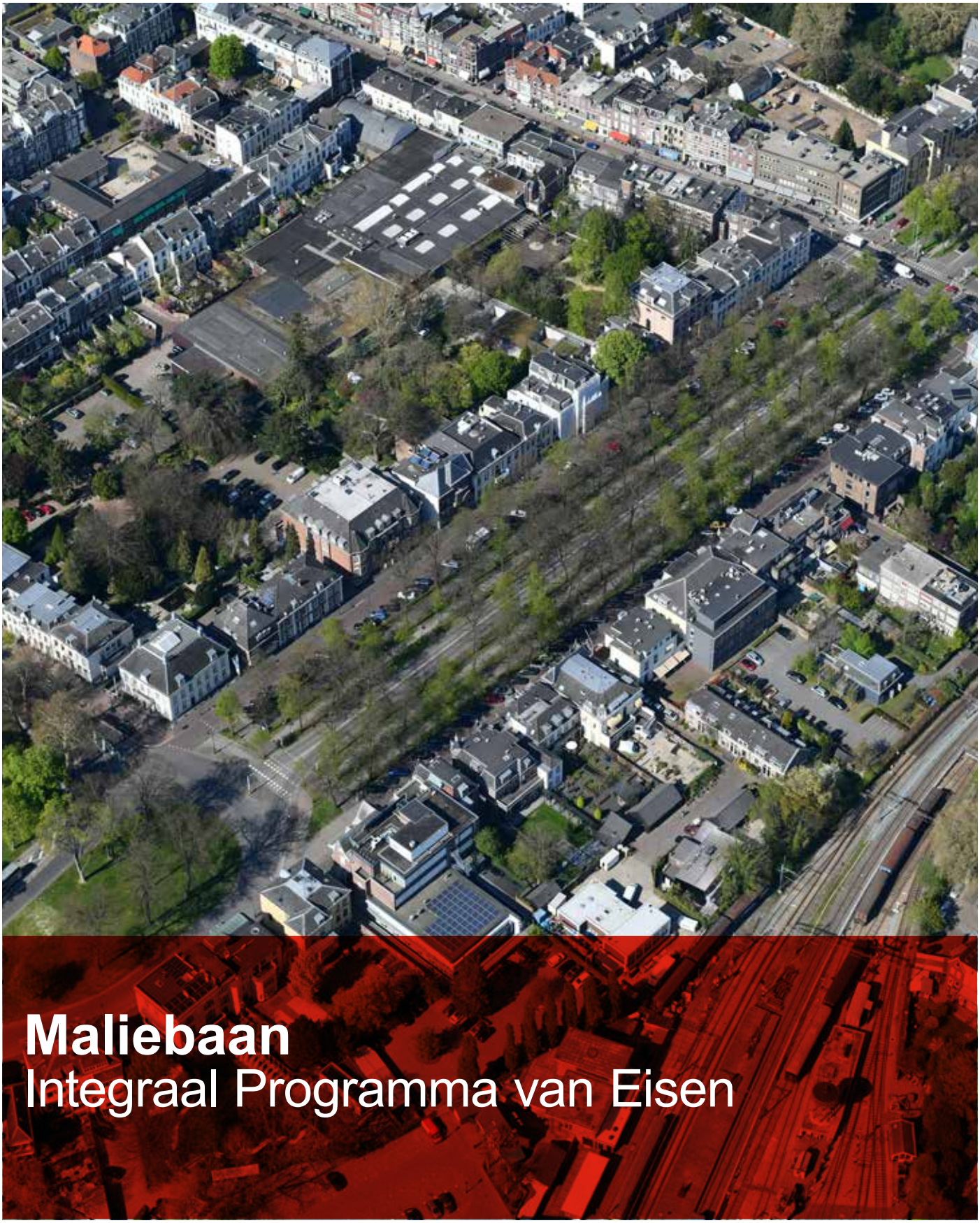
Participatie
Tijdens de gedachtenvorming op weg naar het concept-IPvE is een aantal keer met belanghebbenden overlegd over varianten en voortgang. Op basis van die bijeenkomsten hebben we bv de locaties voor de geluids- en trillingsmetingen bepaald en de indeling/structuur van de ventwegen bepaald.
We hebben de reacties op het concept-IPvE verwerkt; dat leidt tot aanpassing van het IPvE op een aantal onderdelen (ontwerp, aantal parkeerplaatsen, inrit Wolter Heukelslaan, tekstuele verduidelijkingen).
In de volgende fase zullen we belanghebbenden wederom betrekken bij het detailleren van het ontwerp.

Communicatie
Zie hierboven

Bijlagen
Bijlagen besluitvorming
- (aangepast) Integraal Programma van Eisen
- Functioneel Ontwerp

Bijlagen informatief

- Reactienota
- Tweekolommenstuk
- M+P: Rapportage meting geluid en trillingen Maliebaan, 2020
- West 8: Visie Maliebaan M+P, 2021
- RHDHV: Rapportage Verkeerssimulatie kruising Maliebaan, 2021
- Bureau Steenhuis: Cultuurhistorische Verkenning Maliebaan, 2009
- Terra Nostra: Rapportage boomwortelonderzoek, 2021



Maliebaan
Integraal Programma van Eisen

Gemeente Utrecht

Utrecht.nl/
maliebaan

Colofon

Projectgroep
Bouke Bruseker, Ine Esselink, Frank van Gennip, Dirk-Jan Hoekstra, Nely van der Meer, Dominic Meesters, Bettina van Santen, Pim Vervuren, Rosanne Weijers, Karlijn de Wit

Projectmanagement
Marieke Fleer

Opdrachtgever
Richard Smit

Grafische realisatie
OntwerpStudioRuimte

Versiedatum
Oktober 2012

Bestuurlijke besluitvorming
voorstel van college aan raad

Inhoudsopgave

Hoofdstuk 1 Inleiding 4
- 1.1 Aanleiding 4
- 1.2 Waarom de Maliebaan herinrichten 5
- 1.3 Doel 5
- 1.4 Plangebied 6
- 1.5 Maliebaan in relatie tot andere projecten 8

Hoofdstuk 2 Maliebaan vroeger en nu 10
- 2.1 Historie en ontwikkelingen (Maliebaan vroeger) 10
- 2.2 Huidige situatie (Maliebaan nu) 11
- 2.3 Beleidskaders 12

Hoofdstuk 3 Visie en Ambitie 13

Hoofdstuk 4 Plan en ontwerpkeuzes 15
- 4.1 Basis en plus 15
- 4.2 Uitgangspunten verkeer 15
- 4.3 Ventwegen 17
- 4.4 Kruising 20
- 4.5 Middenbaan 22
- 4.6 Aansluiting op Malieblad 25
- 4.7 Aansluiting op de Snellenlaan 26
- 4.8 Consequenties van de ontwerpkeuzes 27

Hoofdstuk 5 Onderzoek en haalbaarheid 29
- 5.1 Meting geluid en trillingen 29
- 5.2 Luchtkwaliteit 30
- 5.3 Technische onderzoeken 31
- 5.4 Kostenraming 31

Hoofdstuk 6 Verantwoording 32
- 6.1 Samenwerkingsproces 32
- 6.2 Participatieproces 32

Hoofdstuk 7 Vervolgtraject (vooruitblik) 33
- 7.1 Vervolgstappen 33
- 7.2 Partners en samenwerking 33
- 7.3 Planologisch juridisch proces 33
- 7.4 Planning 33
- 7.5 Risicoparagraaf 34

Bijlagen 35

Bijlage A Variantenstudies 36
- Variantenstudie ventwegen 36
- Variantenstudie kruising 37
- Variantenstudie Aansluiting Snellenlaan 40

Bijlage G Geluidberekening nieuwe situatie 41

Bijlage B, C, D, E en F zijn separaat toegevoegde rapportages.

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

In december 2019 heeft de gemeenteraad een principebesluit genomen om de middenbaan van de Maliebaan om te vormen tot een promenade voor voetgangers en fietsers. In dit Integraal Programma van Eisen (IPvE) beschrijven we welke stappen we gezet hebben om te komen tot een herinrichting van de Maliebaan tot promenade.

Het raadsbesluit geeft voor de herinrichting van de Maliebaan de volgende uitgangspunten mee:

1. De middenbaan (noord en zuid) wordt een autovrije promenade voor wandelen en fietsen.
2. Ventwegen blijven 30-km/uur en worden ingericht met snelheidsremmende maatregelen.
3. Op de kruising krijgt de fietser prioriteit en worden de groene zichtlijnen doorgetrokken; de kruising wordt zonder verkeersregelinstallatie uitgevoerd.

In dit IPvE Maliebaan werken we dat principebesluit uit. De uitwerking leidt tot een aantal ontwerpkeuzes die we in deze notitie toelichten. De uitwerking betreft de verschillende bouwstenen van de Maliebaan:

- de ventwegen
- de kruising met de Nachtegaalstraat/ Burgermeester Reigerstraat
- de middenbaan en groen eromheen
- de aansluiting aan de zuidzijde op het Malieblad
- de aansluiting aan de noordzijde op de rotonde bij de Snellenlaan

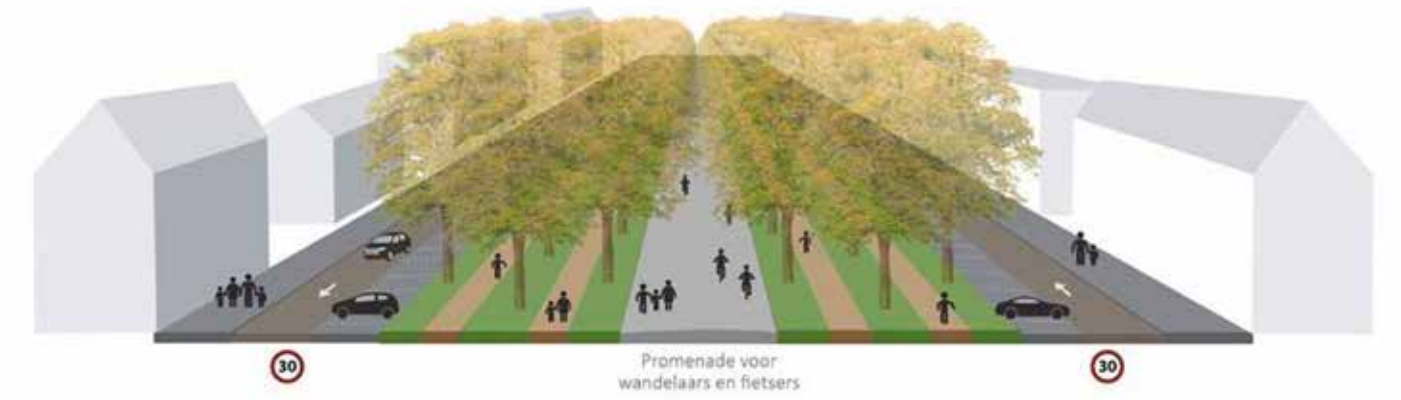
De ontwerpkeuzes betreffen zowel de losse bouwstenen als de gehele Maliebaan.

Dit IPvE omvat de onderbouwing van de ontwerpkeuzes en de toelichting, aangevuld met schetsen en een overzichtstekening. Dit IPvE is tot stand gekomen na gesprekken met de buurt en met inbreng van externe adviesbureaus en ontwerpbureau West 8. In juni 2021 hebben we een concept van dit IPvE op een informatieavond toegelicht en belangstellenden uitgenodigd om te reageren. In dit IPvE zijn wijzigingen aangebracht als gevolg van de ingediende reacties. De belangrijkste zijn het aantal parkeerplaatsen en de toerit naar de Wolter Heukelslaan.

Het IPvE Maliebaan is te lezen als een fasering: een ‘basisplan’ dat we als gemeente de komende jaren realiseren, en een ‘plusplan’ met mogelijke aanvullingen op termijn, deels met particuliere fondsen te realiseren. Het basisplan bestaat uit:

- het vervangen van de riolering en de aanleg van een hemelwaterriool
- de (her)inrichting van de ventwegen en de kruising
- een basisinrichting van de aansluitingen zuid en noord op de ventwegen
- een basisinrichting van de middenbaan en het omliggende park.

Dit IPvE is kader voor de basisinrichting. Een doorkijk naar het plusplan vindt u in hoofdstuk 7.



Het raadsbesluit geeft richting aan de herinrichting van de Maliebaan als promenade. De hele middenbaan wordt een autovrije promenade voor wandelaars en fietsers. Bron: Voorstel Raadsbesluit 2019.

1.2 Waarom de Maliebaan herinrichten

Utrecht groeit. Het aantal inwoners neemt de komende jaren toe. De gemeente heeft ervoor gekozen de groei op te vangen binnen de huidige stadsgrenzen (‘inbreiding’ in plaats van ‘uitbreiding’). Dat betekent dat de ruimte intensiever gebruikt wordt en dat we moeten inzetten op duurzame vormen van vervoer en verblijf die weinig ruimte vragen. Voor de Maliebaan betekent dit dat we de voetganger en de fietser ruim baan willen geven voor hun routes, bewegingen en verblijf.
We zetten in op ’gezond stedelijk leven’, en daarbij hoort goede verblijfsruimte en verblijfskwaliteit. De ruimte voor voetgangers richten we aantrekkelijk in. Met de realisatie van de promenade breiden we de groene verblijfsruimte uit en zorgen voor groene aansluitingen naar noord en zuid.
Om fietsen te faciliteren zetten we in op een goed netwerk van fietsroutes, om fietsers te spreiden. Onderdeel is het verbeteren van de ‘Herenroute’ voor fietsers. De Herenroute loopt vanaf de zuidelijke uitgang van de stationsfietsenstalling en de Moreelsebrug via de Haverstraat, Herenstraat en Herenbrug naar de Maliebaan en voegt daar in op de route via de Burgemeester Reigerstraat naar Utrecht Science Park (USP). We willen de Herenroute aantrekkelijker en beter vindbaar maken, zodat fietsers zich beter spreiden over de stad en het daarmee minder druk wordt op de te drukke fietsroute over het Vredenburg en de Nachtegaalstraat.

Voor meer achtergrondinformatie over de druk op de ruimte, de ambitie voor fiets, voetganger, mobiliteit en het groen verwijzen wij u naar het Mobiliteitsplan 2040 en het Groenstructuurplan Utrecht.

1.3 Doel

De herinrichting van de Maliebaan past in de ambities van ‘gezond stedelijk leven’. In het raadsbesluit uit december 2019 zijn voor de herinrichting de volgende doelen benoemd:

1. Verbeteren van de Herenroute voor fietsers, met accent op de aansluitingen
   - de kruising van de Maliebaan met de Nachtegaalstraat/Burg.Reigerstraat;
   - het Malieblad.
2. Verbeteren/herstellen van (historische) groen- en boomstructuur.
3. Verbeteren van de openbare ruimte voor voetgangers.
4. Verhogen van de verblijfskwaliteit.
5. Verminderen van de nadruk op autoverkeer en verbeteren doorstroming voor fietsers.
6. Verbeteren van de verkeersveiligheid.

In dit document lichten we toe hoe we aan deze doelen invulling geven. Daartoe wordt een aantal (ontwerp-) keuzes toegelicht in hoofdstuk 4.



Schematisch kaartje van het fietsnetwerk met de binnenstadsroute en de Herenroute

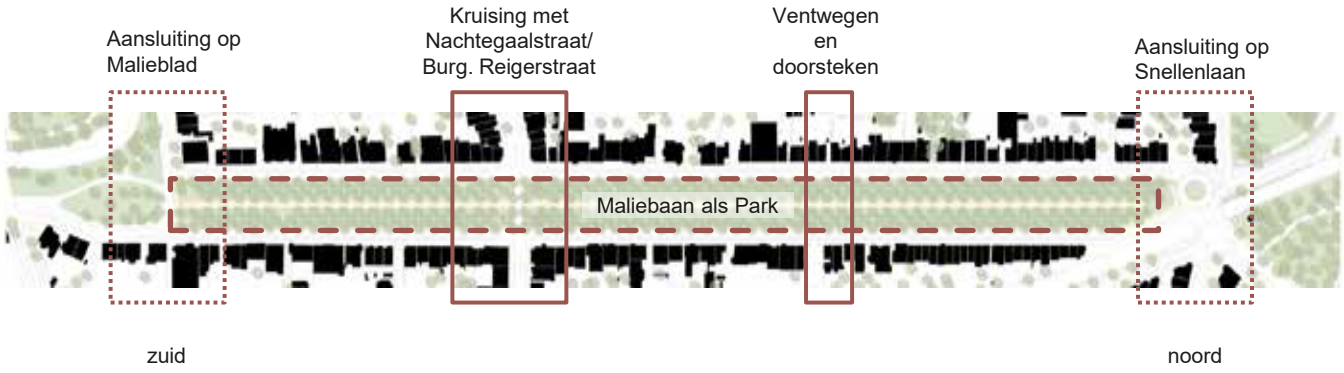
1.4 Plangebied

De Maliebaan ligt in Utrecht-Oost en grenst aan de stadsbuitengracht. De laan vormt de verbinding tussen het Zocherplantsoen rond de singel en het Hogelandsepark nabij de Berenkuil en de Biltstraat.

Het plangebied voor het plan Maliebaan strekt zich uit:
- van het Malieblad waar de Maliebaan aansluit op de Maliesingel
- via de kruising met de Nachtegaalstraat/ Burgemeester Reigerstraat
- tot de aansluiting op de Snellenlaan waar de rotonde de overgang van Maliebaan naar Snellenlaan vormt.

De aansluiting op de Snellenlaan voeren we in fasen uit. In de basisinrichting wordt een eenvoudige aansluiting van de nieuwe Maliebaan op de bestaande rotonde bij de Snellenlaan ingericht.
In een latere fase, als er budget beschikbaar is, kan de ‘kop’ van de Maliebaan een andere vorm krijgen.

Het plangebied betreft de Maliebaan van gevel tot gevel, niet de Korte Baanstraten of andere zijstraten.



De Maliebaan wordt onderbroken door een kruising met de Nachtegaalstraat en Burgemeester Reigerstraat. Ten noorden van deze kruising sluit de Maliebaan op de Snellenlaan. Ten zuiden van de kruising ligt de aansluiting op het recent heringerichte Malieblad. De wegindeling bestaat uit een middenbaan, ventwegen en voetpaden in het groen. Bron: West 8, 2021.



De Maliebaan in Utrecht-Oost en grenst aan de stadsbuitengracht. De groenstructuur van de Maliebaan bestaat uit twee groenstroken aan weerzijden van de middenbaan van de Maliebaan. Deze groenstroken zijn elk voorzien van drie rijen bomen. Aan de maliebaan staan verschillende rijksmonumenten. Bron: Steenhuis & Urban Fabric , 2009 (Maliebaan: Cultuurhistorische Verkenning en Analyse). In 2013 is het voorgesteld beschermd stadsgezicht vastgesteld.

1.5 Maliebaan in relatie tot andere projecten

De herinrichting van de Maliebaan past in de brede kwaliteitsverbetering van de openbare ruimte. Deze draagt bij aan het vergroten van de ruimte voor de voetganger, verbeteren van de fietsroutes en uitbreiden van 30km/uur-gebieden. In Utrecht Oost is dat in de afgelopen jaren al gebeurd op de Tolsteegsingel, Maliesingel, Wittevrouwensingel en de Oudwijkerdwarsstraat. Met de aanleg van een nieuwe hemelwater-afvoer zorgen we ervoor dat zware regenbuien beter kunnen worden opgevangen. Recent zijn ook de Nachtegaalstraat en de Burgemeester Reigerstraat heringericht met meer ruimte voor fiets, voetganger en groen. De komende jaren zal heel Utrecht Oost worden ingericht als 30-km-gebied.

Bij de herinrichting van de Nachtegaalstraat en Burgemeester Reigerstraat hebben we een (tijdelijke) aansluiting van beide straten op de huidige Maliebaan gerealiseerd. Met de herinrichting van de Maliebaan vormen we de tijdelijke aansluiting om tot definitieve situatie.

Ook hebben we recent het Malieblad heringericht. Malieblad is de niet-officiële naam voor de aansluiting van de Maliesingel op de Maliebaan. Aanleiding voor een herinrichting van het Malieblad was enerzijds het verbeteren van de Herenroute voor de fiets (logischer route) en anderzijds het versterken van de groene structuur en cultuurhistorische waarde. Met de nieuwe inrichting van het Malieblad is de fietsbeweging van de singel naar de Maliebaan comfortabeler en overzichtelijker geworden. Ook hebben we verblijfsruimte toegevoegd aan de stad en is het oorspronkelijke druppelvormige koppelstuk hersteld tussen Maliebaan en Zocherpark (singel) naar het oorspronkelijke ontwerp van Zocher. Er is circa 2.000 m2 ‘onthard’: van grijze bestrating naar een groene inrichting.

Verbetering van de fietsroute over de Maliebaan is nu de nog resterende laatste schakel in de Herenroute.





Nieuwe inrichting van de Nachtegaalstraat. Doel was om de straat prettiger te maken voor bewoners en winkelend publiek. Er is meer ruimte gekomen voor voetgangers en fietsers, dit zijn immers de hoofdgebruikers van de straat. Op de rijbaan is een middenstrook aangebracht zodat een scheiding tussen 2 rijstroken ontstaat. Bron: Gemeente Utrecht.



Het Malieblad kort na de herinrichting (juni 2021). Het Malieblad is onderdeel van de Herenroute, een fietsverbinding tussen de binnenstad en het Utrecht Science Park. Het Malieblad-ontwerp van het groen is gebaseerd op de oorspronkelijke ontwerpen van Zocher als overgang van het Zocherplantsoen langs de singel naar de lange rechte lijnen van de Maliebaan. Bron: Gemeente Utrecht.

Hoofdstuk 2 Maliebaan vroeger en nu

2.1 Historie en ontwikkelingen

In 1637 legde de stad aan de oostkant net buiten de stadswallen en stadsbuitengracht de Maliebaan aan. Deze baan was bestemd voor het paille-maille-spel (kolfspel) van de studenten van de nieuwe universiteit. De oorspronkelijke Maliebaan was 740 m lang, ononderbroken en had aan weerszijden twee maal 4 rijen lindes en iepen, totaal 1800 bomen (bron W.G.A. Perks, De geschiedenis van de Maliebaan).

De paille-maillebaan had een duidelijk begin- en eindpunt met een houten afscheiding. Al snel werden er siertuinen met paviljoentjes en tuinhuizen langs de baan aangelegd. De baan was toegankelijk via het Maliepoortje (Maliebrug), maar er liep ook een voetpad naar de stadswal via de Nachtegalensteeg. Aan de oostzijde lagen drie stegen om sommige percelen te bereiken: de “Baanstegen”. Na het opheffen van het paille-maillespel functioneerde de Maliebaan eerst als exercitieveld en vervolgens steeds meer als wandel- en recreatiebaan. Met het opheffen van de stadsmuren vanaf 1830 en de omvorming van de oostkant tot plantsoenen (ontwerp van J.D. Zocher) groeide de Maliebaan uit tot woongebied.
De meeste monumentale herenhuizen kwamen tussen 1850 en 1910 tot stand, vaak met de oude theekoepel opgenomen in het ontwerp. Bij de woningen waren grote tuinen, waarvan enkele in gebruik als ‘buitensociëteit’ en ontmoetingsplek voor de Utrechters.

De nieuwe bewoners wensten een betere bereikbaarheid van hun huizen. Zocher adviseerde de stad in 1860 om een trottoir en ventwegen aan te leggen en hiervoor de buitenste rij bomen aan weerszijden te rooien. Ook ontwierp hij het Malieblad als ‘passtuk’ tussen Maliebaan en Maliesingel/Lepelenburg. In 1870 werd de Oosterspoorlijn aangelegd die twee Baanstegen afsloot. De derde Baansteeg werd als Burgemeester Reigerstraat de doorgaande route.

Bij aanleg van de baan in de 17e eeuw bestond de speelbaan uit een – met houten schuttingen afgesloten- open ruimte met halfverharding (schelpen). De bomen aan weerszijden stonden in het gras. In de loop van de volgende eeuw werden aan de buitenkant van de buitenste bomenrijen zandpaden aangelegd voor de gebruikers van de aanliggende percelen.
Eind 18e eeuw was de baan niet meer in gebruik als speelbaan, het werd burgers en militaire ruiters toegestaan op de middenbaan te komen. In 1811 zijn de houten schotten verwijderd. In 1860 rooide de gemeente op advies van Zocher aan weerszijden de buitenste rij bomen. Daarmee werden de reeds bestaande zandpaden hier verbreed tot volwaardige ventwegen en langs de beide huizenrijen werd een verhoogd trottoir aangelegd.



De ruimtelijke opzet van de Maliebaan was zestig jaar na de aanleg niet gewijzigd. Ets van Casper Specht uit 1697. Bron: Steenhuis & Fabric , 2009 (Maliebaan: Cultuurhistorische Verkenning en Analyse).



De Maliebaan was door het profiel en de lengte geschikt voor harddraverijen. Deze wedstrijden werden gehouden tussen 1826-1829. Litho van J.P. Houtman. Bron: Steenhuis & Fabric , 2009 (Maliebaan: Cultuurhistorische Verkenning en Analyse).

Dit trottoir was in eerste instantie nog onverhard, zodat veel bewoners zelf (hardstenen) stoepzerken voor hun huis legden. In de volgende jaren kwam er geleidelijk een klinkertrottoir langs de gehele huizenreeks tot stand. Met het toenemende verkeer op de middenbaan kwamen er in de loop van de tijd halverharde wandelpaden bij tussen de bomen.
In 1885 werd aan de westkant van de Maliebaan op verzoek van de Algemeene Nederlandsche Wielrijders Bond op één van die paden het eerste fietspad van Nederland aangelegd. In de loop van de 20e eeuw ging de auto een steeds grotere rol spelen op de Maliebaan. De middenbaan zou uiteindelijk alleen nog voor autoverkeer bestemd worden. De doorgaande route Nachtegaalstraat – Burg. Reigerstraat werd verbreed ten behoeve van het toenemende autoverkeer en ook de kop en de staart (Malieblad en Snellenlaan), in de 19e eeuw nog ontworpen als groene parkelementen, veranderden in verkeerspleinen.

Veel (familie)woonhuizen veranderden in de 20e eeuw in kantoorpanden. Zowel tuinen als de ventwegen werden ingezet voor parkeergelegenheid.
De Tweede Wereldoorlog vormde een uitzonderlijke periode in de geschiedenis van de Maliebaan in de 20e eeuw. Een groot aantal gebouwen werd in gebruik genomen door de NSB en de Duitse bezetter. De middenbaan werd gebruikt voor parades. Tegelijk waren sommige huizen in gebruik bij mensen die actief verzet pleegden.

In de Cultuurhistorische Verkenning en Analyse is een overzicht van de geschiedenis van de Maliebaan terug te vinden (Bureau Steenhuis & Fabric, 2009, bijlage F). In 2013 is de Maliebaan als onderdeel van een groter gebied in Oost aangewezen als Rijks Beschermd Stadsgezicht. De aanwijzing ging gepaard met het vastleggen van de cultuurhistorische waarden in het bestemmingsplan. Hieronder vallen
de driedubbele bomenrij en het monumentale groene laankarakter van de Maliebaan, inclusief de groene aansluitingen (Malieblad en Hogeland/Oorsprongpark). Ook zijn regels opgenomen om deze waarden te borgen en zo mogelijk te versterken. Ten aanzien van historische (groen)aanleg in het algemeen geldt in het bestemmingsplan: behouden, onderhouden en waar mogelijk versterken door parkeerplaatsen groener in te richten en minder te verharden, dan wel de verharding een meer groene uitstraling te geven door meer bomen en beplanting.
Ook wordt een wensbeeld geformuleerd waarin overmaat aan verharding wordt teruggebracht ten gunste van groen. Dit geldt voor de hele Maliebaan en specifiek worden nog de achtertuinen benoemd.
Het straatprofiel van de Maliebaan met rijbaan, bomenrijen, fiets- en halfverharde wandelpaden en (vent)wegen dient aan weerszijden te worden behouden en het aantal parkeervakken dient niet te worden uitgebreid.
.

2.2 Huidige situatie (Maliebaan nu)

De bebouwing langs de Maliebaan bestaat uit kantoren en woningen, soms in appartementengebouwen. De kruising met de Nachtegaalstraat en Burgemeester Reigerstraat verdeelt de Maliebaan in een zuidelijk deel (ongeveer 250m lang) en een noordelijk deel (ongeveer 500m lang). De Maliebaanschool heeft een uitgang aan de noordelijke Maliebaan. Daarnaast zitten drie kinderdagverblijven aan de Maliebaan.

De Maliebaan kent naast de monumentale gevels aan beide zijden brede stoepen, een eenrichtings-ventweg (30 km/uur) met schuinparkeren aan de groenzijde, en in het midden een groene zone. In die groene zone ligt een middenbaan in asfalt voor autoverkeer (50 km/uur). Aan weerszijden van de middenbaan liggen aan beide zijden twee halfverharde (deels geasfalteerde) wandelpaden. Eén van die paden (de meest westelijke) is in 1885 aangelegd op verzoek van de net opgerichte ANWB en is te beschouwen als het eerste fietspad van Nederland. Aan weerszijden van de middenbaan staan 3 rijen lindes, dus in totaal 6 bomenrijen, in een driehoeksverband. Deze bomenrijen zijn bij de kruising met de Nachtegaalstraat en Burgemeester Reigerstraat onderbroken. Tussen de bomen is lage beplanting en er leven bijzondere paddenstoelen rond de Maliebaan.

De middenbaan heeft geen in- en uitritten of aansluitende parkeergelegenheid. Langs de ventwegen liggen in totaal ca. 350 parkeerplaatsen. Sommige kantoren aan de Maliebaan hebben parkeergelegenheid op eigen terrein, gelegen achter de bebouwing. Op de ventwegen geldt betaald parkeren.

2.3 Beleidskaders

De herinrichting van de Maliebaan past in de ambities voor ‘gezond stedelijk leven’ voor iedereen. In de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040, het Mobiliteitsplan Utrecht, het Groenstructuurplan en het Kadernota Openbare Ruimte zijn de achtergrond, onderbouwing en ambities verwoord. In de Cultuurhistorische Verkenning en Analyse van Steenhuis & Fabric (bijlage F) is de monumentale waarde van de Maliebaan aangegeven.



Bijna de helft van de panden aan de Maliebaan heeft een noemenswaardig historisch verhaal te vertellen.
Bron: Aan de maliebaan - Een spannende straat (www.aandemaliebaan.nl)

Hoofdstuk 3 Visie en Ambitie

De Maliebaan is een belangrijke groene structuur in Utrecht-Oost die het Zocherpark, Hogelandpark en Wilhelminapark met elkaar verbindt. De Utrechtse Maliebaan is de enige nog in deze lengte herkenbare en beleefbare Maliebaan in de wereld. Met name in de decennia na 1950 is de Maliebaan verworden van een flaneer- en recreërbaan tot verkeersruimte, met een complexe kruising in het midden met veel asfalt. De ambitie is om de Maliebaan weer te maken tot een ruimte voor wandelaars, fietsers, joggers en spelende kinderen. We maken van de Maliebaan, nu een weg met bomen, weer een park, met routes voor fiets en voet.

De Maliebaan wordt een lommerrijke promenade. Het autoverkeer met bestemming in de omgeving kan via de ventwegen aan weerszijden zijn bestemming bereiken. De ventwegen hebben een zichtbare verbinding met het park en autoverkeer rijdt met lage snelheid.
De kruising met de Nachtegaalstraat is overzichtelijk, veiliger en, zeker buiten de spits, niet druk met autoverkeer. De kruising is groener en accentueert, veel meer dan in de huidige situatie, de lengte en eenheid van de Maliebaan. De kruising kan het voet-, fiets-, bus- en autoverkeer goed verwerken; verkeerslichten zijn niet meer nodig.

De Maliebaan kent een duidelijk begin, bij de singel op het zogenaamde Malieblad. En een duidelijk eind bij de aansluiting op de Snellenlaan. Bij begin en eind is een goede en soepele overgang in groenstructuur, wandelmogelijkheden en fietsroutes. De Maliebaan is groen en vormt een koelte-eiland in de zomerse stad. Regenwater wordt in de bodem vastgehouden voor de bomen en beplanting.
De Maliebaan nodigt uit tot verblijven en flaneren. Er zijn zitplekken en ontmoetingsplekken, een groene verblijfplaats met bladerrijke bomen en bloemen en bijzondere paddenstoelen in het gras. Er is kunst en aandacht voor de rijke geschiedenis van de monumenten aan de Maliebaan. In de avond is de Maliebaan sfeervol verlicht. Op de meeste momenten is het rustig, op sommige dagen is het een gezellige drukte vanwege een cultureel festival, een kunstmanifestatie of een sportevenement.

De Maliebaan is een groeibriljant, die organisch meegroeit met de ambitie en de mogelijkheden. De verbetering van de publieke openbare ruimte en herinrichting van de verkeersruimte wordt gezien als ‘basis’. We richten de ventwegen en de kruising opnieuw in en vormen de middenbaan om tot promenade. Een goed functionerende Maliebaan die invulling geeft aan de ambities gezond stedelijk leven voor iedereen en die een kwaliteitsslag betekent voor de openbare ruimte en dit bijzonder erfgoed.

In de jaren daarna kan de basis mogelijk aangevuld worden met nieuwe elementen, beelden, inrichting, verlichting, passende activiteiten. Dat noemen we de plus. Met de ‘plus’ kan in de loop van de tijd een promenade ontstaan met allure van wereldklasse. De Maliebaan wordt compleet als later ook de aansluiting op de Snellenlaan is omgevormd tot markante ‘kop’.

Om de ambities te verwoorden heeft ontwerpbureau West 8 een manifest opgesteld. Dat Manifest Maliebaan omvat de ambitie voor het basis- en plusplan samen.

Manifest Maliebaan

1. De Maliebaan weer één samenhangend geheel, uniek werelds erfgoed op een voetstuk

- Eén baan, zo min mogelijk onderbroken
- Monumentaal karakter wordt uitvergroot: herstellen van de bomenrij, iconische gebouwen, aandacht voor aansluiting op tuinen
- Verbinder tussen de groene zone van parken en lanen van Utrecht
- Verbinder tussen mensen uit de hele stad en van daarbuiten
- Verbinder tussen de stad Utrecht en Stichtse lustwarande

2. De Maliebaan als groene promenade voor alle Utrechters

- Ruim baan voor voetgangers en fietsers
- Een plek van rust en groen
- Historische promenadefunctie keert terug
- Een plek voor ontmoeting en verblijf om op te spelen, flaneren en ontmoeten
- Een plek voor iedereen, voor bewoners en bezoekers
- Aandacht voor cultuur, kunst, muziek, sport en ontspanning
- Een plek voor de verhalen van de Maliebaan
- Een statig adres voor vermaarde instituten
- Een plek om trots op te zijn

3. De Maliebaan als monumentale groene ruimte met zeldzame biotopen

- Het monumentale bladerdek hersteld
- Een groene verblijfplaats in de stad die de natuurwaarden van de stad versterkt
- Maliebaan als uniek ecologisch paradijs in de stad
- Een hotspot voor paddenstoelen
- Aandacht voor de seizoenen

4. De Maliebaan is robuust, overzichtelijk en sfeervol

- Een tijdloos en robuust karakter
- Gebruik van duurzame materialen
- Een aantrekkelijke ruimte onder de bomen en tussen de gevels
- Een veilig gevoel
- Atmosferische verlichting van gevels, bomen en bijzondere elementen/blikvangers

5. De Maliebaan verdient prachtig meubilair en kunst van allure

- Een familie van inrichtingselementen
- Curatorschap voor een internationaal kunstwerk

Afbeelding: Manifest Maliebaan, waarin de ambitie in woorden is gevat.

Hoofdstuk 4 Plan en ontwerpkeuzes

In dit hoofdstuk lichten we het Plan Maliebaan toe aan de hand van ontwerpkeuzes en voorstellen. Daarbij onderscheiden we de volgende bouwstenen:

- ventwegen
- kruising
- middenbaan: promenade en omliggend park
- aansluitingen op Malieblad en op Snellenlaan

Als eerste geven we een toelichting op de basis- versus de plus-gedachte in de uitvoering en wat de verkeerskundige achtergrond van de ontwerpkeuzes is.

4.1 Basis en plus

Het Plan Maliebaan bestaat uit een samenvoeging van de losse bouwstenen tot een integraal en samenhangend geheel. De integrale visie is op ons verzoek opgesteld door ontwerpbureau West 8. In bijlage B is de rapportage van West 8 opgenomen. Kern van de visie is het respectvol verstevigen van de monumentale basis en het uitnodigend maken van de promenade voor verschillende soorten gebruikers.

De visie beschrijft een ambitieuze inrichting voor de lange termijn. Dat eindbeeld is niet in één keer te realiseren. Naast het publieke deel van de inrichting betreft het ook ruimte voor invulling met private initiatieven. De verbetering van de publieke openbare ruimte en herinrichting van de verkeersruimte wordt gezien als ‘basis’. Deze basis wordt door de gemeente gerealiseerd als invulling van de nieuwe Maliebaan met promenade voor fietsers en voetgangers. Een goed functionerende basis die invulling geeft aan de ambities gezond stedelijk leven voor iedereen en die een kwaliteitsslag betekent voor de Maliebaan. Deze basisinrichting staat centraal in dit document.

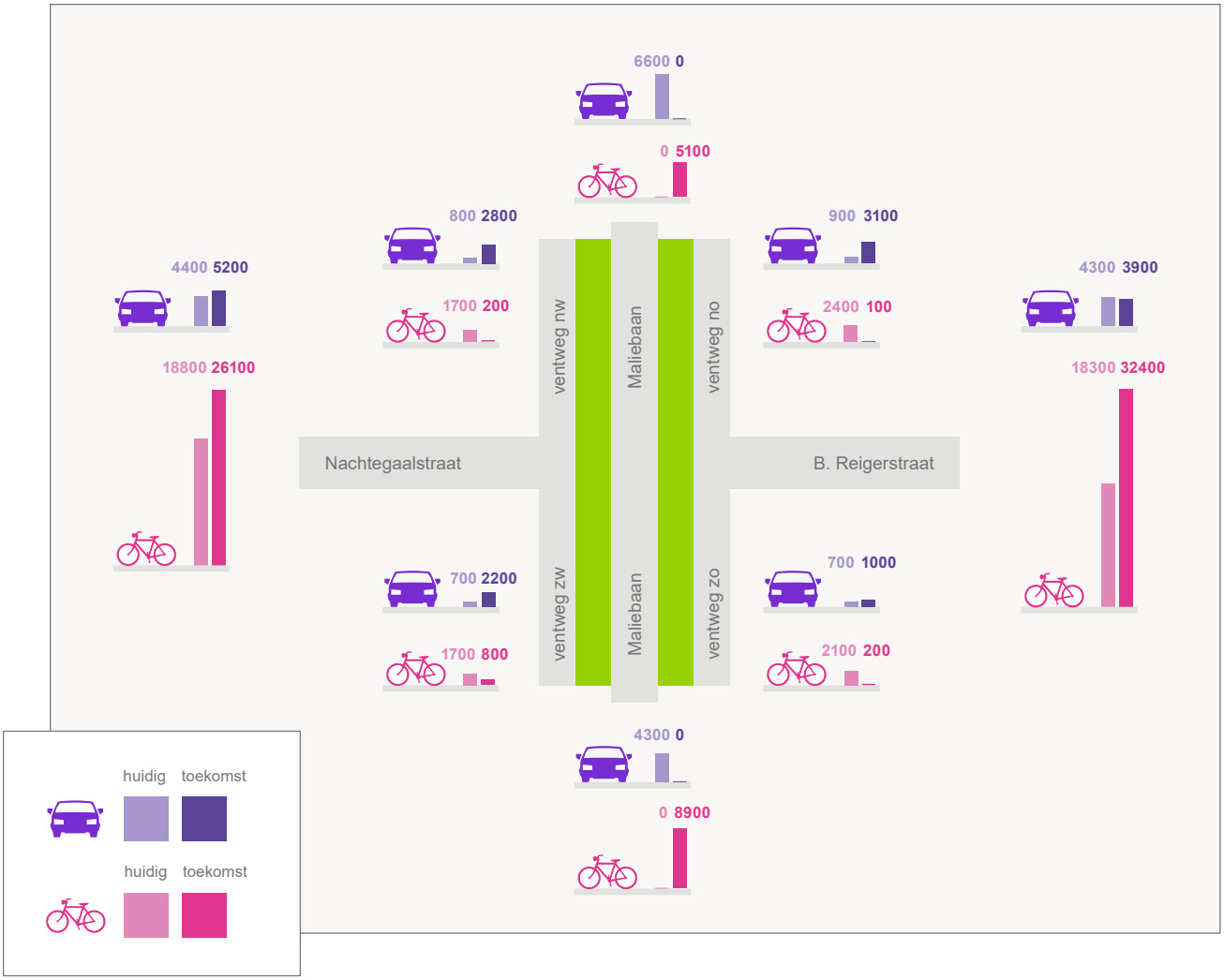
Als aanvulling op de basis heeft West 8 ideeën geschetst voor een ‘plus’, een doorgroei naar een uitbreiding met extra voorzieningen en elementen om de Maliebaan de allure mee te geven die nog meer past bij deze unieke laan. Deze extra elementen zijn wellicht mogelijk omdat een partij is opgestaan die private bijdragen en fondsen wil werven voor extra allure aan de Maliebaan. Deze extra middelen zouden een ‘plus’ mogelijk maken, die in de loop van de tijd de basis kan aanvullen. In paragraaf 7.2 lichten we elementen van de ‘plus’ toe.

4.2 Uitgangspunten verkeer

Het raadsbesluit geeft een belangrijk uitgangspunt voor de verkeerskundige inrichting rond de Maliebaan. In een vogelvlucht: (1) de ventwegen richten we zodanig in dat ze bijdragen aan een lage snelheid voor autoverkeer; (2) de middenbaan wordt niet meer gebruikt door autoverkeer, maar door voetgangers en fietsers; (3) en de kruising wordt hierdoor overzichtelijker, minder druk en kan zonder verkeerslichten. Dit sluit aan bij de algemene lijn in het mobiliteitsbeleid om het doorgaand autoverkeer te ontmoedigen en de nadruk op de auto in de openbare ruimte te verminderen.

Vrachtverkeer
In het Mobiliteitsplan 2040 is de Maliebaan geen verbindingsroute meer voor goederenvervoer. Na de herinrichting voeren we een afslagverbod in voor voertuigen langer dan 12 meter: vanaf de ventweg kan een dergelijke grote vrachtwagen of touringcar niet meer afslaan naar de Nachtegaalstraat of de Burgemeester Reigerstraat. Daardoor kan de kruising compact worden ingericht en krijgt groen meer ruimte. Met vertegenwoordigers van de grote winkelketens in de omgeving hebben we afgesproken welke alternatieve routes gebruikt kunnen worden.

Verkeersintensiteit
De middenbaan van de Maliebaan richten we in als promenade voor fiets en voet, autovrij. Het (doorgaand) autoverkeer wordt hierdoor verminderd, en volgens modelberekeningen neemt het autoverkeer op de gehele doorsnede met ca. 30% af. Het resterende autoverkeer maakt gebruik van de ventwegen. Deze ventwegen worden daardoor drukker dan in de huidige situatie.



In bovenstaande beeld is aangegeven welke aantallen auto's en fietsers per etmaal we in de verkeerssimulatie voor de kruising hebben toegepast. Voor het autoverkeer betreft dit prognoses uit het verkeersmodel (VRU 3.3) naar boven afgerond. Omdat het verkeersmodel geen cijfers voor alleen de ventwegen geeft, zijn voor de huidige intensiteiten op de ventwegen telcijfers gebruikt. De prognoses voor aantallen fietsers zijn afkomstig uit het fietsmodel.
Te zien is dat de auto-intensiteit op de middenbaan nul wordt, en op de ventwegen fors toeneemt. Het aantal blijft binnen de capaciteit voor dergelijke woonstraten. Te zien is ook dat de fietsaantallen op de ventwegen afnemen en op de middenbaan, de Nachtegaalstraat en de Burgemeester Reigerstraat toenemen.

Voor de verkeerssimulatie (RHDHV, bijlage C) zijn spitscijfers gehanteerd. Deze aantallen zijn gebaseerd op telcijfers en op de ontwikkelingen uit het verkeersmodel VRU 3.3. De telcijfers geven gedetailleerd inzicht in de afslagbewegingen; iets wat het verkeersmodel ruw benadert. De cijfers uit het verkeersmodel zijn nodig om een toekomstbeeld te kunnen geven.

De versie 3.3 van het verkeersmodel kent ten opzichte van het vigerende verkeersmodel VRU 3.4 de sterkste groei voor het autoverkeer op de ventwegen. Daarmee geven de cijfers uit versie 3.3 de 'worst-case' benadering.

Omdat voor deze methode is gekozen (ontwikkelingen bovenop recentere telcijfers), zijn de cijfers niet exact gelijk aan de modelcijfers. De gebruikte cijfers zijn wel actueler en benaderen de zogenaamde ‘worst case’. De uitkomst van de simulatie is daarmee aan de ‘veilige’ kant, omdat we nu (VRU 3.4) verwachten dat het autoverkeer verder afneemt dan we eerder dachten.

Kruising
Rondom de kruising met de Nachtegaalstraat is er na herinrichting (30km, geen autoverkeer op middenbaan) een afname van het aantal wegen met autoverkeer, en toename van het aantal wegen met fietsverkeer en voetgangers. Om een goed beeld te krijgen van de drukte op de kruising na herinrichting hebben we een verkeerssimulatie laten uitvoeren (door bureau RHDHV, zie bijlage C). Uit deze verkeerssimulatie blijkt dat de nieuwe inrichting de nieuwe verkeersstromen zonder verkeerslichten goed kan verwerken; de nieuwe kruising zonder verkeerslichten functioneert beter dan de huidige kruising en de verkeersveiligheid neemt toe. In het drukste moment in de spitsuren is er een wachtrij van autoverkeer op de ventwegen, die zich binnen acceptabele tijd oplost.

4.3 Ventwegen

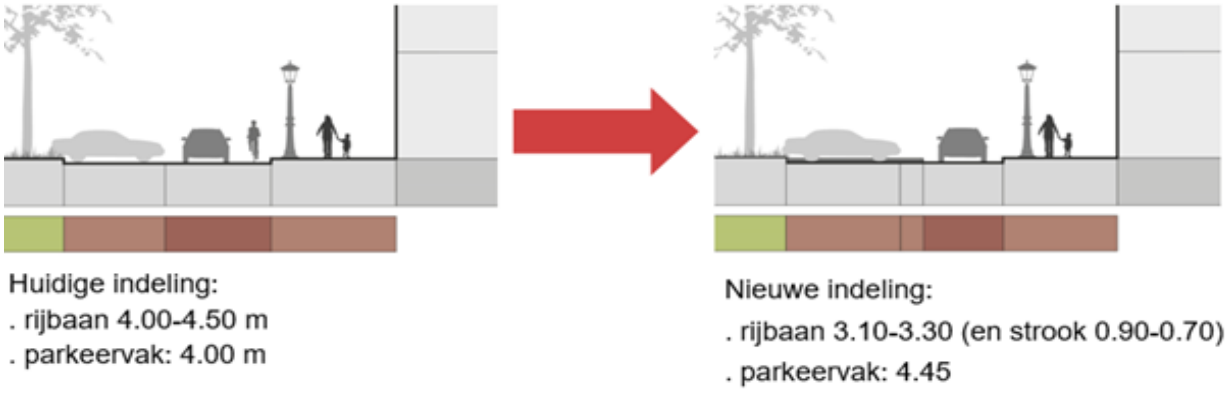
De ventwegen richten we opnieuw in. Als eerste vernieuwen we de riolering en leggen we een gescheiden stelsel aan (met apart vuilwaterriool en hemelwaterafvoer). Daarmee kunnen we het regenwater apart opvangen en in de bodem vasthouden voor de bomen.

Het teveel aan regenwater loopt via de hemelwaterafvoer naar de singel. Na de ondergrondse werkzaamheden leggen we de ventwegen terug in de bestaande indeling, met schuinparkeren aan de groenzijde. Daarbij blijft het zicht op de monumentale panden behouden. Deze indeling heeft de voorkeur van de meeste bewoners.

We kiezen voor een inrichting die zorgt voor snelheidsremming. Dat doen we via visuele en fysieke versmallingen.

De huidige indeling van de ventwegen wordt aangepast om het autoverkeer minder hard te laten rijden. In de nieuwe indeling wordt een fysieke en visuele versmalling toegepast.

We versmallen de rijbaan van 4 tot 4,5 meter naar 3,1 tot 3,3 meter. De visuele versmalling geven we vorm in de bestrating en door middel van groene doorsteken. Deze versmalling nodigt autoverkeer uit zich aan de snelheid van maximaal 30km/u te houden. Vanwege de beperkte breedte kunnen auto’s fietsers niet inhalen. Fietsers zullen voornamelijk de middenbaan gebruiken en kunnen via de regelmatige doorsteken van de middenbaan naar de ventweg en andersom gaan. Belangrijkste middel voor het beperken van de snelheid is het vergroten en groen inrichten van de entrees bij de doorsteken.



De huidige indeling van de ventwegen wordt aangepast om de autoverkeer minder hard te laten rijden. In de nieuwe indeling wordt een fysieke en visuele versmalling toegepast. We versmallen de rijbaan van ca 4 meter naar 3,1-3,3 meter.

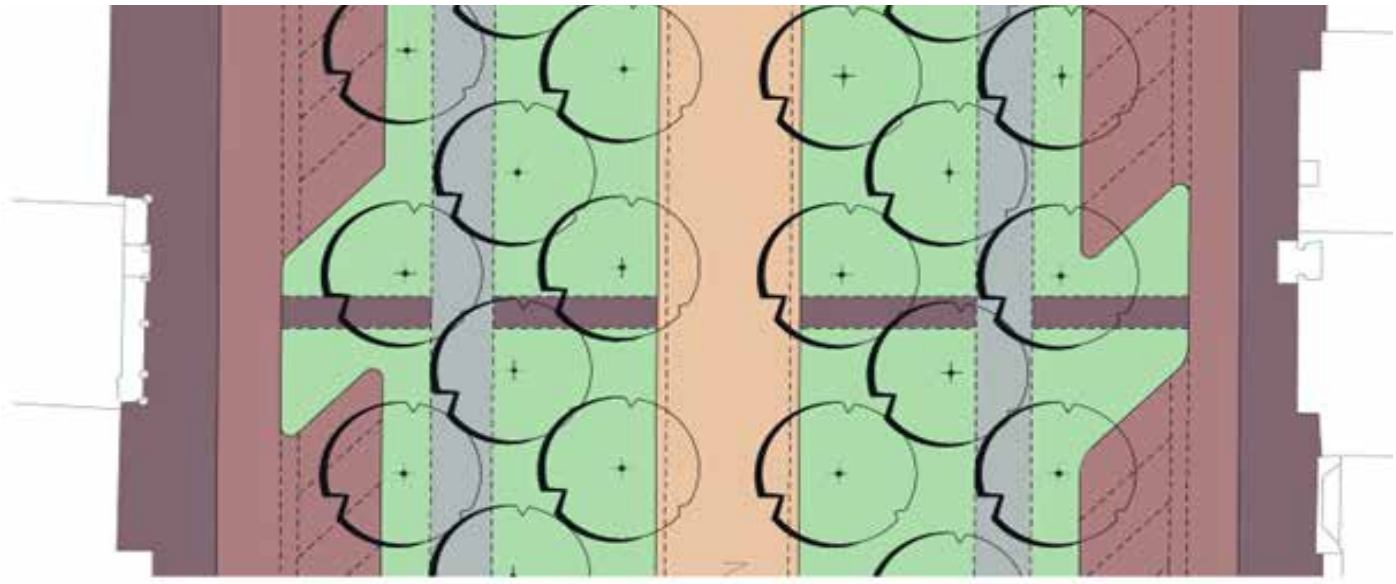
Dit versterkt het beeld van een smalle straat. Het vergroten van de entrees bij de doorsteken betekent een vermindering van parkeerplaatsen. In paragraaf 4.8 gaan we daar verder op in.
De trottoirs aan de westzijde (Nachtegaalstraat) behouden overal de huidige breedte. De trottoirs aan de oostzijde (Burgemeester Reigerstraat) worden op enkele stukken tussen de 5 en 25 cm smaller. Het trottoir blijft vóór de woningen een ruime maat houden, ca 3,5m breed. Daar waar een erker of uitbouw uitsteekt, is de stoep smaller, maar altijd minimaal 2,5m breed. De rechte lijn in combinatie met de lichtmasten blijft in de nieuwe situatie aanwezig. De bandenlijn gaat dus niet 'schommelen'
De parkeervakken passen we zoveel mogelijk aan bij de actuele normen die uitgaan van iets bredere parkeervakken vanwege toenemende breedte van de auto's.

Doorsteken ventweg – middenbaan
In de huidige situatie zijn er 8 doorsteken tussen de ventwegen en de middenbaan. Deze liggen ongelijk verdeeld over de Maliebaan. Aan de noordelijke Maliebaan voegen we twee doorsteken toe.

De doorsteken komen ongeveer om de 60 tot 70 meter te liggen, op een locatie die daarbij past (bijvoorbeeld een markant gebouw of een doorzicht naar een groen achterterrein). Het zuidelijk deel telt straks 3 doorsteken, het noordelijk deel 7.

De doorsteken richten we eenduidig en herkenbaar in met een groene entree aan de ventwegen. We zorgen dat de doorsteken niet als inbreuk op de lange rechte lijnen worden gezien, maar 'rustig' worden vormgegeven De groene entrees vanaf de ventwegen versterken de visuele en fysieke versmalling op de ventwegen waarmee het 30 km/uur regime extra wordt ondersteund.

Dit inrichtingsvoorstel voor de ventwegen is de uitkomst van een variantenstudie waarin de reacties van bewoners en belanghebbenden zijn verwerkt.
In bijlage A lichten we de variantenstudie toe.
In de volgende fase (Voorlopig Ontwerp) geven we aan waar vuilcontainers, fietsenrekken, laadpalen etc. komen.



De principe-oplossing voor doorsteken bestaat uit paden met een groene entree aan de ventwegen. De doorsteken worden ingezet als visuele en fysieke versmalling op de ventwegen om (te) hard rijden tegen te gaan.



In de huidige situatie zijn 8 voetpaden aanwezig in het groen tussen de ventwegen en de middenbaan. De doorsteken liggen verspreid over de Maliebaan en hebben wisselende uitstraling en type verharding.



Impressie van een ventweg ten noorden van de kruising Maliebaan en Nachtegaalstraat-Burgemeester Reigerstraat. De groen vormgegeven doorsteken grenzen aan de rijloper.

4.4 Kruising

De kruising van de Maliebaan met de Nachtegaalstraat en Burgemeester Reigerstraat gaat veranderen:

- De middenbaan wordt niet meer gebruikt door auto's, maar door fietsers en voetgangers. Het aantal 'takken' waar autoverkeer rijdt, neemt af.
- De hoeveelheid autoverkeer neemt met circa 30% af en verdeelt zich over minder routes.
- De hoeveelheid fietsverkeer neemt toe, zowel op de hoofdroute als op de Herenroute.

De kruising wordt overzichtelijker en minder complex. De huidige verkeersregelinstallatie kan komen te vervallen. Om de passende vorm van de kruising te kunnen bepalen, hebben we een variantenstudie uitgevoerd. Bepalend voor de varianten is de manier waarop de voorrangssituatie op de kruising wordt geregeld. Na afweging kiezen we voor de variant met de voorrang op de route Nachtegaalstraat – Burgemeester Reigerstraat. Bewoners en belanghebbenden delen deze voorkeur. In bijlage A gaan we in op de variantenstudie voor de kruising.
Gegeven deze voorkeur voor de voorrangssituatie ontwerpen we de kruising zoals zichtbaar op de volgende pagina. De nieuwe variant van de kruising is een 'gewone' voorrangskruising met voorrang voor de oost-west-route.

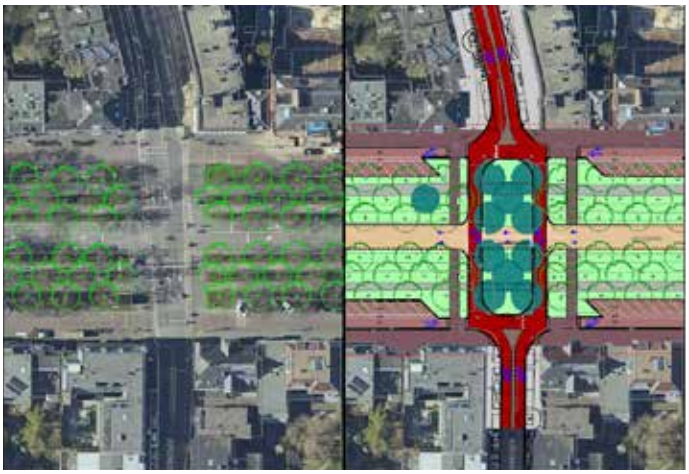
Vrachtverkeer wordt ontmoedigd; vrachtwagens langer dan 12 meter wordt niet toegestaan om de afslagbeweging van de ventweg naar de Nachtegaalstraat of Burgemeester Reigerstraat te maken en andersom.

De nieuwe kruising heeft vergelijkbaar ruimtebeslag als de bestaande kruising. Er wordt zoveel mogelijk aangesloten op de ligging van de trottoirbanden.

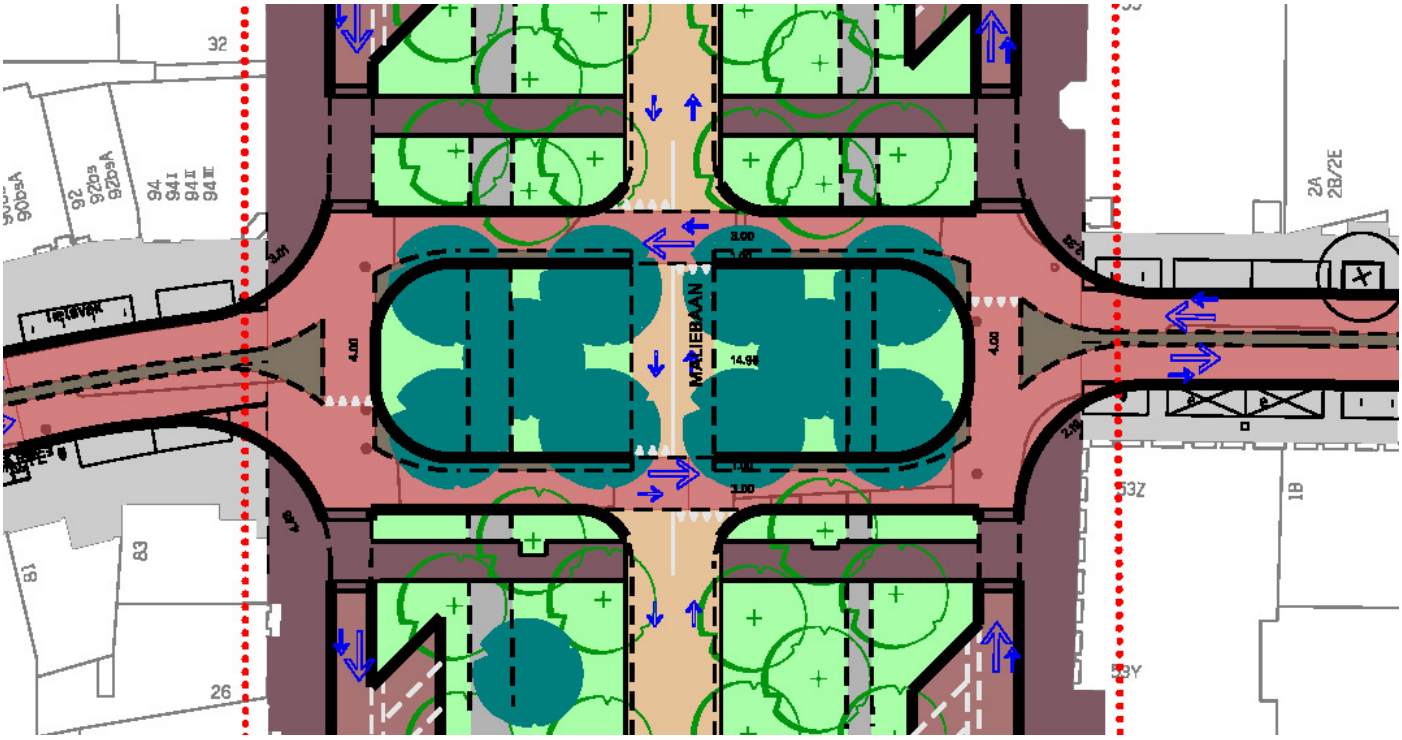
Uit de verkeerssimulatie (zie hoofdstuk 5.2 en bijlage C) blijkt dat de kruising voldoende capaciteit heeft om zonder verkeersregeling de nieuwe verkeersstromen veilig af te wikkelen. Uit de simulatie blijkt dat er in de spits een autowachtrij op de ventwegen kan ontstaan, die over het algemeen spoedig oplost. De nieuwe situatie heeft in vergelijking met de huidige situatie een betere afwikkeling voor fiets, auto en bus op de hoofdroute, kortere wachtrijen en een kortere reistijd.

We hebben ook getoetst of deze variant van de nieuwe kruising ruimtelijk ingepast kan worden en bijdraagt aan de wens om de Maliebaan als groene structuur te versterken. Dat kan in de vorm van nieuwe bomen op het middeneiland.
Met deze inrichting wordt de kruising groener en verkeersveiliger. De karakteristieke bomenstructuur van de Maliebaan helen we aan en wordt beter beleefbaar. Ook kan de kruising beter gepasseerd en overgestoken worden.

De kruising is onderdeel van een drukke fietsroute. Daarnaast rijdt er een bus over Nachtegaalstraat – Brugemeester Reigerstraat. De busroute ligt 'in de voorrang'. Overstekend en afslaand verkeer moet voorrang verlenen aan het oost-westverkeer. Daarvoor maken we ruimte door de rijstroken uit elkaar te trekken. Zo ontstaat een brede middenberm. Naast deze brede ruimte is gelegenheid voor fietsers en auto's om op te stellen als ze willen oversteken of linksaf slaan. De breedte die zo ontstaat, gebruiken we ook voor het doorzetten van de bomenrijen. Op het middeneiland is ruimte voor 10 nieuwe bomen.



Afbeelding: links een luchtfoto van de huidige kruising, met in groen de huidige bomen. Rechts het voorstel voor de nieuwe kruising: minder verharding en een middeneiland met bomen.



De kruising van de Maliebaan met de Nachtegaalstraat en Burgemeester Reigerstraat bestaat uit twee rijlopers met een middeneiland. In het eiland worden in totaal 10 bomen aangeplant in driehoeksverband.



De nieuwe inrichting in de Nachtegaalstraat. (foto juni 2021)
Voetgangers en fietsers zijn de hoofdgebruikers van de straat. Op de rijbaan is een middenstrook aangebracht zodat een scheiding tussen 2 rijstroken ontstaat.

De voetpaden van de Nachtegaalstraat naar de Burgemeester Reigerstraat komen niet direct naast de rijbaan te liggen. Het voetpad ligt in een rechte lijn tussen de bomenrijen. Voetgangers van de Nachtegaal- naar de Burgemeester Reigerstraat lopen ‘in de voorrang’ en hoeven niet meer via 3 verkeerslichten over te steken. De voetpaden liggen 3 respectievelijk 5 m van de rijbaan af. Een ligging direct naast de rijbaan zou betekenen dat voetgangers tussen de bomen moeten slingeren, dat vinden we noch voor voetgangers noch voor de bomen een wenselijke situatie. Met een ligging ‘van de rijbaan af’ loopt de voetganger tussen de bomen door, door het groen. Bijkomend voordeel is een minder grote aaneengesloten verharding op de kruising, wat de doorlopende bomenstructuur ten goede komt. Het ontwerp betekent dat voetgangers van oost naar west een beperkt langere route krijgen, waarbij de overstekende voetganger bij de ventweg voorrang heeft boven verkeer op de ventweg. Voetgangers van noord naar zuid kunnen in deze situatie rechtdoor oversteken, in tegenstelling tot de huidige situatie die voor voetgangers over de Maliebaan een omweg via de stoep langs de ventwegen vraagt.

4.5 Middenbaan

De middenbaan is het centrale deel van de Maliebaan. De middenbaan draagt bij aan de uitstraling van de Maliebaan: de lange rechte zichtlijnen tussen de bomen over de hele lengte, het bomenpatroon in driehoeksverband en de eenheid van het grasvlak. Ambitie is om deze waarden te versterken en de bomenstructuur waar mogelijk aan te vullen. We willen de eenheid van de Maliebaan als geheel in lengte en breedte versterken en de ontstane tweedeling afzwakken. En we willen het groen versterken: bomen bijplanten, groeiomstandigheden verbeteren en de unieke paddenstoelen bewaken, en de belasting op de boomwortels verminderen.

De middenbaan moet minimaal ruimte bieden aan 2 maal 2 fietsers, dus minimaal 4 meter breed zijn. Omdat er naast langzame en snelle fietsers ook skeelers, voetgangers, schoolgaande kinderen en steps van de middenbaan gebruik maken, is het fijn de middenbaan breder te maken dan 4 meter. De huidige middenbaan is 6,5 meter breed, dat is een goede breedte voor gemengd gebruik door fietsers en voetgangers.



Wilheminapark

Deze breedte is ook vergelijkbaar met het Lint in het Maximapark, en iets smaller dan de noord-zuid-route door het Wilhelminapark.

De middenbaan wordt straks toegankelijk voor voetgangers en fietsers, niet voor bromfietsen, snorfietsen en speed-fietsen.

De huidige middenbaan is aan de zijkanten voorzien van infiltratiestroken die het regenwater opvangen en in de bodem laten infiltreren. Deze infiltratiestroken laten we liggen. Rond de kruising halen we de extra breedte van de afslagvakken weg.
De meeste fietsers over de Maliebaan zullen de middenbaan gebruiken. We maken op 10 plekken doorsteken van de middenbaan naar de ventwegen, zodat voetgangers en fietsers op veel plekken van de ventweg naar de middenbaan kunnen doorsteken. Deze doorsteken richten we zo groen en onopvallend mogelijk in. Tussen de ventweg en de middenbaan liggen aan beide zijden 2 (half-)verharde wandelpaden. Met de middenbaan niet langer als autoweg, maar als promenade voor voetgangers en fietsers is deze capaciteit voor voetgangers niet nodig.

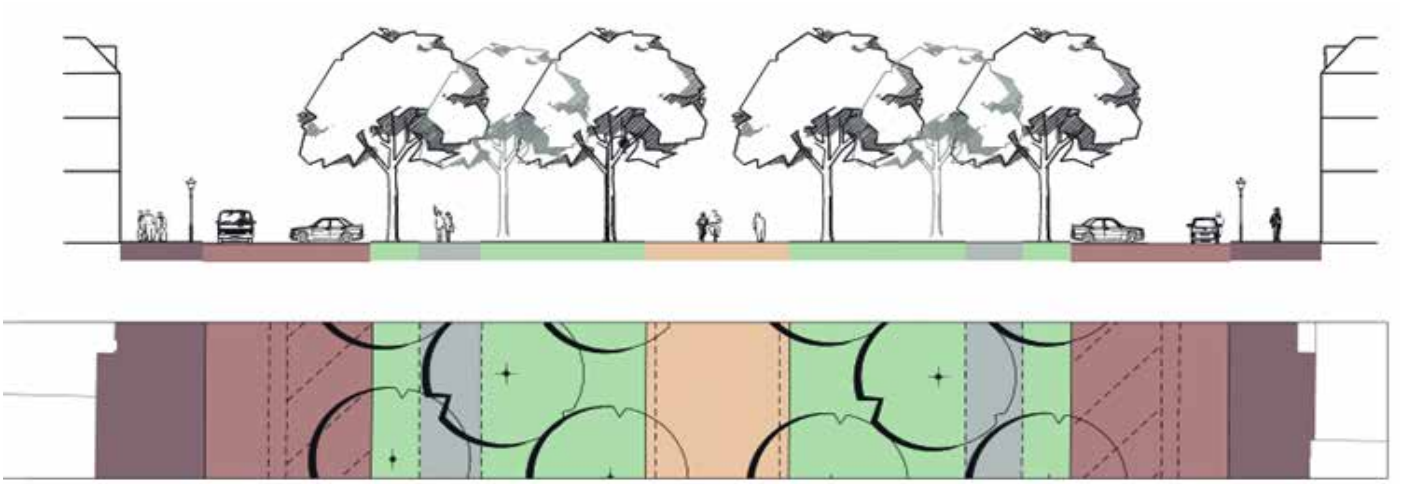
We halen aan beide zijden één van de wandelpaden weg, zodat er voor wandelaars ruimte is: op het trottoir, een wandelpad, de promenade, een wandelpad en het andere trottoir. De ruimte van het vervallen wandelpad wordt gras, waardoor het historisch karakter van de Maliebaan met bomenrijen in het gras versterkt wordt.

Juist de middenbaan leent zich goed voor latere toevoeging van extra objecten, elementen en voorzieningen om allure toe te voegen.

We behouden de rij kunstwerken. Ook de seizoensgebonden horeca en een hondenuitlaatstrook blijft. We richten de middenbaan in met een basisinrichting en geven gelegenheid om daar later objecten en activiteiten aan toe te voegen.



De middenbaan in de huidige situatie. Aan weerszijden van de middenbaan staan 3 bomenrijen in driehoeksverband in een groenstrook.



De nieuwe wegindeling van de Maliebaan als promenade. Aan weerszijden van de promenade staan 3 rijen bomen in het groen. Het aantal voetpaden wordt teruggebracht van 5 naar 3 lopers, zodat er meer ruimte vrij komt voor groen. De ventwegen worden optisch versmald. Schets in zijaanzicht en bovenaanzicht.



Een impressie van de middenbaan na herinrichting, met wandelaars en fietsers.

Samengevat: we voorzien de middenbaan van een nieuwe inrichting:

- De middenbaan krijgt een nieuwe deklaag.
- We laten de infiltratiestroken langs de middenbaan liggen, zodat het regenwater in de bodem kan zakken.
- We maken een slimme inritconstructie voor soepele fietstoegang, maar geen autotoegang.
- De afslagstroken nabij de kruising vervallen.
- We verwijderen de middelste 2 van de 4 (half) verharde wandelpaden.
- We zorgen voor ruimte voor passende evenementen (volgens locatieprofiel) en kleinschalige seizoensgebonden horeca.

4.6 Aansluiting op Malieblad

In het voorjaar van 2021 is het Malieblad opgeleverd in de nieuwe inrichting.

- De nieuwe inrichting van de Maliebaan zal daarop aansluiten. We doen een minimale aanpassing aan het Malieblad.
- De breedte van de middenbaan blijft 6,5 meter tot aan de rijbaan van de Maliesingel.
- Er is geen opstel- en afslagruimte vanaf de middenbaan nodig.
- Het wordt voor autoverkeer fysiek onmogelijk om de middenbaan in te rijden (met uitzondering van nood- en hulpdiensten).
- De aansluiting van de ventwegen op de singel wordt beperkt verbreed zodat touringcars en vrachtwagens de bocht kunnen nemen zonder de stoep of het groen te beschadigen
- Het voetpad langs de Maliesingel blijft liggen tussen de (in de winter 2021/2022 te planten) eerste bomenrij.
- We halen (de aansluiting van) 2 van de 4 voetpaden weg.
- We behouden de rijloper en de stoepen en leggen nieuw groen aan.

4.7 Aansluiting op de Snellenlaan

In de basisvariant maken we een eenvoudige, functionele aansluiting van de nieuwe Maliebaan op de bestaande rotonde.



Voorstel voor de aansluiting van de Maliebaan op de Snellenlaan; een eenvoudige, functionele aansluiting van de nieuwe Maliebaan op de bestaande rotonde.

4.8 Consequenties van de ontwerpkeuzes

Parkeren en parkeercapaciteit
Bij het besluit voor herinrichting van de Maliebaan hebben we niet het doel gehad om het aantal parkeerplaatsen substantieel te verminderen. De verwachting is uitgesproken dat er mogelijk als gevolg van het ontwerp een handvol parkeerplaatsen zou verdwijnen; er is geen taakstelling voor parkeren. Op dit moment zijn er circa 350 parkeerplaatsen. In het concept IPvE was, als resultante van de snelheidsremmende inrichting van de ventwegen, als voorstel opgenomen om het aantal parkeerplaatsen te verminderen tot circa 310 parkeerplaatsen. Er vervallen parkeerplaatsen omdat we de doorsteken tussen ventwegen en middenbaan vergroten en vergroenen. Dat is nodig om de ventwegen visueel en fysiek te versmallen, om daarmee de autosnelheid laag te houden.

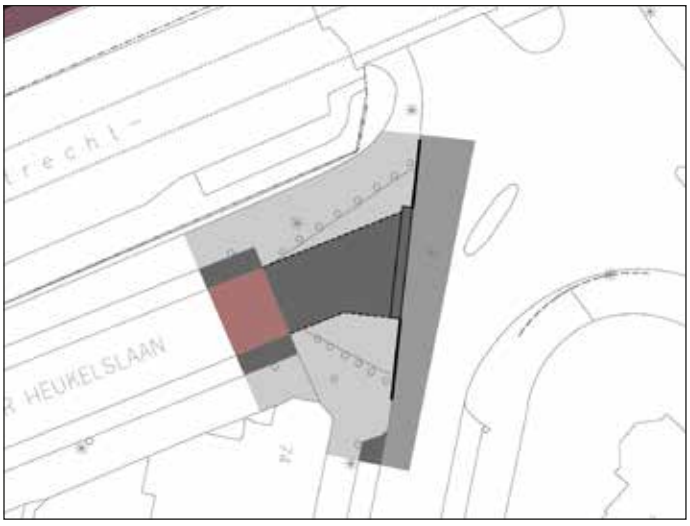
Uit de reacties is gebleken dat het merendeel van de bewoners of anderszins betrokkenen de afname van ca 350 naar ca 310 parkeerplaatsen te groot vinden. Daarom hebben we gezocht naar mogelijkheden om die afname minder groot te laten zijn, zonder daarbij afbreuk te doen aan de visuele en fysieke versmalling van de ventwegen, die nodig zijn voor snelheidsremming en verkeersveiligheid. We voeren de volgende wijzigingen door:

1. We maken aan de noordelijke Maliebaan niet zoals eerder bedacht 8, maar 7 doorsteken. Dat is gezien de onderlinge afstand van de doorsteken en de snelheidsremmende werking acceptabel, en brengt een handvol parkeerplaatsen terug. Dit is in par 4.3 verwerkt.
2. We behouden de huidige strook parkeerplaatsen aan het noordelijk (schuine) uiteinde van de noordoostelijke ventweg. We kunnen het groen hier dan niet uitbreiden. Het wandelpad tussen de bomen zal eerder eindigen en invoegen in de middenbaan.
3. We voegen een strook parkeerplaatsen toe tegenover de onder 2 genoemde optie: langs het spoor langs de noordelijke uiteinde van de noordoostelijke ventweg. De huidige groenstrook (struikgewas langs het spoor) wordt versmald. Het voetpad wordt ter plekke van deze strook versmald tot ca 1,5m.

Met deze aanpassingen neemt het aantal parkeerplaatsen af van ca 350 naar ca 332.
De volgende opmerkingen blijven van toepassing:

- Vanuit verkeersveiligheid is het nodig om de ventwegen te versmallen; dat doen we via het accentueren van de entrees naar de doorsteken, en dat vraagt ruimte. Er is dus een relatie tussen aantal parkeerplaatsen en verkeersveiligheid. We willen het aantal doorsteken vanwege de snelheidsremmende werking dan ook niet verder terugbrengen.
- Uit de meest recente parkeerinventarisatie (2016) blijkt dat op de drukste momenten maximaal 82% van de parkeerplaatsen bezet was.
- Er zijn sinds 2016 geen ontwikkelingen geweest waardoor de parkeerbelasting sterk zou wijzigen.
- Uitgangspunt is dat voor nieuwe adressen (bouwontwikkelingen) vanaf 2019 geen parkeervergunningen worden uitgegeven, waardoor de parkeerdruk door dergelijke ontwikkelingen niet zal toenemen.

Wolter Heukelslaan
Om te voorkomen dat de Wolter Heukelslaan gezien zou worden als alternatieve route, gaan we de toerit naar de Wolter Heukelslaan versmallen. Daarmee wordt nog duidelijker dat de Wolter Heukelslaan als woonstraat niet bedoeld is voor doorgaand autoverkeer.



Voorstel voor versmallen inritconstructie Wolter Heukelslaan.

Locatieprofiel evenementen (concept)
Voor de Maliebaan is een concept-locatieprofiel voor evenementen opgesteld. Dat locatieprofiel houdt voor Maliebaan en Malieblad in dat evenementen in de categorie kunst, cultuur of sport moeten passen. Dit locatieprofiel is nog niet vastgesteld.
We verwachten weinig verandering in aard en omvang van de evenementen. De meeste huidige evenementen (Singelloop, Maliebaanloop, kortebaan-draverij, kunstmanifestatie, mini-opera) zijn passend in het profiel en kunnen ook in de toekomst georganiseerd worden. Voor het Maliebaanfestival is nog niet bekend of dat (fysiek/ruimtelijk) ingepast kan worden op het nieuw ingerichte Malieblad.

Riolering en afwatering
In combinatie met de herinrichting van de ventwegen van de Maliebaan vervangen we het gemengde rioleringsstelsel door een gescheiden rioleringssysteem om schoon regenwater te scheiden van vuil rioolwater. In de beide ventwegen van de Maliebaan komt naast een vuilwaterriool ook een hemelwaterriool dat kan infiltreren (IT-riool). Het overtollige hemelwater wordt afgevoerd via kolken langs de straat; deze kolken zijn aangesloten op het hemelwaterriool. Dit voert het teveel aan water af naar de stadsbuitengracht via de afvoer die recent is aangelegd onder het Malieblad.

We koppelen daken af van het gemengde rioleringsstelsel door, waar mogelijk en toegestaan, de regenpijpen aan de voorzijde van de bebouwing langs de ventwegen aan te sluiten op het hemelwaterriool.
In de westelijke ventweg van de Maliebaan bevindt zich naast een ‘gewoon’ vuilwaterriool ook een hoofdriool. Deze riolering bevindt zich dieper in de grond en wordt vooruitlopend op de herinrichting Maliebaan al in 2021 ’gerelined’.

Hierbij brengen we via de rioolputten een ‘kous’ aan ter versteviging en bescherming van de bestaande buis van het hoofdriool, zonder dat hiervoor de straat hoeft te worden opgebroken.
Aan beide zijden van de middenbaan van de Maliebaan bevindt zich een systeem van infiltratiekolommen waarin het hemelwater van de middenbaan wordt geïnfiltreerd in de bodem. Dit systeem blijft gehandhaafd.

Met het aanleggen van de nieuwe hemelwaterafvoer maken we de Maliebaan geschikt voor de opvang van zware regenbuien en zorgen we ervoor dat we het regenwater langer in de bodem kunnen vasthouden.

In onderstaande plaatjes is de huidige en de nieuwe situatie schematisch aangegeven.





Hoofdstuk 5 Onderzoek en haalbaarheid

5.1 Meting geluid en trillingen

Er is in 2020 een meting uitgevoerd naar het optreden van geluid en trillingen langs de Maliebaan (zie bijlage D). Deze meting brengt de huidige situatie in kaart, zodat een vergelijking gemaakt kan worden met de berekende geluidbelasting. Het optreden van geluidbelasting wordt meestal berekend in plaats van gemeten. Een berekening geeft een beter beeld over een langere periode, en kan ook gebruikt worden om prognoses te maken. De meting is hierbij gebruikt om de rekenmethodiek te toetsen en te valideren.

Conclusies meting geluid en trillingen bureau M+P
Geluid
Wanneer de geluidniveaus over de gehele meetperiode worden gemiddeld, en rekening gehouden wordt met een aandeel van werk- en weekenddagen (5 staat tot 2), is de geluidbelasting (Lden) gelijk aan 61,0 dB.
In het onderzoek zijn ook de geluideigenschappen van het asfalt op de hoofdrijbaan en die van de klinkerverharding op de ventwegen gemeten. Omdat de hoeveelheid verkeer en snelheid op de ventwegen veel lager is dan op de hoofdrijbaan, wordt de geluidemissie van de gehele voertuigstroom vooral bepaald door verkeer en snelheid op de hoofdrijbaan en minder door verkeer op de ventwegen. Door de huidige staat van de klinkerverharding zijn de afzonderlijke passageniveaus op de ventwegen hoger dan in het model wordt berekend. De eigenschappen van het asfalt komen wel overeen met die in het model. Wanneer extra vrachtwagenpassages op de ventwegen aanwezig zijn, blijkt dat de geluidemissie en daarmee de geluidbelasting bij de gevel sterk toeneemt. Meer vrachtverkeer in combinatie met een relatief lawaaiige klinkerverharding kan zorgen voor hogere geluidbelastingen dan het model berekent.
Met dit resultaat hebben we het geluid-rekenmodel verbeterd.

Trillingen
Uit de metingen is gebleken dat de kans op schade aan de gebouwen of kans op zettingen van de fundering conform de SBR richtlijn A (Schade aan bouwwerken) zeer klein is. De gemeten waarden voor hinder (SBR-B) vallen voornamelijk in de categorie ‘geen tot weinig hinder’, met een enkele meting in de categorie ‘matige hinder’. Van ‘hinder’ of ‘ernstige hinder’ is geen sprake. Er wordt in de huidige situatie voldaan aan de streefwaarden voor bestaande situaties uit de richtlijn.

Aanbevelingen bureau M+P op basis van de meting
Voor de toekomstige situatie is het sterk aan te bevelen aandacht te schenken aan de vlakheid van de wegverharding op de ventwegen. Dit kan zowel voor geluid als voor trillingen een positief effect hebben. Dat kan door de huidige gebakken klinkers te vervangen door een nieuwe verharding met aandacht voor een stabiele wegfundering. Daarbij moet het optreden van onvlakheden zoveel mogelijk worden vermeden. Bij voorkeur worden er geen drempels aangebracht en moeten onderhoudswerkzaamheden in de toekomst, zoals het graven en herstraten, zo min mogelijk plaats vinden.
In de toekomstige situatie zal na de reconstructie van de Maliebaan de hoeveelheid verkeer op de ventwegen toenemen. Het is niet de verwachting dat, indien het wegdek voldoende vlak is, de kans op schade aan de belendende gebouwen ten gevolge van trillingen zal toenemen.
Een ander aandachtspunt is de aanwezigheid van (zwaar) vrachtverkeer. Het is gebleken dat vrachtwagens ook in beperkte aantallen significante invloed hebben op de geluidbelasting. Daarnaast heeft het straatwerk meer te lijden onder de zware belasting en heeft dat weer invloed op de technische levensduur en onderhoudsstaat van de verharding. Bij meer vrachtverkeer over de Maliebaan zal het aantal voelbare trillingen toenemen en daarmee ook de hinder. Of daarmee ook de streefwaarde wordt overschreden, is afhankelijk van het aantal vrachtwagenpassages en zal per woning verschillen.
Er wordt opgemerkt dat de SBR richtlijn B stelt dat in de gewijzigde situatie de trillingsniveaus niet mogen toenemen. Dit betekent dat ondanks de hogere verkeersintensiteit het maximale trillingsniveau en het gemiddelde trillingsniveau niet mogen toenemen.

Berekening geluid voor nieuwe situatie
Uit een geluidberekening in 2019 bleek dat in de nieuwe situatie na herinrichting de drempelwaarde geluid op 3 van de 4 ventwegen niet wordt overschreden, op de ventweg noordoost was een beperkte overschrijding te zien.

Met het gevalideerde geluidmodel (met behulp van de geluidmetingen uit september 2020) wordt in de volgende fase een nieuwe berekening gemaakt. Daarvoor gebruiken we het standaard geluidonderzoek met in achtneming van de regels van het Reken- en meetvoorschrift en de validatie van de rekenregels op basis van de recente geluidmeting aan de Maliebaan. De nieuwe berekening geeft zicht op het verschil tussen de toekomstige en huidige geluidbelasting.

Dit is een toets in het kader van een goede ruimtelijk ordening omdat de maximum snelheid in de toekomst 30 km/u bedraagt en de Wet geluidhinder dan niet van toepassing is. Voor de effecten van het plan op zijn omgeving wordt echter aangesloten bij de drempelwaarde van een ‘reconstructie van een weg’ zoals die in de wet is gedefinieerd. Dat wil zeggen dat een planeffect tot 1.5 dB aanvaardbaar wordt geacht en dat bij planeffecten van meer dan 1.5 dB geluidsbeperkende maatregelen afgewogen moeten worden en er een oordeel moeten worden gegeven over de aanvaardbaarheid. Verwacht wordt dat de uitkomsten op 3 van de 4 ventwegen een afname laten zien en dat op één ventweg (noordoost) de toename beperkt blijft tot onder de plandrempel van 1.5 dB.

De huidige rekenmethode geldt tot de invoering van de Omgevingswet, gepland voor 1-7-2022. Daarna vallen ook 30 km/u wegen onder het toepassingsbereik van de nieuwe wet en is de toetsingsmethodiek anders. De gevolgen hiervan worden nog onderzocht.

5.2 Luchtkwaliteit

De inrichting van de Maliebaan moet voldoen aan de eisen voor luchtkwaliteit uit de Wet Milieubeheer. Artikel 5.16 van de Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen) geeft een opsomming van de bevoegdheden waarbij luchtkwaliteitseisen een directe rol spelen:

- Aannemelijk is gemaakt dat geen sprake is van een feitelijke of dreigende overschrijding van een grenswaarde;
- Een project – al dan niet per saldo – niet leidt tot een verslechtering van de luchtkwaliteit;
- Aannemelijk is gemaakt dat de ontwikkelingen niet in betekenende mate (NIBM) bijdragen aan de concentratie PM10 (fijn stof) en NO2 (stikstofdioxide) in de buitenlucht;
- Het voorgenomen besluit is genoemd of is niet in strijd is met het Nationaal
- Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL).

De Utrechtse gemeenteraad heeft bovendien in 2015 via een motie het college de opdracht gegeven om voor fijnstof in te zetten op lage waarden, waarbij gekeken wordt naar de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) advieswaarden.
Onderstaande tabel geeft een overzicht van de wettelijke grenswaarden en WHO advieswaarden.

Stof	Toetsing van	Grens-waarde	Advies-waarde (WHO)
Stikstofdioxide (NO_2)	jaargemiddelde concentratie	40 µg/m³	nvt
Fijn stof (PM_{10})	jaargemiddelde concentratie	40 µg/m³	20 µg/m³
Fijn stof ($PM_{2.5}$)	jaargemiddelde concentratie	25 µg/m³	10 µg/m³

In de huidige situatie (2020) liggen de concentraties langs de Maliebaan royaal onder onze eigen grenswaarde en in de buurt van de WHO-advieswaarden:

Stof	In 2020	In 2021
NO_2	24,9 – 27,1 µg/m3	20,7 - 22,7 µg/m3
PM_{10}	20,1 - 20,8 µg/m3	18,2 - 18,7 µg/m3
$PM_{2,5}$	11,9 - 12,3 µg/m3	9,4 en 10,5 µg/m3

Een doorkijk richting de toekomst laat zien dat door de autonome ontwikkeling de concentraties dalen. Deze daling komt door verschillende nationale, regionale en lokale maatregelen gericht op het verbeteren van de luchtkwaliteit als onderdeel van het Schone-Lucht-Akkoord. In 2030 liggen de concentraties PM_{10} allemaal onder de WHO-advies-waarde.
NO_2 tussen 13,8 en 14,6 µg/m3
PM_{10} tussen 15,2 en 16,6 µg/m3
$PM_{2,5}$ tussen 7,8 en 8,9 µg/m3

De rekenpunten liggen in de huidige situatie langs de middenrijbaan op 10 meter van de wegrand. In de nieuwe situatie zullen de rekenpunten op de gevels van de woningen komen te liggen, langs de ventwegen. Een detailberekening in de volgende fase zal moeten uitwijzen wat de werkelijke concentraties op de woningen zullen zijn in de nieuwe situatie. Hierbij kan dan een vergelijking gemaakt worden tussen de huidige- en plansituatie op de gevel voor het huidige jaar en een doorkijk naar 2030. Verwachting is dat ook daaruit zal blijken dat de waarden onder de wettelijke grenswaarde en de advieswaarden van de WHO liggen.

5.3 Technische onderzoeken

Bomenparagraaf
Met het oog op het verkennen van de mogelijkheden van een ander profiel in de ventwegen is onderzoek gedaan naar de aanwezigheid van wortels van de lindes ter plaatse van de huidige parkeervakken (Terra Nostra, januari 2021). Er zijn 4 proefsleuven gegraven.
Daaruit blijkt dat er plaatselijk wortels aanwezig zijn onder de parkeervakken.

In een vervolgfase zal een bomeninventarisatie worden uitgevoerd voor alle huidige bomen in de Maliebaan.

Flora en fauna, ecologie
De Maliebaan is een aaneengesloten groene structuur die de natuur en biodiversiteit van de Singel (vleermuizen, vogels, insecten) verbindt met het Hoogelandse Park en de Voorveldse Polder. De bermen van de Maliebaan zijn van unieke waarde voor bijzondere en zeldzame paddenstoelen. Daar waar het gras wat minder intensief wordt beheerd nemen bloemen en kruiden de overhand en krijgen wilde bijen en vlinders een kans. Natuur en cultuurhistorie omarmen elkaar en maken de Maliebaan tot een bijzondere groene plek.

Kabels en leidingen (KLIC-melding)
Er is een oriëntatieverzoek (KLIC-melding) gedaan om de liggingen van de kabels en leidingen in de ondergrond inzichtelijk te krijgen. Voor de kruising is specifiek beoordeeld hoe het bedachte ontwerp zich verhoudt tot de aanwezige kabels en leidingen. Daaruit blijkt dat de huidige ligging van kabels en leidingen geen belemmering vormt voor de nieuwe inrichting van de kruising en het toevoegen van bomen in het midden. In de vervolgfase zal in overleg met de netbeheerders de noodzaak om kabels en leidingen te verleggen moeten blijken. Daarnaast wordt verkend of de netbeheerders werkzaamheden hebben gepland voor vervanging of uitbreiding van hun net. In dat stadium worden ook proefsleuven gegraven, om de precieze ligging van de kabels en leidingen vast te stellen. Voor de werkzaamheden aan de riolering zijn er al proefsleuven gegraven.

Archeologie
De Maliebaan wordt op de archeologische waardenkaart gerekend tot het regime: archeologische verwachting. Bij ingrepen groter dan 1.000 m2 en dieper dan 50 cm, wat hier het geval is, is een archeologievergunning nodig.



Uitsnede van de archeologische waardenkaart.

5.4 Kostenraming

De kostenraming voor vernieuwen van riolering, aanleggen HWA, herinrichten ventwegen, vernieuwen kruising en aansluiten op Malieblad, op rotonde Snellenlaan, op Nachtegaalstraat en Burgemeester Reigerstraat is geraamd op 4,96 miljoen, afgerond 5 miljoen euro.
Het nog resterende budget bedraagt 4 miljoen. We stellen aan de raad voor om het tekort van 1 miljoen euro als knelpunt op een lopend project met voorrang te programmeren voor het MPB 2022.

Hoofdstuk 6 Verantwoording

6.1 Samenwerkingsproces

Om te komen tot een Plan voor de Maliebaan als invulling van het raadsbesluit uit december 2019, hebben we met vele partijen samengewerkt. In ieder geval met bewoners en belanghebbenden (zie 6.2), maar ook met experts. Een overzicht:

- Bureau M+P voor het uitvoeren van de meting geluid en trilllingen
- RHDHV voor het uitvoeren van de verkeerssimulatie voor de kruising
- Terra Nostra voor het boomwortelonderzoek
- West 8 voor het opstellen van een integrale visie en het geven van een doorkijk naar mogelijke uitbreidingen op termijn.
- CABU, Commissie Advies bevoorrading Utrecht, over alternatieve routes voor bevoorrading van de winkels aan de Nachtegaal- en Burgemeester Reigerstraat.

6.2 Participatieproces

De gemeenteraad heeft verzocht om de uitwerking van het ontwerp in nauw overleg met bewoners en betrokken vorm te geven. Daarvoor hebben we een uitgebreid proces doorlopen waarin we vele tussenstappen en tussenproducten hebben gepresenteerd en opengesteld voor reactie en vragen. De reacties uit de buurt hebben we meegewogen in de uiteindelijke ontwerpkeuzes voor de ventwegen, kruising en aansluitingen noord en zuid. De eerste inhoudelijke bijeenkomst wilden we houden in maart 2020, maar is vanwege de corona-maatregelen vertraagd. De momenten waarop we met de buurt in gesprek zijn gegaan over de uitwerking, zijn in onderstaande tabel samengevat.

Datum	Proces	Locatie
22 januari 2020	Start proces IPvE, toelichting werkwijze	Zaal, fysiek
9 juli 2020	Start meting geluid en trillingen	Zaal, fysiek, bureau M+P
21 sept 2020	Varianten ventwegen, voorrangsopties kruising	SKU, fysiek, ca 30p
24 sept 2020	2e sessie, gelijk aan 21 sept	SKU, fysiek, ca 40p
2 december 2020	Presentatie resultaat meting geluid en trillingen	Digitaal (ca 20p)
28 januari 2021	Voorkeur ventwegen, opties aansluiting Snellenlaan	Digitaal (ca 60p)
4 februari 2021	Simulatie kruising: toelichting en uitgangspunten	Digitaal (ca 20p), RHDHV
18 februari 2021	Simulatie kruising: varianten	Digitaal (ca 20p), RHDHV
31 mrt 2021	Voorstel kruising, visie Maliebaan, basis en plus	Digitaal (ca 60 p), West8

Tussendoor hebben we contact gehad met de bewonersvereniging BBMO (toelichting op ledenvergadering, overleggen over samenwerking) en met de stichting in oprichting, met kleine groepen bewoners om door te praten over hun reacties op de onderdelen (met name over de verkeerssimulatie) en met de Fietsersbond over hun ideeën.

Hoofdstuk 7 Vervolgtraject (vooruitblik)

7.1 Vervolgstappen

Dit IPvE is samengesteld met verwerking van de reacties die we van belanghebbenden op het concept hebben ontvangen. Deze definitieve versie bieden we aan de gemeenteraad aan voor vaststelling als basis voor de uitwerking naar een Voorlopig en daarna Definitief Ontwerp.
In de volgende fase (Voorlopig en Definitief Ontwerp), zullen we de buurt en belanghebbenden wederom betrekken en vragen om meedenken. In de fase van VO en DO zullen we het ontwerp verder detailleren en aanvullen met voorzieningen als fietsenrekken, laadpalen, vuilcontainers etc.
In de fase van uitvoering nemen we de rioleringswerkzaamheden en de herinrichting samen. We gaan een uitvoeringsplanning opstellen voor het hele werk.

7.2 Partners en samenwerking

Zorgen omwonenden over verkeer
Omwonenden maken zich zorgen over de verkeerssituatie na herinrichting. Omwonenden hebben twijfels over de modelberekeningen voor de hoeveelheid autoverkeer na herinrichting, en zijn bang dat het te druk wordt op de ventwegen en de kruising. Dat heeft een negatief effect op de woonomgeving, de ventwegen en de belasting door geluid en trillingen. Om deze zorgen enigszins weg te nemen, spreken we het volgende af:
Indien op een moment één jaar na volledige inrichting blijkt dat:

- de omvang van het autoverkeer op de ventwegen meer dan 20% afwijkt van de geraamde aantallen, of
- de wachtrijen op de ventwegen in het drukste kwartier in de spits structureel langer zijn dan 10 auto's, of
- de geluidbelasting en het optreden van trillingen hoger is dan de gemeentelijke grenswaarden,

dan zullen we in overleg met de bewonersvereniging en de stichting in oprichting beoordelen of en zo ja welke maatregelen noodzakelijk zijn.

Stichting de Maliebaan en plus
Door betrokken buurtbewoners wordt een stichting (stichting De Maliebaan) opgericht, met als doel om private middelen aan te trekken om de Maliebaan de allure te geven die omschreven is in het Manifest.

Daarvoor kan de stichting investeren in aanvullende voorzieningen aan de Maliebaan. De visie van West 8 is het inhoudelijk kader voor deze aanvullingen. De realisatie van deze voorzieningen zal plaatsvinden na goedkeuring van de gemeente. Tussen stichting en gemeente worden nadere afspraken vastgelegd over:

- realisatie van aanvullende voorzieningen
- beheer van die aanvullingen
- uitvoeren van/bijdragen aan groenbeheer

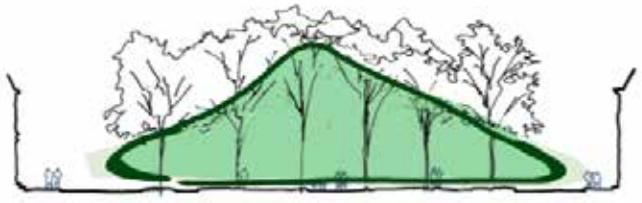
Ook zullen we afspraken maken over de te volgen procedure bij het aanvragen van bv evenementen.

7.3 Uitbreiding naar plus-variant

West 8 heeft in hun visie ook een vooruitblik gegeven naar mogelijke toekomstige aanvullingen aan de Maliebaan (zie bijlage B). Deze suggesties zijn pas mogelijk als er extra (publiek of privaat) budget beschikbaar is. Deze suggesties maken dus nu ook geen onderdeel uit van dit IPvE.

Suggesties voor middenbaan als plus
West 8 geeft inspiratie voor toevoeging van elementen op en rond de middenbaan in de plus-fase, Dat uit zich onder andere in:

- extra objecten en voorzieningen op passende locaties langs de middenbaan;
- een uitnodiging voor kunst, cultuur en zitten;
- verlichting in het park en aan de omliggende gevels;
- een passende manier van snoeien van de kronen (bomen).



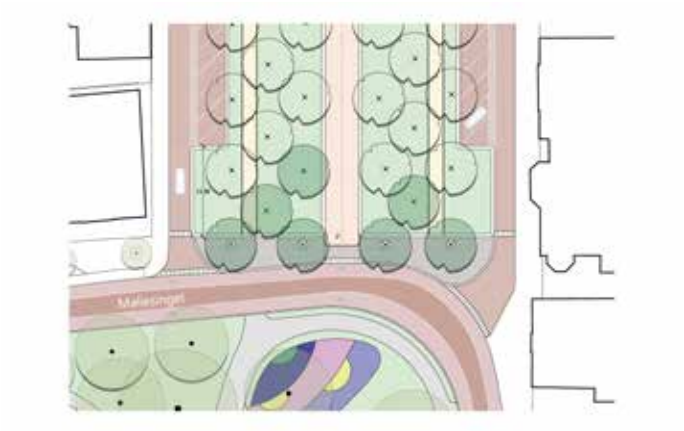
De ruimte als gewelf, kathedraal, paraplu-snoei

West 8 heeft voor de toekomst van de Maliebaan een sfeerbeeld geschetst.



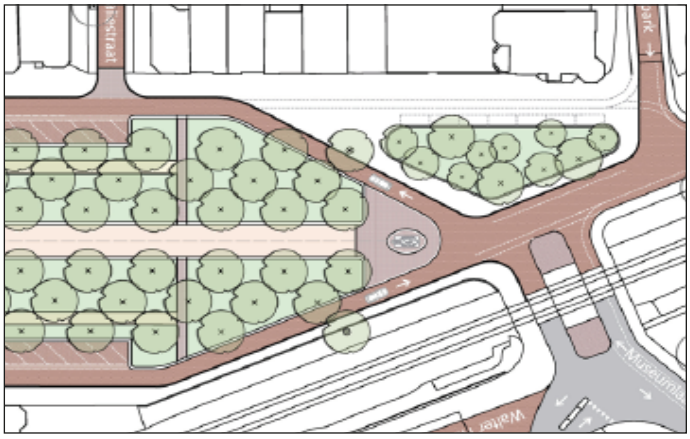
Impressie middenbaan door West 8. Dit is een illustratie, een sfeerbeeld, bedoeld ter inspiratie.

Suggestie voor aansluiting op Malieblad als plus
West 8 stelt voor om de aansluiting van Maliebaan op Malieblad herkenbaar te maken als ‘kop van de baan’. Het voetpad ligt dan bij voorkeur van West 8 langs de rijbaan, zodat er geen onderbreking is van de bomenrij en de groenstrook.



Voorstel voor de aansluiting van de Maliebaan op het Malieblad in de plus-variant. Het voetpad komt langs de rijbaan, zodat er geen onderbreking is van de bomenrij en de groenstrook.

Suggesties voor aansluiting Snellenlaan als plus
Op dit moment is er onvoldoende budget om de gehele aansluiting op de Snellenlaan en de rotonde opnieuw in te richten. Op het moment dat er voldoende middelen zijn, is de ambitie om de aansluiting vorm te geven volgens onderstaand voorstel van West 8:



Deze ambitie betreft het realiseren van een markante ‘kop’ van de Maliebaan. De schuine lijn waar de Maliebaan in de 19e eeuw werd afgeschuind vanwege de komst van de spoorbaan, wordt symmetrisch gemaakt, en gespiegeld naar de westzijde. In de punt komt een markant element, bijvoorbeeld een fontein. Er kunnen enkele nieuwe bomen worden geplant. Op de hoek tussen Oorsprongpark en Maliebaan kan een nieuw groenparkje worden gerealiseerd, dat qua bomenstructuur afwijkt van het rechte bomenpatroon op de Maliebaan.

Een dergelijke inrichting is mogelijk als de buslijn niet meer hoeft te kunnen keren bij de rotonde. Dat is goed mogelijk, door de bus te laten keren via de route Museumlaan – Snellenlaan – Biltstraat. Afhankelijk van de beschikbaarheid van gemeentelijke middelen moet bepaald worden of en wanneer de ambitie (met publiek geld) ingericht kan worden, of dat er private bijdragen mogelijk zijn om uitvoering te versnellen. Dan moet ook bekeken worden of de nieuwe inrichting kan worden doorgetrokken over de Snellenlaan tot de Biltstraat.

7.5 Planning

Planfase	Datum
Plan/concept-IPvE/planschets aanbieden aan de gemeenteraad ter vaststelling	oktober 2021
Functioneel Ontwerp/Voorlopig Ontwerp incl participatie	eerste kwartaal 2022
Definitief Ontwerp in combinatie met DO rioleringsplan	tweede kwartaal 2022
Bestek en aanbesteding	vierde kwartaal 2022
Start aanleg	2023

Bij alle stappen zorgen we voor goede communicatie. Dat geldt ook/zeker voor de uitvoering en uitvoeringsfasering/-planning.

7.5 Risicoparagraaf

Voor de volgende fasen worden de volgende risico's gezien.

Verkeer
Er is een kans dat de verwachte afname van het autoverkeer zich in minder sterke mate zal voordoen. Dan worden de wachtrijen op de ventwegen langer. Auto- en fietsverkeer over de route Nachtegaalstraat – Burgemeester Reigerstraat heeft voorrang en daarmee is er minder kans op wachtrijen op deze straten. Voor het functioneren van de kruising is de lengte van de wachtrij niet relevant. Wel heeft de lengte van de wachtrij invloed op de leefbaarheid aan de ventwegen. Indien de afname van autoverkeer minder is dan verwacht, dan zullen we in overleg met bewoners beoordelen welke maatregelen noodzakelijk zijn. Indien de afname van het vrachtverkeer minder is dan verwacht dan zullen we in nauw overleg met vervoerders, aanliggende bedrijven en de CABU beoordelen welke maatregelen noodzakelijk zijn.

Werk met werk
Het gezamenlijk uitvoeren van riolering en bovengrondse herinrichting kan leiden tot afstemmingsproblemen of vertraging. We hebben het voornemen om het boven- en ondergrondse werk aan dezelfde aannemer uit te besteden (al dan niet in separate percelen). Dat verkleint de risico's.

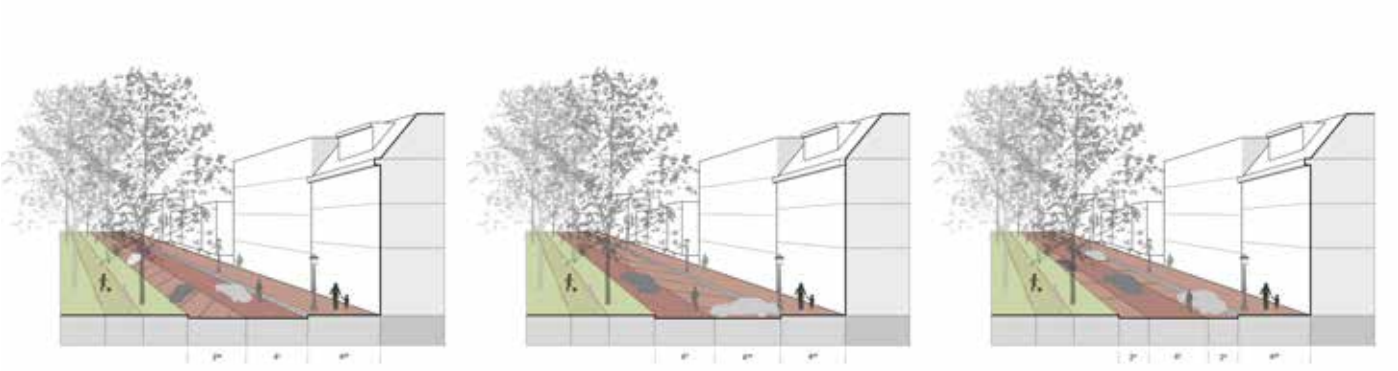
Bijlagen

A. Variantenstudies
B. Rapportage schetsontwerp West 8
C. Resultaat verkeerssimulatie kruising Maliebaan, RHDHV
D. Rapportage meting geluid en trillingen, Bureau M+P
E. Boomwortelonderzoek
F. Cultuurhistorische verkenning Maliebaan Bureau Steenhuis
G. Geluidberekening nieuwe situatie

Bijlage A Variantenstudies

Variantenstudie ventwegen

Het vernieuwen van het riool geeft de mogelijkheid om de ventwegen anders in te richten, bijvoorbeeld door de rijbaan en de parkeerstrook te verwisselen. Om de voor- en nadelen te verkennen hebben we de volgende 3 opties onderzocht:



1. indeling zoals in de huidige situatie, met schuinparkeren aan de groenzijde
2. indeling met schuinparkeren aan de woningzijde
3. indeling met langsparkeren.

Langsparkeren is qua ruimtegebruik het meest efficiënt, maar betekent wel dat voor het huidige aantal parkeerplaatsen langs ongeveer 2/3 van de lengte aan beide zijden van de ventwegen parkeerplaatsen zouden komen. Schuinparkeren aan de woningzijde belemmert het uitzicht op de monumentale panden langs de Maliebaan, en belemmert het laden en lossen op het trottoir.
We hebben aan de buurt en belangstellenden om reactie op de drie varianten gevraagd. Dat hebben we meegewogen in ons voorstel. Alles bij elkaar komen we op de voorkeur voor variant 1. Belangrijkste overwegingen zijn het behoud op het zicht op de monumentale gevels, het behoud van ruimte voor laden en lossen, en het beschermen van de bomen voor de druk van langsrijdend autoverkeer.
Kanttekening bij deze variant: deze is niet het meest gunstig voor geluid en trillingen.
Om het optreden van geluid en trillingen aan de gevel te verlagen, zijn er grofweg twee middelen voor handen:
1: het verbeteren van de ondergrond en het vernieuwen en vlak leggen van de verharding. Dat gaan we in deze variant doen.
2: het vergroten van de afstand van de rijbaan tot de gevel. Dat gaan we in deze variant niet doen.
Varianten 2 en 3 kennen wel een vergroting van de afstand van de rijbaan tot de gevel; deze varianten hebben echter in de totale afweging niet de voorkeur.

Variantenstudie kruising

Voor het ontwerpen van een nieuwe inrichting voor de kruising zijn de volgende stappen doorlopen:
1. bepalen voorrangssituatie en kruispuntvormen
2. toetsen verkeersafwikkeling via simulatie
3. ruimtelijke inpassing

Stap 1: Voorrangssituatie
De volgende mogelijke situaties zijn beoordeeld:
A. voorrang op de Maliebaan
B. voorrang op de route Nachtegaalstraat - Burg. Reigerstraat
C. voorrang op de Herenroute
D. gelijkwaardige kruising (‘rechts heeft voorrang’)

Daarnaast heeft de Fietsersbond een voorstel ingediend voor een combinatie van B en D.

Deze situaties zijn beoordeeld op de volgende criteria:
- verkeersveiligheid voor de verschillende weggebruikers
- functioneren van de kruising
- logisch, begrijpelijk en uitvoerbaar
- aansluiten op de nieuwe inrichting Nachtegaalstraat en Burgemeester Reigerstraat.

Dat leidt tot het voorstel voor voorrangskruising, met voorrang op de drukste route, de Nachtegaalstraat en Burg. Reigerstraat.









Stap 2: Verkeerssimulatie
Vervolgens is via een verkeerssimulatie getoetst of de toekomstige hoeveelheid verkeer (afname autoverkeer, toename fietsverkeer) op de nieuwe kruising zonder verkeersregelinstallatie veilig afgewikkeld kan worden. De rapportage van bureau RHDHV hierover is opgenomen in bijlage C. RHDHV constateert:

Conclusie varianten ten opzichte van huidige situatie
De kruising kan zonder verkeerslichten goed functioneren. Het fietsverkeer stroomt goed door, net als het autoverkeer op de richting Nachtegaalstraat - Burgemeester Reigerstraat. Op deze richtingen nemen de wachtrijen en -tijden voor auto's af, echter op de Maliebaan Noord en Zuid nemen deze toe. Echter zin deze wachtrijen en -tijden niet langer dan in de huidige situatie.
De kruising wordt in beide varianten overzichtelijker, met minder conflictpunten tussen de auto en fiets. Dit komt door de afname in verkeersstromen voor auto's. Fietsers kunnen daarentegen weer meer routes kiezen.
Voor de meeste verkeersstromen nemen de reistijden af. Echter voor de ventwegen nemen ze toe.
Het aantal voertuigverliersuren neemt in beide varianten af ten opzichte van de huidige situatie.
De oversteekbaarheid voor voetgangers wordt verbeterd, omdat zij niet op het verkeerslicht hoeven wachten.

De verkeersveiligheid neemt in het algemeen toe, doordat fietsers een duidelijkere positie op de weg krijgen. Zij kunnen gebruik maken van optredende hiaten in verkeersstromen om over te steken. Hierdoor blijven auto's achter ze rijden. Daarnaast is in de huidige situatie veel sprake van roodlichtnegatie door fietsers, dat niet meer voorkomt in de nieuwe situatie met de voorrangskruispunten.
De autoverkeersfunctie op de kruising neemt af, doordat de kruising minder ruimte heeft die alleen bedoeld is voor auto's. Door de verwijdering van de verkeerslichten zijn er ook geen opstelstroken nodig en kan de kruising kleiner, of met een grotere groene middenberm.
De herinrichting van de kruising Maliebaan – Nachtegaalstraat – Burgemeester Reigerstraat draagt bij aan de ambities van de gemeente Utrecht voor deze kruising. Zowel op verkeerskundig gebied, als ook op het gebied van leefbaarheid en veiligheid.

Conclusie verschil tussen varianten
De herinrichting van de Maliebaan en van de kruising Maliebaan - Nachtegaalstraat - Burgemeester Reigerstraat met één van beide inrichtingsvarianten verbetert de verkeerssituatie over het algemeen. Echter laten de twee inrichtingsvarianten nuances zien in de afwikkeling.

Doordat verkeer vanaf de Maliebaan Noord of Maliebaan Zuid dat rechtdoor of linksaf gaat, kan stoppen tussen de rijbanen, hoeft het maar één verkeersstroom in de gaten te houden. Hierdoor is het wegbeeld voor een bestuurder rustiger dan dat het twee verkeersstromen in de gaten moet houden. Dit is verkeersveiliger, omdat een bestuurder meer attentie heeft op de aankomende stroom, en dus niet de andere stroom mogelijk over het hoofd ziet.
Doordat het verkeer kan stoppen tussen de rijbanen, kan het gebruik maken van een hiaat in één verkeersstroom. Dit in plaats van een hiaat in twee verkeersstromen, dat minder vaak optreedt. Hierdoor is de reistijd, wachttijd en wachtrijen van verkeer op ventwegen in de brede variant korter dan in de smalle variant.

Advies
Het advies is om door te gaan met het verder uitwerken van het gekozen ontwerp met twee voorrangskruispunten. Vanuit veiligheid, doorstroming en leefbaarheid is het nieuwe ontwerp een sterke verbetering. Met name voor de voetganger en fietser. Het huidige kruispunt met verkeerslichten voldoet niet meer aan de huidige maatstaven.
Voor het uitwerken van het voorgestelde ontwerp is het advies van deze varianten als volgt. De twee varianten zijn uitersten van elkaar. De kruising hoeft echter niet zo breed als in de brede variant. Echter adviseren wij wel om de opstelruimte voor minimaal één auto te behouden. Dit omdat het een rustiger beeld geeft voor bestuurders, en het verbetert de totale verkeersafwikkeling op de kruising.

Verder onderzoek op de kruising is nog nodig onder andere naar de locatie van kabels en leidingen, boomstructuur en stedenbouwkundige inrichting. Op basis van deze onderzoeken kan een definitief ontwerp voor de kruising gemaakt worden.

Stap 3: Ruimtelijke inpassing
We hebben gekeken hoe de ligging van kabels en leidingen rondom de kruising is, en of dat bv bijplaatsen van bomen zou belemmeren. Dat is niet het geval, de kabels en leidingen liggen niet onder het nieuwe middeneiland. Ook de boogstalen voor verschillende voertuigsoorten zijn goed in te passen (bus, gelede bus, vrachtwagen, trekker met oplegger).

Vrachtverkeer (tot 16,5m) kán de beweging maken vanuit de Maliebaan Noord naar de Nachtegaalstraat en vanaf de Maliebaan zuid naar de Burg. Reigerstraat. Bij het indraaien moet dan een deel van de andere weghelft worden benut. Dit is op zich niet ongebruikelijk voor erftoegangswegen. De afslagbewegingen vanuit de parallelwegen linksaf kunnen worden gemaakt. Algehele wens is echter dat de 16,5 m voertuigen niet via de Maliebaan rijden maar alternatieve routes gebruiken. Dit om de ventwegen te ontlasten van zwaar verkeer. Om dit te bereiken, en om daarmee tegelijkertijd de kruising compacter te kunnen vormgeven, gaan we een afslagverbod invoeren voor vrachtverkeer langer dan 12m. Consequentie daarvan is dat voertuigen langer dan 12m (vrachtwagens, maar ook sommige touringcars), bij de kruising Maliebaan alleen nog rechtdoor mogen. Op verzoek van grote winkelbedrijven aan de Nachtegaalstraat voeren we een duidelijke en simpele regeling in: afslagverbod voor langer dan 12m.

Wolter Heukelslaan
Zorg om deze parallelle route aan de Maliebaan Noord (tussen de Museumlaan en de Burgmeester Reigerstraat). Zorg bestaat uit toenemen autoverkeer bij Maliebaan 30 km. Nulmeting ten zuiden van de Braamstraat laat zien: ca. 100 mvt/etm (eenrijrichting). Verwachting dat toename autoverkeer beperkt zal zijn. Als nodig, voeren we een éénmeting uit. Maatregelen nabij de toegang (inritconstructie) naar de Wolter Heukelslaan zijn mogelijk nodig.

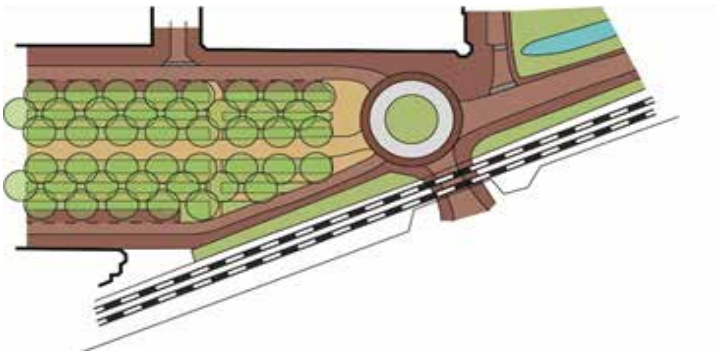
Variantenstudie Aansluiting Snellenlaan

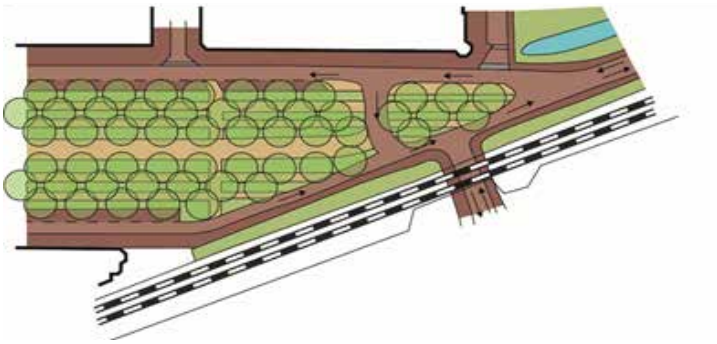
Uitgangspunt: bus kan andere route volgen, daardoor is rotonde niet persé noodzakelijk en kan de kruising compacter worden vormgegeven Dat biedt ruimte voor nieuwe inrichting waardoor ‘kop’ van de Maliebaan beter tot zijn recht komt, en er minder verharding en meer groen ingepast kan worden.
We hebben in eerste instantie gekeken naar de volgende varianten:

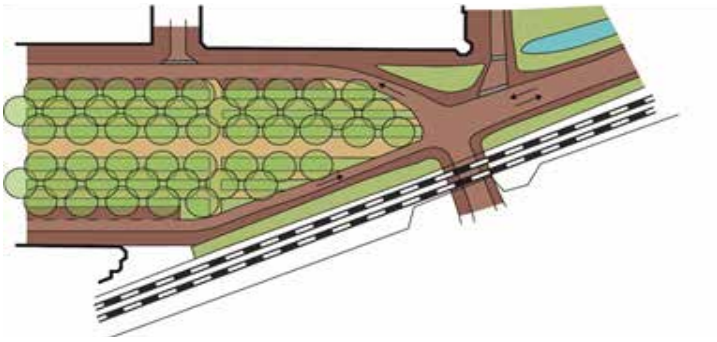
- Optimaliseren rotonde
- Maliebaan verlengen
- Compacte kruising

Ook door bewoners en belanghebbenden zijn schetsvoorstellen ingediend.
Uit analyse, met name op aspect verkeersveiligheid, is gebleken dat de compacte kruising de voorkeur heeft. Deze voorkeur werd gedeeld door bewoners en belanghebbenden.

De variant compacte kruising is voor West 8 inspiratie geweest voor het ontwerp voor een plus-inrichting van deze aansluiting.







Bijlage G Geluidberekening nieuwe situatie

Geluidberekening

In 2019 hebben we een quick-scan uitgevoerd naar de gevolgen voor het geluid bij de herinrichting van de Maliebaan. Dit was een studie in het kader van een goede ruimtelijk ordening omdat de maximumsnelheid in de toekomst 30 km/u bedraagt en de Wet geluidhinder dan niet van toepassing is. Bij het bepalen van de effecten van de herinrichting op zijn omgeving wordt volgens het geluidbeleid aangesloten bij de drempelwaarde van een ‘reconstructie van een weg’ zoals die in de wet is gedefinieerd. Dat betekent dat de toekomstige geluidbelasting wordt vergeleken met de huidige geluidbelasting en dat een planeffect tot 1.5 dB aanvaardbaar wordt geacht. Bij planeffecten van meer dan 1.5 dB moeten er geluidsbeperkende maatregelen afgewogen worden en moet er een oordeel worden gegeven over de aanvaardbaarheid van het geluidniveau.

Het verschil tussen de toekomstige en de huidige geluidbelasting wordt normaliter bepaald door de geluidbelasting 10 jaar na realisatie (toekomst) te vergelijken met die van één jaar vóór wijziging. In de quick-scan van 2019 zijn de toen best beschikbare gegevens gebruikt om een eerste inzicht te geven in de te verwachten verschillen in geluidbelasting voor de toekomstige variant (en enkele maatregelvarianten). De destijds gehanteerde cijfers zijn gebaseerd op tellingen uit 2016/2017 voor de huidige situatie en uit het verkeersmodel VRU 3.3 voor het jaar 2025 voor de toekomstige varianten.

Beide situaties (toekomst én huidig) zijn relevant omdat het bij de geluidtoets gaat om een verschilberekening. Goed om te beseffen dat een hoge(re) toekomstige geluidbelasting daardoor niet altijd een worst-case vergelijking is. Een mee gewijzigde huidige situatie kan er voor zorgen dat verschillen juist kleiner worden en er daardoor geen drempelwaarde wordt overschreden.
Uit de quick scan uit 2019 kwam als resultaat naar voren dat er op basis van bovengenoemde uitgangspunten op drie van de vier ventwegen afnamen van de geluidbelasting te verwachten zijn. Deze afname van de geluidsbelasting wordt veroorzaakt door een afname van de totale hoeveelheid verkeer. Langs de noordoostelijke ventweg neemt de geluidbelasting met iets meer dan 2 dB toe. Die geluidstoename is het gevolg van een grotere toename van het verkeer op deze ventweg dan op de andere drie.

Update geluidonderzoek

Inmiddels zijn we twee jaar verder en is het geluidmodel met de resultaten uit het meetonderzoek gecontroleerd. Op basis van deze resultaten is de bodemabsorptie in het model aangepast zodat de gemeten en berekende geluidbelastingen nog beter overeenkomen als dezelfde hoeveelheid verkeer in het model worden ingevoerd als dat er bij de meting geteld is. Het verkeersmodel wordt eveneens geactualiseerd aan de hand van de laatste inzichten zodat in het vervolgonderzoek voor geluid de juiste uitgangspunten kunnen worden gebruikt. Dit betreft de hoeveelheid en verdeling van het verkeer voor de relevante jaartallen in de toekomst (10 jaar na realisatie) en huidig (één jaar voor wijzing). Voor de update van het geluidonderzoek is verder de ligging van de ventwegen van belang. We volgen daarbij de gekozen variant die tevens de voorkeur van de bewoners geniet. Het geluidonderzoek wordt vervolgens met de geactualiseerde uitgangspunten uitgevoerd met inachtneming van de regels van het Reken- en meetvoorschrift. Omdat zowel de huidige als de toekomstige situatie wijzigt en in eerste instantie het verschil tussen beide situaties wordt beoordeeld, kunnen de resultaten afwijken van die uit de quick-scan uit 2019. De update van de verkeerscijfers loopt nog en is nog niet beschikbaar. Echter, op basis van de concept cijfers is er op drie ventwegen nog steeds een afname te verwachten, waarbij er op de noordoostelijke ventweg een lichte toename zichtbaar is. Deze toename is naar verwachting minder dan 1.5 dB en zou daarmee vanuit geluidoogpunt als aanvaardbaar geacht worden. Dit betekent dat er geen verlegging van de ventweg verder van de woningen vandaan nodig is.

Relatie met Actieplan Geluid

Naast het beoordelen van het verschil in geluidbelasting zoals de wet bij reconstructies voorschrijft wordt ook de toekomstige geluidbelasting afzonderlijk beschouwd, namelijk in het kader van het Actieplan Geluid. Het Actieplan Geluid gaat over het verbeteren van geluidknelpunten in de stad. Het Actieplan Geluid 2018-2023 beschrijft voorgenomen maatregelen om deze prioritaire problemen op te lossen.

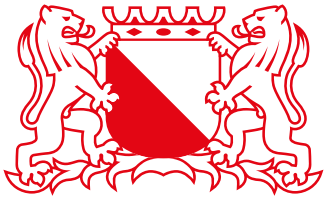
Een knelpunt wordt gedefinieerd aan de hand van de overschrijding van een beleidsmatig gekozen geluidsbelasting: de plandrempel. Deze plandrempel wordt ook in het Actieplan Geluid vastgesteld. Vanuit het perspectief van de gezonde leefomgeving stelt Utrecht om te beginnen een plandrempelwaarde van 63 dB in de stad vast. Utrecht kiest er voor om het autoverkeer zo veel mogelijk te bundelen over een beperkt aantal stedelijke hoofdwegen. De bundeling zorgt er voor dat er grote relatief rustige woonwijken zijn gecreëerd waar de geluidbelasting onder de plandrempel blijft. Dit betekent wel dat langs de verbindingswegen hogere geluidsniveaus voorkomen. Voor deze wegen (uitgezonderd de hoofdwegen in de uitleggebieden) kiezen we voor de wettelijke waarde van 68 dB.

Aan de noordoostelijk tak van de Maliebaan bevinden zich enkele geluidknelpunten zoals gedefinieerd in het Actieplan . Dit zijn woningen met een geluidbelasting boven de 63 dB op basis van de geluidbelastingkaarten uit 2016. Het beleid van de gemeente is om de knelpunten uit het Actieplan waar mogelijk op te lossen. Bij (herinrichtings)projecten zou er dus in ieder geval geen toename mogen zijn en is een afname sterk gewenst. Zo ook in dit geval, dit is immers de kans om er iets aan te doen. Vanuit geluidoogpunt pleit dit voor het toepassen van een stiller wegdektype en/of het vergroten van de afstand tussen rijbaan en woningen. Vaak spelen er echter ook andere belangen. In de update van het geluidonderzoek zal verdere aandacht gegeven worden aan de vergelijking van de toekomstige geluidbelastingen met de door de gemeente Utrecht gekozen plandrempels. Op basis van de concept-verkeerscijfers is er ten opzichte van de geluidbelastingen uit 2016 een afname zichtbaar van enkele dB’s. Daarmee voldoen alle woningen na herinrichting aan de plandrempel van 63 dB en zouden de geluidknelpunten uit het Actieplan dus zijn opgelost. Dit komt door de vermindering van het verkeer en de verlaging van de snelheid op de ventwegen.

Omgevingswet

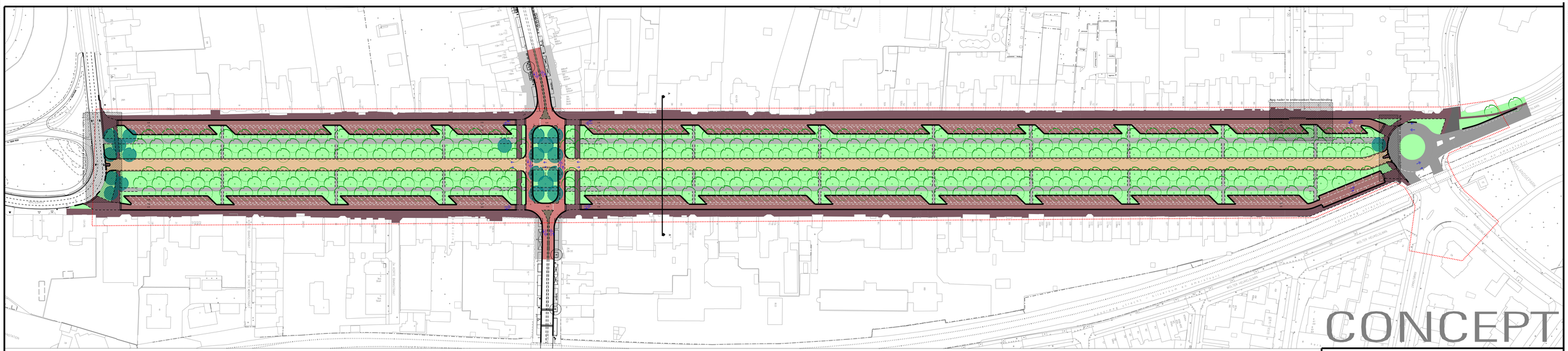
De eerdere quick-scan en het geactualiseerde vervolgonderzoek zijn uitgevoerd onder de huidige wet en beleid. Omdat er in de toekomstige situatie alleen 30 km/u wegen zijn, is er geen wettelijk toets noodzakelijk. Wettelijk gezien zijn 30 km/h-wegen niet gezoneerd en behoeven daarmee geen toetsing aan de normen uit de Wet geluidhinder. In het kader van een goede ruimtelijke ordening is het echter wel belangrijk om te onderzoeken of er sprake is van een acceptabele geluidssituatie. Volgens het beleid van de gemeente is deze toets gelijk aan die van reconstructietoets van de Wgh.

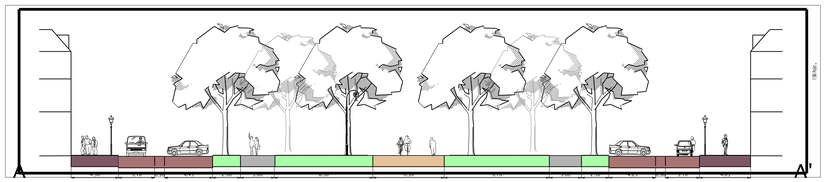
Op (vooralsnog) 1 januari 2022 zal de Omgevingswet van kracht worden. Het normenstelsel en de methode om geluidonderzoek te doen worden daarbij gewijzigd. Onder de nieuwe wet zijn bijvoorbeeld 30 km/u wegen ook onderzoekplichtig en wordt het geluid van alle wegen samen beoordeeld in plaats van alleen per weg zoals nu nog het geval is. Het moment van vaststellen van het verkeersbesluit om de middenbaan te onttrekken is daarbij van belang. De precieze consequenties voor het geluidonderzoek moeten nog bepaald worden. In de loop van het jaar zal het geluidbeleid van de gemeente vanwege de nieuwe wetgeving opnieuw tegen het licht worden gehouden.



Gemeente Utrecht

Bezoekadres: Stadsplateau 1, 3533 JE Utrecht
Postadres: Postbus 8406, 3503 RK Utrecht
Telefoon: 030 - 286 00 00





ALGEMEEN

- Plangrens
- Nog nader te onderzoeken onderdelen
- Profielaanduiding

OMGEVING

- Bestaande situatie
- Bebouwing

VERKEER

- Kruising Nachtegaal–Burg. Reigerstraat
- Rijbaan/parkeerplaats: gebakken klinkers
- Trottoir: paarse drielingen
- Middenbaan: materialisering n.t.b.
- Wandelpaden/doorsteken: materialisering n.t.b.
- Inritconstructie
- Particulieren inrit

GROEN

- Boom: bestaand
- Boom: nieuw te plaatsen (maat en soort in verdere uitwerking)
- Gazon

PROGRAMMA

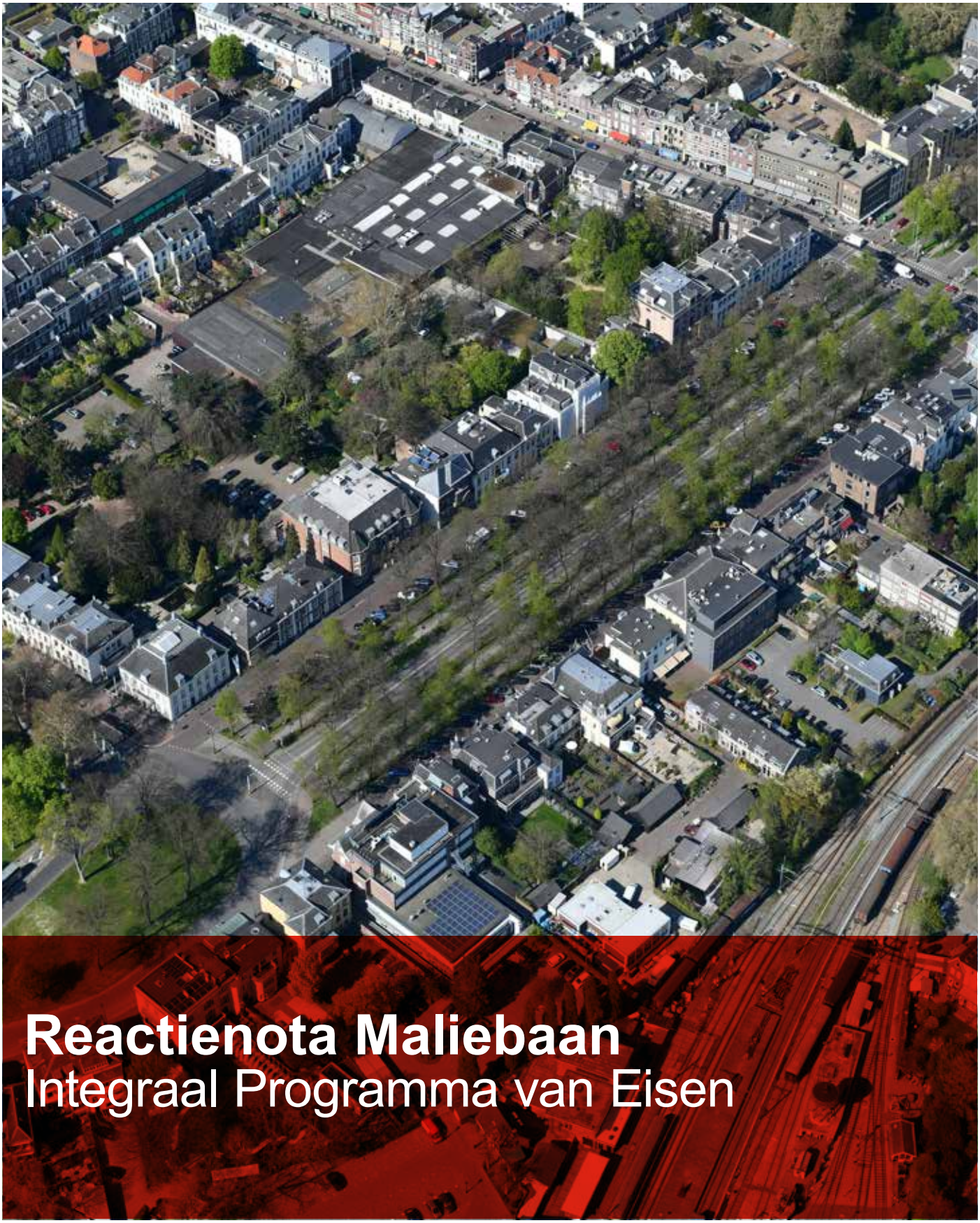
- Afvalcontainers: ondergronds t.b.v. huisvuilinzameling en recycling (glas, papier, plastic) Opnemen op plankaart, nader te bepalen
- Laadpalen: t.b.v. electrische voertuigen Opnemen op plankaart, nader te bepalen
- Mindervalide parkeerplaats Opnemen op plankaart, nader te bepalen

Stadswerken

Gemeente Utrecht

Opdrachtgever: Ontwikkelorganisatie Ruimte	Schaal 1:750 / Formaat A3x94 cm
	Beheer . / Bestek .
Project: Maliebaan	Projectnummer . / Status Concept
	Tekeningnummer . / Datum: 15-09-2021
	Versie 2
Onderdeel: Functioneel Ontwerp	Getekend IE/DBM/NM
	Getoetst .
	Vrijgegeven .

Stadsingenieurs
Bezoekadres Stadhuisbrug 1
Postadres Postbus 8675, 3503 RJ Utrecht
Telefoon 030 - 286 4323 **Fax** 030 - 286 4348
www.utrecht.nl



Reactienota Maliebaan
Integraal Programma van Eisen

Gemeente Utrecht

Utrecht.nl/
maliebaan

Colofon

Projectgroep
Bouke Bruseker, Ine Esselink, Frank van Gennip, Dirk-Jan Hoekstra, Nely van der Meer, Dominic Meesters, Bettina van Santen, Pim Vervuren, Rosanne Weijers, Karlijn de Wit

Projectmanagement
Marieke Fleer

Opdrachtgever
Richard Smit

Grafische realisatie
OntwerpStudioRuimte

Versiedatum
Oktober 2021

Bestuurlijke besluitvorming
Vastgesteld door college

Inhoudsopgave

Hoofdstuk 1 Inleiding 4

Hoofdstuk 2 Beantwoording reacties 5
- 2.1 Algemeen 5
- 2.2 Doel van de herinrichting 5
- 2.3 Historisch kader 5
- 2.4 Verkeer 6
- 2.5 Ventwegen 6
- 2.6 Kruising 7
- 2.7 Middenbaan 8
- 2.8 Aansluiting op Malieblad 9
- 2.9 Aansluiting op Snellenlaan 9

Hoofdstuk 3 Overzicht van aanpassingen 13

Hoofdstuk 1 Inleiding

Op 19 december 2019 heeft de gemeenteraad een principebesluit genomen voor de Maliebaan: de middenbaan wordt een autovrije promenade voor voetgangers en fietsers, de ventwegen worden beter ingericht als 30-km-zone en de kruising geeft prioriteit aan fietsers en voetgangers en wordt zonder verkeerslichten vormgegeven. In 2020 en 2021 is het principebesluit voor de Maliebaan uitgewerkt in een plan, we noemen dat ook wel een Integraal Programma van Eisen (IPvE). Dit plan wordt na vaststelling uitgewerkt in een ontwerp. We hebben het concept van het plan (concept-Integraal Programma van Eisen) opgesteld na veel bijeenkomsten met belanghebbenden en belangstellenden over onderdelen (bouwstenen) van het plan. Het concept-IPvE hebben we op 15 juni 2021 gepresenteerd, op 30 juni hebben we het plan toegelicht op een informatieavond. We hebben belanghebbenden en belangstellenden verzocht om op het concept-IPvE te reageren. De reactietijd was van 15 juni tot 16 augustus, vanwege de vakantie hebben we de periode verlengd. We hebben op de projectwebsite een reactieformulier geplaatst, om het makkelijk te maken om te reageren. Ook reacties per mail waren welkom.

In totaal hebben 162 mensen (of organisaties) gereageerd op het concept-IPvE: 134 via het reactieformulier en 28 via de mail. Van de 134 reacties die via het reactieformulier zijn ingediend, zijn er ca 45 voornamelijk positief, ca 60 voornamelijk negatief en ca 25 reacties bevatten vooral vragen of suggesties, of zijn te karakteriseren als: ‘mooi, maar ik maak me zorgen om, en heb je wel gedacht aan ..’. De separate reacties via email zijn op een enkele uitzondering na negatief kritisch, met vragen om wijziging van de plannen.
De teneur van de reacties loopt uiteen van ‘goed plan, mooi’ tot ‘onnodig’ en ‘niet naar de buurt geluisterd’, en van ‘fijn en groen, en goed dat er wat gebeurt’ tot ‘verkeersonveilig’ en ‘leidt tot overlast voor bewoners en omgeving’.

In deze nota treft u een samenvatting van de reacties, van onze antwoorden en van de aanpassingen die we doorvoeren in het Integraal Programma van Eisen. Iedereen die gereageerd heeft, krijgt persoonlijk een bericht met antwoord op de ingediende reactie.

Hoofdstuk 2 Beantwoording reacties

2.1 Algemeen

De reacties worden per onderwerp besproken, op volgorde van het Integraal Programma van Eisen. We geven per onderwerp een samenvatting van de reacties en van onze antwoorden daarop. Als bijlage bij deze reactienota hoort een zogenaamd ‘tweekolommenstuk’, waarin we alle reacties van een antwoord voorzien of verwijzen naar de bijbehorende paragraaf in de reactienota.

2.2 Doel van de herinrichting

Een greep uit de opmerkingen:
- Het raadsbesluit wordt niet goed uitgevoerd.
- De Herenroute wordt niet verbeterd.
- Onnodige ingreep. Hou het zo, het gaat toch goed.
- Het historisch karakter wordt niet goed behouden of zelfs aangetast.
- Goed dat de Maliebaan in oude luister wordt hersteld.
- Goed dat de focus op voetganger en fietser komt; de fiets verdient meer ruimte.
- Goed dat er meer ruimte is voor groen.

Antwoord:
Het raadsbesluit vraagt om uitwerking van 3 punten: kruising, middenbaan en ventwegen. De uitwerking is in dit plan toegelicht, waarbij we de consequenties hebben aangegeven. We versterken het historisch karakter met oog voor het tegenwoordige gebruik. We zorgen ervoor dat het fietsnetwerk wordt uitgebreid, de Herenroute beter gevonden en makkelijker gebruikt kan worden (met name vanaf de Burgemeester Reigerstraat linksaf). De uitwerking geeft invulling aan het raadsbesluit en aan de ambitie voor de stad in de komende jaren: meer ruimte voor langzaam verkeer en voor groen. Het is voor de huidige situatie van belang om de groei van het fietsverkeer goed te verwerken, en zeker voor de komende jaren waarin we zien dat het fietsverkeer blijft groeien.

2.3 Historisch kader

Hoofdlijn van de opmerkingen:
- Goed om het historisch karakter te versterken, maar kies een periode/referentiekader. Sluit dan aan bij het Malieblad en de ontwerpuitgangspunten van Zocher.
- Te veel doorsteken schaden de rechte zichtlijnen; doe minder doorsteken.
- Malieblad is beschermd stadsgezicht, hou daar rekening mee.

Antwoord:
De Maliebaan is bijna 400 jaar oud en heeft veel periodes meegemaakt. De Maliebaan bestond al 2 eeuwen voordat Zocher een (beperkt) advies over de inrichting van de trottoirs van de Maliebaan deed. In tegenstelling tot het Malieblad is de Maliebaan geen rijksmonument. Het Malieblad is onderdeel van het Zocherplantsoen, de Maliebaan is dat niet.
In 2013 is de Maliebaan aangewezen als Rijks Beschermd Stadsgezicht. De in het bestemmingsplan vastgelegde cultuurhistorische waarden zijn de driedubbele bomenrij en het monumentale groene laankarakter van de Maliebaan, inclusief de groene aansluitingen (Malieblad en Hogeland/ Oorsprongpark). Het straatprofiel van de Maliebaan met rijbaan, bomenrijen, fiets- en halfverharde wandelpaden en (vent)wegen moet aan weerszijden worden behouden en het aantal parkeervakken mag niet worden uitgebreid. De essentie is hierbij dat paden tussen de bomen halfverhard zijn, de bescherming betreft niet het aantal paden.

Aanpassing:
We zullen de doorsteken aan de zijde van de middenbaan ‘rustig’ inrichten zodat ze niet gezien worden als aantasting van de rechte lijnen. Bovendien zullen we het aantal doorsteken aan de noordzijde terugbrengen van 8 naar 7. We behouden het profiel met bomenrijen, fiets- en halfverharde wandelpaden en ventwegen aan weerszijden.

2.4 Verkeer

- Sommigen vinden de berekende afname van autoverkeer niet realistisch.
- Een deel pleit voor behoud van de middenbaan voor doorgaand autoverkeer. We horen zorgen over de doorstroming van autoverkeer op de ventwegen en kruising.
- Bewoners van de Wolter Heukelslaan zijn bang dat hun straat als sluiproute gebruikt wordt als de Maliebaan wordt heringericht.

Antwoord
De komende jaren werken we verder aan het invoeren van 30km-regime in heel Utrecht-Oost, van de Biltstraat tot het Ledig Erf. Dat betekent dat autoverkeer andere routes zal kiezen. Daardoor neemt het autoverkeer per saldo met ca 30% af, zo blijkt uit modelberekeningen. Ervaringen elders (bv Maliesingel/Tolsteegsingel) laten zien dat dat een realistische verwachting is. Sommige straten in de omgeving worden inderdaad drukker, maar die toename is beperkt en binnen de wegcapaciteit voor woonstraten.
We vinden de berekende verkeerscijfers betrouwbaar en goed onderbouwd. Onderbouwing staat in paragraaf 4.2 en in rapport RHDHV. We zien geen aanleiding voor fundamentele wijzigingen. We zien in actuele berekeningen bevestiging voor de afname van doorgaand autoverkeer bij inrichting tot 30-km-gebied. We zien uit de analyse van RHDHV dat het auto- en fietsverkeer bij vervallen van de verkeerslichten op de meeste momenten van de dag de kruising met minder wacht- en rijtijd kan passeren dan in de huidige situatie. Alleen in het drukste moment in de spits is er op de ventwegen kans op langere wachttijd dan de huidige situatie. Dat vinden we voor een stedelijke weg die geen doorstroom-functie heeft acceptabel.
Aanpassing:
We nemen een voorstel op voor versmallen van de inrit naar de Wolter Heukelslaan vanaf de Museumlaan, zodat duidelijk is dat dit geen doorgaande straat is en dus geen alternatief voor de Maliebaan.

2.5 Ventwegen

Verkeersveiligheid is een belangrijk thema bij de reacties:

- Het is nu al druk op de ventwegen (bijvoorbeeld bij uitgaan school, ophalen dagverblijven). Straks komt er nog meer verkeer op de ventwegen.
- De stoepen worden smaller, dat is niet wenselijk.
- Er zijn onvoldoende maatregelen om de snelheid van het autoverkeer te remmen en verkeer te reduceren.
- Aansluitingen Korte Baanstraten veilig maken.
- Stoep wordt te veel gebruikt door busjes en bouwverkeer, dat wordt bij versmalling nog erger.
- Wat wordt er gedaan om geluid- en trillingsoverlast te verminderen?
- Fietsers rijden nu al over de stoep of tegen verkeer in. Gaan dat straks ook doen op een drukkere weg; dat is onveilig.
- Hoe kom je veilig met de fiets van de middenbaan naar bestemming aan de Maliebaan? Haakse bochten in snelle stroom fietsers, dan moet je afstappen, dat is onveilig. En daarna moet je de drukke(re) ventweg oversteken naar je bestemming.

Antwoord:
We zien door de ingrepen aan de Maliebaan per saldo een afname van autoverkeer met ca 30%. Dat autoverkeer rijdt via de ventwegen, die daarmee drukker worden dan nu: 2 tot 3 keer zo druk. Deze omvang is verkeerskundig goed te verwerken. We zorgen door de inrichting van de ventwegen dat het autoverkeer beter dan nu wordt gestimuleerd om maximaal 30 km/uur te rijden. We plaatsen daarvoor regelmatig versmallingen (doorsteken) onder andere nabij de school en de kinderdagverblijven.
Belangrijk uitgangspunt voor het ontwerp is de opdracht om de ventweg zo in te richten dat de rijsnelheid niet hoger is dan 30 km/u en liefst lager. Als fysieke en visuele versmalling voor snelheidsremmende werking voor autoverkeer maken we gebruik van enerzijds een smalle ventweg en anderzijds een aantal doorsteken die uitmonden in een groenvak aan de rijbaan. Belangrijk is een evenwicht tussen het aantal doorsteken, de onderlinge afstand en de snelheidsremmende werking. We hanteren in het ontwerp een afstand tussen de doorsteken die iets kleiner is dan de afstand die we anders voor drempels zouden toepassen.

De aansluitingen op de 1e en 2e Korte Baanstraat wordt als inritconstructie weergegeven. In de ontwerpfase gaan we dat detailleren, waarbij we uiteraard een verkeersveilig ontwerp zullen maken.
Ter hoogte van de school en de kinderdagverblijven zullen we een passende inrichting maken, met indien nodig attentie-verhogende elementen (bv de huidige rood-gele-paaltjes).
We gaan geen maatregelen nemen tegen laden en lossen op de stoep. Gebruik voor korte duur hoort bij een stedelijke omgeving.
We gaan, na de rioleringswerkzaamheden, de onderbouw van de ventwegen zodanig maken dat de belasting door trillingen en geluid verminderd wordt. Zie ook verderop, alinea Geluid en trillingen.
De middenbaan kan de aantallen fietsers en voetgangers goed verwerken; er blijft alle ruimte om de doorsteek naar de ventwegen te gebruiken. De doorsteek mondt uit in een versmalling van de ventweg, zodat je te voet en met de fiets (aan de hand) daar makkelijk kan oversteken naar de stoep.

Aanpassing:
We nemen in het IPvE een toelichting op over de breedte van de stoepen. De westelijke ventweg wordt niet versmald, de oostelijke ventweg kent een beperkte versmalling (ca 20cm). De stoep houdt overal een royale maat (minimaal 3,5m, ter plaatse van uitbouwen/erkers minimaal 2,5m breed).

2.6 Kruising

De reacties zijn samen te vatten als:
- Zorgen over lange wachtrijen en wachttijden voor autoverkeer op de ventwegen.
- Zorgen dat automobilisten lang moeten wachten en onveilig gedrag gaan vertonen. De wachttijd voor automobilisten op de ventwegen kan oplopen tot wel 5 minuten.
- De ambitie van de gemeente wordt niet gehaald vanwege te lange wachttijden en gevaarlijk gedrag.
- Zorgen over ‘wangedrag’ van fietsers als de verkeerslichten vervallen.
- Bij voorrang voor de fietsers geen gelegenheid om in te voegen in de drukke fietsstroom.
- Goed dat de veiligheid wordt vergroot, huidige VRI is schijnveilig.
- Voetpaden liggen niet direct naast de kruising, en zorgen zo voor te lange looproutes (omlopen).
- Bomen op het middeneiland verslechteren het zicht.
- Zichtlijn oost-west wordt doorbroken. Dat is slecht voor de middenstand, want de winkelstraat is niet meer intact.

Antwoord:
De zorgen over de wachtrijen en wachttijden delen we niet. De huidige verkeersregeling heeft voor vrijwel alle stromen nu een vertragend effect, is niet altijd verkeersveilig en logisch, en veel fietsers rijden door rood. In de nieuwe situatie neemt de reistijd buiten de spits sterk af voor al het verkeer in alle richtingen. Dit geldt zowel voor voetgangers, fietsers, auto’s, vrachtauto’s als voor bussen. Ook in de spits neemt de reistijd over de kruising sterk af op de meeste verbindingen. Uitzondering daarop is de route Maliebaan ventweg Noord/Zuid en Zuid/Noord in de avondspits. Doordat verkeer niet netjes gespreid aankomt kunnen er zich in de avondspits inderdaad momenten voordoen dat zich op de ventwegen incidenteel een lange wachtrij vormt. Gemiddeld genomen is de reistijd in de avondspits van ventweg zuid naar noord (de hoogste waarde) 130 seconden, ten opzichte van 50 seconden in de huidige situatie. We vinden dat voor deze ene beweging binnen het grote geheel van alle bewegingen over de kruising in de avondspits, in een gebied grenzend aan de binnenstad, over de hele dag gezien een acceptabele reis- en oversteektijd.

Per saldo wordt de kruising overzichtelijker en verkeersveiliger. Dat autoverkeer hier niet meer het primaat heeft, beoordelen we als passend binnen ons Mobiliteitsbeleid (A-zone).

We hebben er in het concept-IPvE voor gekozen om het voetpad niet direct naast de kruising te leggen, daar is immers een bomenrij. Het voetpad ligt op 2,5 m resp 5,5m van de rijweg af, aan de andere kant van de eerste bomenrij. De extra loopafstand voor voetgangers vinden we acceptabel, zeker gegeven het feit dat we de voetgangers meer bruikbare ruimte kunnen bieden. De kruising wordt voorzien van extra bomen, wat naast een groen ook een snelheidsverlagend effect heeft. Met de extra bomen wordt de Maliebaan geaccentueerd, zodat de weggebruikers op de Nachtegaal- en Burgemeester Reigerstraat veel meer dan in de huidige situatie voelen dat ze een bijzondere en historische laan oversteken.
We horen echter ook de reacties waarin wordt aangegeven dat de extra loopafstand voor voetgangers als punt wordt gezien dat voetgangers niet centraal zouden staan in het ontwerp. Daarom hebben we beoordeeld wat het effect is als we het voetpad toch direct langs de rijbaan zouden leggen. We zien dan dat voetgangers, kinderwagens, mensen met boodschappen tussen de bomen door moeten slingeren. Rondom de bomen komt ter bescherming van de wortels ca 2m onverharde ruimte. Dit bij elkaar levert een voor de bomen kwetsbare situatie en voor voetgangers slingerende beweging op; dat vinden we geen verbetering. We houden vast aan het voorstel zoals in het concept-IPvE opgenomen.
De nieuwe bomen komen in de zichtlijn over de lengte van de Maliebaan. We zorgen ervoor dat de bomen het zicht op andere verkeersdeelnemers niet belemmeren. In een 30-km-omgeving zal daar overigens niet snel sprake van zijn. We menen dat de bomen juist zullen zorgen voor het aantrekkelijker maken van de omgeving ten opzichte van de huidige kruising. Vanwege de kleine knik in de Burgemeester Reigerstraat is het doorzicht nu al beperkt, bomen zullen daar geen afbreuk aan doen.

2.7 Middenbaan

De volgende punten lezen we in de reacties:
- Zonde om 2 van de 4 wandelpaden weg te halen; behoud alle 4 de paden, voor wandelaars.
- Het bestaande padenstelsel is een wezenlijk element van de Maliebaan.
- Fietsers en voetgangers door elkaar op de middenbaan is verkeersonveilig.
- De middenbaan wordt een fietssnelweg. Voor kwetsbare verkeersdeelnemers (ouderen, kinderen) is dat onaantrekkelijk en onveilig.
- Hoe kun je straks veilig van de middenbaan naar de ventweg afslaan?
- Suggestie: gescheiden fiets- en voetpaden, zoals bij de Oosterspoorbaan.
- Er zijn vragen over de breedte en de verharding van de middenbaan.
- De middenbaan moet geen evenemententerrein worden, geen tweede Lepelenburg.
- Behoud de hondenuitlaatstrook.
- Graag bankjes en een fontein rond de middenbaan

Antwoord:
Het stelsel van 4 paden is niet vanaf het begin onderdeel van de Maliebaan; de paden zijn in de loop der tijd ontstaan. In het bestemmingsplan is het beschermd stadsgezicht vastgelegd, met als cultuurhistorische waarden de driedubbele bomenrij en het monumentale groene laankarakter van de Maliebaan, inclusief de groene aansluitingen (Malieblad en Hogeland/ Oorsprongpark). Het straatprofiel van de Maliebaan met rijbaan, bomenrijen, fiets- en halfverharde wandelpaden en (vent)wegen moet worden behouden en het aantal parkeervakken mag niet worden uitgebreid. Het aantal paden wordt niet vastgelegd, de essentie is dat er wandelpaden zijn, in halfverharding.

Met het toevoegen van de middenbaan als structuur voor wandelaars en fietsers ontstaat er nieuwe capaciteit voor beide. Dan zijn de 4 wandelpaden niet meer allemaal nodig, en kunnen we er 2 laten vervallen. We behouden dan de wandelcapaciteit, voegen variatiemogelijkheden voor wandelaars toe en kunnen de sfeer van vroeger deels herstellen door gras tussen de bomen toe te voegen.
We behouden de huidige breedte van de middenbaan, die is vergelijkbaar met het Lint in het Maximapark.

Dat is een goede maat voor combinatie van wandelaars en fietsers. Onze ervaring met dergelijke wandel- en fietsstructuren is dat wandelaars en fietsers goed rekening met elkaar houden, zich goed aan elkaar aanpassen en elkaar de ruimte geven die nodig is. Voor zowel wandelaars als fietsers geldt bovendien dat er een alternatief voorhanden is als de middenbaan te druk wordt bevonden. Het aantal fietsers op de middenbaan zal veel lager blijven dan de aantallen op de route Nachtegaal – Burgemeester Reigerstraat. We zijn dan ook niet bang voor de sfeer van een 'fietssnelweg'. De aantallen zijn zodanig dat ook kwetsbare fietsers hier goed kunnen fietsen, en dat afslaan goed mogelijk is.
De doorsteken tussen de middenbaan en de ventwegen, en de groene entree daarvan op de ventwegen, zorgen ervoor dat fietsers en voetgangers veilig kunnen doorsteken en oversteken naar het trottoir.
In de volgende fase geven we verdere uitwerking aan de verharding en inrichting zoals hondenuitlaatstrook en bankjes. Net als het Lint en de promenades in Wilhelminapark en Vondelpark (Amsterdam) maken we de verharding in asfalt. We willen de huidige grijze deklaag vervangen door een laag in een andere kleur; een kleur die beter past bij de sfeer van de Maliebaan, bijvoorbeeld zandkleur. We vinden het toevoegen van een markering als suggestie voor scheiding (net als op het Lint) hier niet nodig.
De evenementen op de Maliebaan zullen in dezelfde sfeer blijven als de afgelopen jaren, Het locatieprofiel geeft aan: sport, kunst, cultuur. Daarbinnen passen bijvoorbeeld de singelloop, de Maliebaanloop, een boekenbeurs, culturele seizoensopening, een korte-baandraverij.
In de volgende (ontwerp-)fase geven we aan hoe en op welke locatie de bankjes, de fietsenrekken, de laadpalen, watertappunten etc worden ingepast.

2.8 Aansluiting op Malieblad

We lezen vragen over:
- Wat moet er bij het Malieblad nog aangepast worden?
- De huidige fietsbeweging is oncomfortabel, wordt dat beter?

Antwoord:
Bij de recente herinrichting van het Malieblad is een aansluiting gerealiseerd op de huidige inrichting van de Maliebaan, dus met op de middenbaan autoverkeer 50km/uur. Bij de herinrichting van de Maliebaan wordt de aansluiting passend gemaakt bij de nieuwe situatie van de Maliebaan. Dat betekent ook dat de in-/uitrit van beide ventwegen iets verruimd wordt, zodat vrachtwagen en touringcars de randen niet kapotrijden.
Er wordt een nieuwe fietsbeweging toegevoegd: van de singel naar middenbaan (vv). Dit zal de meest gebruikte fietsbeweging worden. We zullen in de detaillering ook kijken naar optimalisering van de fietsbeweging singel – oostelijke ventweg.

2.9 Aansluiting op Snellenlaan

Er zijn enkele vragen over wat er bij de aansluiting op de Snellenlaan wel en niet wordt opgepakt.

Antwoord en aanpassing:
We zullen in het IPvE beter aangeven dat we met deze herinrichting de Maliebaan aansluiten op de bestaande rotonde bij de Snellenlaan. De aansluiting van de ventwegen en de middenbaan op de rotonde wordt alleen aangepast waar nodig voor de nieuwe situatie.
West 8 schetst een langetermijnvisie voor inrichting van een markante entree. Dat willen we niet onmogelijk maken. We hebben nu echter geen budget voor deze aanpassing. Daarom nemen we dat voorstel niet mee in de komende fase waarin we het ontwerp uitwerken.

2.10 Parkeren

In het concept-IPvE hadden we als resultaat van de versmalling van de ventwegen en de inrichting van de doorsteken een voorstel opgenomen dat uitkwam op ca 311 parkeerplaatsen, waar er nu ca 350 zijn. We lezen als reactie op dit voorstel in de reactieformulieren bijna 110 opmerkingen over parkeren. Daarvan zijn er ongeveer 40 positief over de voorgestelde vermindering van het aantal plaatsen, en een klein aantal mensen is neutraal. Ongeveer 60 mensen hebben via de reactieformulieren aangegeven dat zij het huidige aantal parkeerplaatsen willen behouden. Bij de reacties via email overheerst het verzoek voor behoud van het huidig aantal (15 keer genoemd). We zien daarmee in totaal ongeveer twee keer zoveel reacties voor behoud van het aantal parkeerplaatsen als reacties die vermindering van het aantal parkeerplaatsen een goed idee vinden. We zien dat bewoners en kantoren aan de Maliebaan overwegend vragen om behoud van het aantal parkeerplaatsen, mensen uit de buurt vinden het enerzijds prima als het parkeren vermindert, maar anderzijds horen we ook zorg voor verplaatsen van de parkeerdruk.
Ook horen we een enkele vraag om parkeren voor bewoners te bestemmen, en om parkeren voor kantoren op eigen terrein te regelen. Als suggestie om te komen tot méér parkeerplaatsen suggereert een bewoner om de hoek waaronder de parkeerplaatsen zijn ingetekend te vergroten, zodat er in de lengte méér parkeerplaatsen kunnen worden ingepast.

Antwoord:
Het aantal parkeerplaatsen nam in het concept-IPvE af vanwege 2 redenen: het toevoegen van doorsteken tussen de parkeervakken als snelheidsremmende maatregel (verkeerveiligheid) en het beter inpassen van parkeercapaciteit (bestaande parkeervakken zijn soms smaller dan wenselijk gegeven de huidige voertuigmaten). In het concept-IPvE hebben we toegelicht waarom we menen dat vermindering van het aantal parkeerplaatsen niet tot problemen leidt.
Verminderen van het aantal parkeerplaatsen past in de geest van het bestemmingsplan.
Het parkeerbeleid is al gericht op parkeren voor kantoren zoveel mogelijk op eigen terrein.

De suggestie om de hoek van de parkeerplaatsen (45%) ‘rechter/haakser’ te maken, volgen we niet op. Haakser parkeren vraagt een bredere ventweg voor in- en uitdraaien, daar waar we de breedte juist zo veel mogelijk willen beperken om de snelheid laag te houden. We willen de parkeerplaatsen ook niet verder in het groen laten uitsteken.

Op basis van de reacties, die in meerderheid vragen om het aantal parkeerplaatsen zo veel mogelijk gelijk te laten, hebben we gezocht naar mogelijkheden om meer parkeerplaatsen te kunnen behouden met behoud van de snelheidsremmende inrichting van de ventwegen. Dat leidt tot de volgende aanpassingen in het IPvE:

Aanpassing
- Het aantal doorsteken aan de noordzijde verlagen we van acht naar zeven.
- We schuiven daarbij een doorsteek op, zodat de onderlinge afstand niet te groot wordt en daarmee de snelheidsremmende werking en het verbreden van het groen zoveel mogelijk in stand blijft. Dat scheelt 6 parkeerplaatsen.
- De rij parkeerplaatsen aan het schuine uiteinde van de noordelijke ventweg langs het spoor laten we liggen. Deze rij hadden we in het concept-IPvE laten vervallen om het groene karakter van de Maliebaan te kunnen versterken en een toekomstige herinrichting tot markante entree mogelijk te maken. Het intekenen van deze rij betekent 7 parkeerplaatsen, plus 1 extra aan de kop van de rij, is samen 8 parkeerplaatsen extra ten opzichte van het concept-IPvE. In de volgende fase gaan we zoeken naar een passende inrichting, zodanig dat deze strook kan komen te vervallen als op termijn blijkt dat er minder parkeerplaatsen nodig zijn.
- Aan de overzijde van dit deel van de ventweg voegen we een rij parkeerplaatsen toe.
- Dat is nu een groenstrook naast het spoor. Deze strook is geen onderdeel van de historische groenstructuur van de Maliebaan. Deze strook omzetten tot parkeerstrook past in het bestemmingsplan, maar gaat ten koste van bestaand groen. Deze strook betekent 7 nieuwe plaatsen, die we zodanig inrichten dat het in de toekomst eenvoudig is om deze om te zetten in groen.

- Daarnaast gaan we in de volgende fase van detailleren van het ontwerp daar waar mogelijk een enkele parkeerplaats toevoegen. Er is een gerede kans dat dat hier of daar nog een enkele parkeerplaats oplevert, ten koste van het in het concept-IPvE ingetekende groen.

Bovenstaande aanpassingen betekenen dat we het totaal aan parkeerplaatsen uitkomt op 332 parkeerplaatsen in het IPvE/FO, waar er in de huidige situatie 350 zijn. Deze aanpassing doen we niet omdat het volgens onze analyse noodzakelijk is, maar naar aanleiding van de reacties uit de buurt.

2.11 Geluid en trillingen

We lezen veel zorgen over de toename van geluid en trillingen door het verkeer op de ventwegen.

Antwoord:
Bureau M+P heeft het huidige niveau van geluid en trillingen in beeld gebracht. Die meting is weliswaar in ‘corona-tijd’ uitgevoerd, maar is gecorrigeerd voor de verkeersaantallen en daarmee een goede meting. Uit de meting blijkt onder andere dat de huidige geluidbelasting vooral wordt bepaald door het autoverkeer op de middenbaan (50km). Met de uitkomsten van de meting van M+P hebben we ons geluidrekenmodel verbeterd. We gebruiken het verbeterde geluidmodel voor de komende geluidberekeningen voor de toekomstige situatie. Uit de laatste berekeningen blijkt dat op 3 van de 4 ventwegen de geluidbelasting afneemt, omdat het 50-km-autoverkeer van de middenbaan vervalt. Op de ventweg noordoost neemt de geluidbelasting toe met 1.5 dB, dat wordt binnen de regels aanvaardbaar geacht. We gaan de komende periode het ontwerp verder uitwerken en opnieuw geluidberekeningen maken. Verwacht wordt dat ook de nieuwe berekening laat zien dat op 3 van de 4 ventwegen een afname waarneembaar zal zijn en dat op de ventweg noordoost de toename beperkt blijft tot onder de plandrempel van 1.5 dB.

Bureau M+P geeft ons als aanbeveling mee om bij de herinrichting te zorgen voor een vlakke verharding en een stabiele wegfundering. Dat nemen bij de uitvoering ter harte: in de opbouw van de wegondergrond na de rioleringswerkzaamheden en bij het aanbrengen van nieuwe wegverharding. M+P verwacht dat als de weg voldoende vlak is, de kans op schade aan gebouwen als gevolg van trillingen niet zal toenemen.
Ook raadt M+P aan waar mogelijk het vrachtverkeer over de ventwegen te verminderen. Dat laatste doen we door het invoeren van een afslagverbod voor vrachtverkeer langer dan 12 m.

2.12 Luchtkwaliteit

Een enkele reactie betreft de opmerking dat we niet voldoen aan de normen voor luchtkwaliteit.

Antwoord:
De berekende concentratie fijnstof ligt ver onder de huidige wettelijke normen. We voorzien voor de komende jaren een aanpassing van de normen naar een strenger niveau en hebben daarom als toekomstige richtlijn de advieswaarden van de WHO toegevoegd. Op basis van de meest recente berekeningen en inzichten blijkt dat in de toekomstige situatie (2030) overal ruim wordt voldaan aan de advieswaarden vanuit de WHO. Door de groei van het aandeel elektrische auto’s verwachten we een verbetering van de luchtkwaliteit op termijn. Daarnaast worden er landelijk, regionaal en lokaal in het kader van het Schone-lucht-akkoord verschillende maatregelen getroffen (o.a. het inzetten van schone werktuigen, uitbreiden van milieuzones en bronmaatregelen in de landbouw en industrie) die zorgen voor een daling van de concentraties richting de toekomst.
We actualiseren het IPvE door ook rekenresultaten van 2021 toe te voegen. Deze bevestigen de constatering dat de uitstoot ver onder onze eigen drempelwaarde ligt en ook nu al in de buurt van de WHO-advieswaarden voor 2030.

2.13 Kostenraming

Een handvol reacties vindt het een erg duur plan. Daarbij wordt voorgesteld om het geld elders uit te geven waar het meer nodig is, Oost is al groen en mooi. “Bezint eer ge begint”

Antwoord:
Het vervangen van de riolering is gepland; deze werkzaamheden zijn noodzakelijk en dragen bij aan klimaatadaptatie (grotere capaciteit voor opvang van zware regenval, vasthouden regenwater in de bodem). Door het combineren met de nieuwe inrichting van de ventwegen gaan we efficiënt met het budget om. Het asfalt op de kruising is heel slecht en toe aan vernieuwing. Daarnaast is inzet nodig om fietsers te spreiden, om verblijfsruimte te maken, het groen te versterken, om de ambities van Gezond Stedelijk Leven te realiseren. De kosten van de in het IPvE voorgestelde uitwerking worden geraamd op ca 5 miljoen euro. Het nog resterende budget bedraagt 4 miljoen euro. We stellen aan de raad voor om het tekort van 1 miljoen auto als knelpunt op een lopend project met voorrang te programmeren voor het Meerjaren Programma Bereikbaarheid 2022.

2.14 Planning

Een enkeling verzoekt om de herinrichting van de aansluiting op de Snellenlaan meteen nu mee te nemen en de visie van West 8 toe te voegen aan het IPvE. Dat is efficiënter dan het na enkele jaren uitvoeren van deze ambitie.

Antwoord:
Vooralsnog is het budget niet toereikend voor deze aanpassing. Mocht het in de loop van de tijd mogelijk blijken te zijn dit deel toe te voegen aan het budget, dan zullen we dat zeker doen. De werkzaamheden zullen enkele jaren in beslag nemen, wellicht dat er gedurende die tijd mogelijkheden ontstaan.

2.15 Participatie

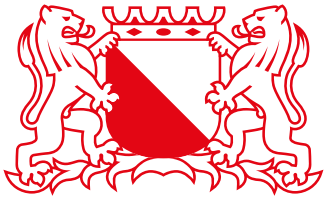
Gevraagd werd om de reactietermijn te verlengen. Ook lezen we enkele vragen over de in oprichting zijnde stichting De Maliebaan en waarom die stichting zoveel aandacht krijgt. Ook krijgen we enkele malen de opmerking dat er geen draagvlak is voor deze ingreep, dat de gemeente haar zin doordrukt en dat niets wordt gedaan met de wens van omwonenden.

Antwoord:
We vinden een reactietermijn van twee maanden in combinatie met de intensieve reeks bijeenkomsten in het afgelopen jaar een acceptabele reactietermijn, ondanks de zomervakantie.
Stichting De Maliebaan is inderdaad nog in oprichting. Deze stichting heeft als doelstelling om fondsen te werven voor het toevoegen van voorzieningen aan het toekomstige Maliepark. Het gaat dan bijvoorbeeld om verlichting, beelden, meubilair, maar ook activiteiten en bijdragen in beheer. We zien dit als een interessante aanvulling in de toekomst. We staan open voor hun initiatieven en bijdragen in bijvoorbeeld het uitvoeren van beheertaken. De contacten tot nu toe hadden tot doel om de vorm van samenwerking in de toekomst te verkennen. We overwegen om met deze stichting vergelijkbare afspraken te maken als met bijvoorbeeld de Stichting Wilhelminapark en de Stichting Vrienden van het Maximapark.
We lezen gemengde reacties uit de omgeving. We hebben in de loop van het proces verschillende suggesties overgenomen om het plan beter te maken. Waar nodig hebben we externe expertise ingeschakeld om metingen uit te voeren of een verkeerskundige analyse te maken. Desondanks horen we dat verschillende bewoners en belanghebbenden bezorgd blijven. In de afweging die we als gemeente maken spelen ook gebiedsoverstijgende belangen mee. Om aan de zorgen tegemoet te komen, gaan we na een jaar monitoren. Als we op dat moment constateren dat het niet werkt zoals we voorzien hadden, gaan we in overleg met bewoners en belanghebbenden maatregelen overwegen.

Hoofdstuk 3 Overzicht van aanpassingen

Op basis van de reactienota voeren we de volgende aanpassingen in het IPvE door:

1. Tekstuele verduidelijkingen over bv de middenbaan, geluid, luchtkwaliteit, aansluitingen zijstraten (1e en 2e Korte Baanstraat), over verkeersmaatregelen in heel Utrecht Oost (30km), de breedte van de stoep en nog wat kleinere elementen.
2. Opnemen dat op middenbaan geen speed-fietsen, bromfietsen en snorfietsen zijn toegestaan.
3. Toelichten waarom we het voetpad/trottoir niet direct naast de rijbaan op de kruising leggen.
4. Aangeven wat onderdeel uitmaakt van de basisvariant, dus wat we gaan realiseren: de riolering, ventwegen, middenbaan, kruising en aansluitingen op Malieblad en op rotonde Snellenlaan. We hebben nu helaas geen middelen voor de door West 8 voorgestelde inrichting van de aansluiting Snellenlaan.
5. Inritconstructie naar de Wolter Heukelslaan versmallen.
6. De doorsteken van ventwegen naar middenbaan ‘onopvallend’ inpassen.
7. Aantal doorsteken op het noordelijk deel terugbrengen van 8 naar 7.
8. Behouden van de huidige rij parkeerplaatsen aan het noorden van de oostelijke ventweg
9. Toevoegen van een rij parkeerplaatsen langs het spoor.



Gemeente Utrecht

Bezoekadres: Stadsplateau 1, 3533 JE Utrecht
Postadres: Postbus 8406, 3503 RK Utrecht
Telefoon: 030 - 286 00 00

Twee-kolommenstuk met reacties op concept-IPvE en antwoorden van gemeente daarop.

Deel 1 bevat een overzicht van alle reacties
Soms wordt verwezen naar schetsen, deze zijn op te vragen bij maliebaan@utrecht.nl.
In deel 2 (vanaf pagina 40) zijn reactiebrieven (en antwoorden) opgenomen die niet in de kolommen passen.

	Deel 1: Reacties op concept-IPvE Maliebaan (zomer 2021) en antwoord	
nr	**Reacties**	**Antwoord gemeente**
1	Een kruising zonder stoplichten is (in de spits) levensgevaarlijk. Hoe in hemelsnaam moeten auto's oversteken tussen de 1000-en fietsers die daar dagelijks rijden? wat gaat de gemeente er aan doen om sluipverkeer in de omringende straten tegen te gaan? Het kan namelijk niet zo zijn dat de Maliebaan er heel veel mooier op wordt en andere straten transformeren in een verkeershel. Het grote / snelle verkeer gaat sluiproutes zoeken. Er was al becijferd dat in dit plan de verkeersdruk op de Oudwijkerdwarsstraat zou verdubbelen. ONACCEPTABEL!!!!!! Want ja, daar woon ik. Het zou zo fijn zijn als dit college eindelijk eens zou leren van verkeersdebacles uit het verleden....	Dank voor uw reactie. Inhoudelijke reactie op deze opmerking kunt u vinden in paragraaf 2.6 (Kruising)en paragraaf 2.4 (Verkeer) van de Reactienota.
2	Ik ben erg blij met de plannen. Hiermee wordt goed recht gedaan aan de fietsers. Prima, zoveel parkeerplaatsen zijn onnodig in de binnenstad. Omwonenden krijgen een geweldig park voor de deur.	Dank voor uw opmerking.
3	Top, minder vervuiling van het straatbeeld. Minder auto’s in het straatbeeld op een historische plek. Wat kan beter: Nog minder ruimte voor auto’s	Dank voor uw opmerking.
4	Slecht plan. De hoofdbaan zou ingericht moeten blijven voor het autoverkeer ipv de ventwegen. De hoofdbaan zou ingericht moeten blijven voor het autoverkeer. De ventwegen zijn geschikt voor versmalling en loop/fietsverkeer, niet andersom. Ik roep dringend op om dit plan te heroverwegen!!	Dank voor uw reactie. Inhoudelijke reactie op deze opmerking kunt u vinden in paragraaf 2.4 (Verkeer) en 2.5 (Venwegen) van de Reactienota.
5	Goed aan het plan is het verwijderen van stoplichten. Sluit de hoofdrijbaan niet af. Zeker niet voor verkeer dat de stad uit wil!Klinkers geven extra geluid. De burgermeesterreigestraat en nachtegaalstraat moeten bevoorraad worden. Bewoners van de Maliebaan worden in de kou gezet. Mensen die er niet wonen krijgen er iets moois voor terug waar men dagelijks mischien een kwartier van geniet. LUISTER AUB NAAR DE BEWONERS.Ventweg krijgt het enorm druk. Wat een rare keuze. Er is al een gigantisch tekort aan parkeergelegenheid in de wijk.	Dank voor uw reactie. Inhoudelijke reactie op deze opmerking kunt u vinden in paragraaf 2.4 (Verkeer), 2.5 (Venwegen) en 2.11 (Geluid en trillingen) van de Reactienota.
6	Goed dat de ventwegen opnieuw bestraat worden. Het verplaatsen van de hoofdverkeersstroom naar de ventwegen is echt een kutidee. Ontmoedigen van autoverkeer door verkeerssituaties nadeliger te maken voor auto's werkt niet en het is naïef om te denken dat het wel zo werkt. Het draagt negatief bij aan de uitstraling van de stad en voor het gevoel lijkt het veel drukker dan wanneer het beter doorstroomt. Ga lekker je energie steken in initiatieven die juist andere vormen van verkeer bemoedigen, in plaats van de auto te ontmoedigen. Als je het autoverkeer gewoon over de middenrijbaan laat rijden, en de snelheid op de ventwegen omlaag doet, worden de ventwegen veel aantrekkelijker voor fietsers.	Dank voor uw reactie. Inhoudelijke reactie op deze opmerking kunt u vinden in paragraaf 2.4 (Verkeer) en 2.5 (Venwegen) van de Reactienota.

7	Fijne doorgang voor voetgangers en fietsers, fijn dat meer groen. Door de doorgang zijn de winkels/horeca gelegenheden aan de Nachtegaalstraat en Burgm.reigerstraat op een leuke manier bereikbaar. Parkeren is al een probleem in de wijk, zonde om parkeerplaatsen weg te nemen. Minder parkeerplaatsen is nadelig, de wijken worden hierdoor nog voller terwijl hier vaak nauwelijks parkeerplek is. Meer voertuigen in de wijken omdat voertuigen om de Maliebaan heen gaan rijden.	Dank voor uw reactie. Inhoudelijke reactie op deze opmerking kunt u vinden in paragraaf 2.4 (Verkeer) en paragraaf 2.10 (Parkeren).
8	Goed: Minder auto’s meer rustige ruimte voor fietsers en wandelaars. Niet goed: De middenbaan voor auto’s laten, de ventwegen voor fietsers en wandelaars. Slecht plan-beter zou zijn de middenbaan voor auto’s te laten. Je zal maar wonen aan de Maliebaan-auto’s in file voor je deur en niet meer je eigen auto kwijt kunnen: verschrikkelijk!! Staat het al vast??? Ik vind het een fout plan!	Dank voor uw reactie. Inhoudelijke reactie op deze opmerking kunt u vinden in paragraaf 2.4 (Verkeer) en 2.5 (Ventwegen) van de Reactienota.
9	Hoeveel wiet roken jullie na zo’n dag openlijke auto haat? Jullie moeten wat minder dramatisch van wal steken. Laat het met rust, het verkeer op de Tolsteegsingel waar ik aan woon zal verdubbelen. Idioterie door mensen bedacht die niet aan de Maliebaan wonen.	Dank voor uw reactie. Inhoudelijke reactie op deze opmerking kunt u vinden in paragraaf 2.4 (Verkeer) en 2.5 (Ventwegen) van de Reactienota.
10	Goed dat er meer ruimte komt voor fietsers en voetgangers en de stoplichten op de kruising daardoor verdwijnen. Goed, minder auto's in de stad.	Dank voor uw opmerking.
11	Zeer slecht plan, er loopt nu ook al bijna niemand. Middenweg open houden. De automobilisten worden in Utrecht gewoon onterecht benadeeld. Utrecht geeft miljoenen uit voor de fiets stad en fietsenstallingen maar accepteert dat elke fietser zijn fiets overal neer zet. Waar zijn we mee bezig in deze stad.	Dank voor uw reactie. Inhoudelijke reactie op deze opmerking kunt u vinden in hoofdstuk 1 (Inleiding) van de Reactienota.
12	Eigen inwoners ernstig ontregelen door hun auto niet meer kwijt te kunnen, lang moeten zoeken naar een plek en dan ook nog eens in de file laten staan (volgens nieuwe plannen) vind ik een er ondoordacht plan en wijst erop dat hier niet over is nagedacht. Niet goed. Daarmee hinder je bewoners ernstig! Lijkt we op dat de gemeente dit gaat doen 'om maar wat te doen'. Luister gewoon eens naar je inwoners ipv het alleen maar moeilijker maken. Onleefbaar wordt het op deze manier. Weg voor auto's laten zoals die nu is. Er zijn nu al aan beide kanten een apart voet- en fietspad. Waarom moeten er nog meer voetganger paden komen voor die drie mensen die er per dag lopen? Maakt een fietstunnel om de doorstroom te verbeteren	Dank voor uw reactie. Inhoudelijke reactie op deze opmerking kunt u vinden in paragraaf 2.6 (Kruising) en 2.15 (Participatie) van de Reactienota. Een fietstunnel vergt veel ruimte, onder meer doordat de hellingshoek niet te groot mag zijn om er goed gebruik van te kunnen maken. Dit zou een groot negatief effect hebben op de oversteekbaarheid van de winkelstraten Nachtegaalstraat en Burgemeester Reigerstraat en de algehele sfeer en uitstraling van deze plek. Bovendien is een tunnel een erg dure optie. Met het voorstel voor de kruising is het verkeer goed af te wikkelen.

13	Streven naar meer en fietsvriendelijker verkeersveiligheid is altijd goed. Daarnaast lijkt het me dat ‘knijp’ bij de Maliebaan een deel van het verkeer wellicht dwingt naar andere routes. En dat terwijl ik de Wittenvrouwenbrug en Lucasbrug nu al de meest fietsonvriendelijke plekken van de binnenstad vind. Begrijp ik goed dat via de ventwegen het meeste verkeer afgewikkeld gaat worden? Terwijl juist op die ventwegen gevaarlijke situaties ontstaan met fietsers (o.m. van school) en voetgangers? Dat zou ik onbegrijpelijk vinden. Is de kop van de Maliebaan druk, wordt er gelost, dan werkt dat nu al vaak door op de Maliesingel en bij de Herenbrug. Is de gedachte: ‘Knijp de Maliebaan permanent af, dan verdwijnt het verkeer vanzelf wel? Dat zou ik onbegrijpelijk vinden. Kan ik ergens de visie of onderzoeken terugvinden die gaan over de verkeersstromen in deze omgeving? Zoals ik al eerder aangaf, vind ik de situatie bij de Wittenvrouwenbrug en oversteek / verkeersdrukte nu al ronduit gevaarlijk. Ik zou graag zien wat de inschatting is van de gevolgen op die plekken van de plannen met de Maliebaan. Of ik iets van het opheffen van parkeerp;laatsen vind, zou er niet toe mogen doen. Of er voldoende parkeeraanbod is, kan worden onderzocht. Schrappen kan ook leiden tot dubbelparkeren en stoepparkeren. Niet bepaald verkeersveilig.	Dank voor uw reactie. Inhoudelijke reactie op deze opmerking kunt u vinden in hoofdstuk 1 (Inleiding), paragraaf 2.4 (Verkeer), 2.5 (Ventwegen) van de Reactienota.
14	Geen drukke weg vlak langs de huizen. Onzinnig. Geeft ongelukken. Nooit zo bedoeld. Het is een baan. Prima om ventweg te versmallen. Maar er komt meer verkeer op de ventwegen. Echt niet doen dit.	Dank voor uw reactie. Inhoudelijke reactie op deze opmerking kunt u vinden in hoofdstuk 1 (Inleiding), paragraaf 2.4 (Verkeer), 2.5 (Venwegen) van de Reactienota.
15	Positief om van de Maliebaan een fijnere plek maken, meer aandacht voor de fietser. Ik maak me zorgen om al het autoverkeer dat over de ventwegen zal gaan, omdat meerdere kinderdagverblijven zitten waar het nu al erg uitkijken is voor het verkeer. In mijn ogen zou het hierom verstandiger zijn om het autoverkeer op de middenbaan te laten.	Dank voor uw reactie. Inhoudelijke reactie op deze opmerking kunt u vinden in hoofdstuk 1 (Inleiding), paragraaf 2.4 (Verkeer), 2.5 (Venwegen) van de Reactienota.
16	Ruim baan voor fietsers en wandelaars om van deze laan te kunnen genieten. Ik zou het liefst nog minder parkeerplaatsen willen zien in het straatbeeld van Utrecht. Geen probleem om parkeerplaatsen op te heffen. Hoe minder auto's in de binnenstad hoe beter!	Dank voor uw opmerking.
17	Onwenselijk plan. De gemeente respecteert noch de wensen van de omwondenden, noch de vraag naar doorstroom in de stad en noch de geschiedenis van de straat. De maliebaan fungeert in de huidige naar wens, waarbij de inriching weinig overlast vormt voor de omgeving. Een herindeling, zoals voorgesteld door de gemeente zal zorgen voor meer overlast voor bewoners, een onveiliger verkeerssituatie en meer doorgaand verkeer voor de ingang van de school. Een gedeeld fiets en wandelpad zal enkel voor meer ongelukken/ongemakkelijke situaties zorgen. Beter is dan nog de maliebaan terug te brengen. Inclusief grasveld. Een opwaardering van de openbare ruimte is wenselijk en aandacht voor de kruising met de Nachtegaalstraat is wenselijk. Mogelijk kan deze ruimte worden aangekleed met een beeld of fontein. Ook een afzonderlijk fietspad lijkt mij wendbaar. Houd je bezig met echt gevaarlijke verkeerssituaties in plaats van symboolpolitiek en prestigeprojecten. De kruising van de Biltstraat en de Veeartsenijstraat voelt veel gevaarlijker aan dan de Maliebaan. Als de gemeente de positie van Fietsers in Utrecht Oost wilt verbeteren lijkt mij dit een veel beter beginpunt. Opheffen parkeerplaatsen is onwenselijk. dit zal zorgen voor meer onnodige irritatie. Het huidige wegdek is daarnaast meer dan demotiverend en voorkomt excessen in snelheid met gemak. Daarnaast hoort de gemeente te faciliteren in de wensen van de bewoners, niet het leefgedrag te bepalen.	Dank voor uw reactie. Inhoudelijke reactie op deze opmerking kunt u vinden in paragraaf 2.4 (Verkeer) en 2.5 (Venwegen) van de Reactienota.
18	Veel te veel aandacht voor fietsers, auto erbij betrekken. Meer ruimte voor autoverkeer maken. Meer ruimte voor parkeren maken. Het opheffen van parkeerplaatsen vind ik heel negatief.	Dank voor uw reactie. Inhoudelijke reactie op deze opmerking kunt u vinden in hoofdstuk 1 (Inleiding) van de Reactienota.

19	Het lijkt me een mooi plan. Veel groen en ruimte voor voetgangers. Hoe zorg je dat een kruising zonder stoplichten toch een goede doorstroming heeft, vooral voor het auto verkeer maak ik me zorgen. Er kunnen in de ochtendspits heel veel fietsers langskomen waardoor je dan lang staat te wachten als automobilist. Opheffen van parkeerplaatsen geen probleem.	Dank voor uw reactie. Inhoudelijke reactie op deze opmerking kunt u vinden in paragraaf 2.6 (Kruising) van de Reactienota.
20	Het park Maliebaan vind ik goed aan het plan. Maak het brede middenpad alleen voor voetgangers en fietspad alleen voor fietsers. Dit ivm het gescheur van de elektrische fietsen. Zet dichtbij de kruising verkeersbegeleiders. Het is één lange stroom aan fietsen waar je als voetganger/automobilist niet tussenkomt. Betreft het opheffen van parkeerplaatsen: geef in dit geval de omliggende wegen Maliebaan (oa monseigneur van de Weteringstraat/Wolter Heukelslaan etc) een ‘alleen vergunninghouders’ functie.	Dank voor uw reactie. Inhoudelijke reactie op deze opmerking kunt u vinden in paragraaf 2.6 (Kruising) en paragraaf 2.7 (Middenbaan) van de Reactienota.
21	Bijzonder weinig goed aan het plan! Het enige positieve vind ik dat er gezegd wordt dat er meer groen komt. Ook is het een slecht idee dat het verkeer nu nog minder ruimte heeft zich te verplaatsen en op andere plekken het nog drukker wordt. Daarnaast komt dit weer over als de zoveelste geldverkwisting en de zoveelste smachting van het bestuur om delen autoluw te maken en waar de fietser alleenrecht heeft. Het is ook een slecht idee om de ventwegen te versmallen, dit zorgt juist voor meer onduidelijkheid en onveiligheid. Doordat de rijbanen smaller worden en niet meer duidelijk een eigen vak/rijbaan met strepen tussen de weghelften hebben, wordt het onduidelijker en wordt het gevaarlijker doordat er toch altijd automobilisten zijn die ondanks beperkingen toch harder rijden en mensen die niet goed rijden die niet meer houvast hebben aan eigen rijbaan. Er kan veel beter. Het is een slecht idee om de verkeerslichten weg te halen, deze zorgen juist voor veiligheid en natuurlijke doorstroom. Verder ziet de buurt dit plan totaal niet zitten, dus er is weinig draagvlak om dit te gaan doen, let daar eens op! Er zijn al zo weinig parkeerplaatsen dus die moet je zeker niet weghalen.	Dank voor uw reactie. Inhoudelijke reactie op deze opmerking kunt u vinden in hoofdstuk 1 (Inleiding), paragraaf 2.4 (Verkeer), 2.5 (Venwegen), paragraaf 2.6 (Kruising) en paragraaf 2.15 (Participatie) van de Reactienota.

22	Niks goed aan het plan. De prullenbak in en bedenkers ontzetten uit de functie. Dit is ronduit zwakzinnig. Ik raad de persoon aan die dit bedacht heeft om contact op te nemen met de huisarts. Deze parkeerplaatsen worden gebruikt door ondernemers en bewoners. Daar moet je vanaf blijven of dit juist faciliteren. Wegen versmallen om verkeer te ontmoedigen is gevaarlijk, slecht voor het milieu en inefficiënt. Extreem links gedachtengoed en facistisch. Stop hiermee, ontzeg diegenen die dit denken. De gemeente zou een vorm van neutraliteit moeten uitstralen en accepteren dat de mensen die aan het Malieveld werken zelf mogen bepalen hoe ze naar hun werk gaan - of geen keuze hebben. De gemeente zou keuze vrijheid moeten omarmen ik plaats van ontwikkelen van facistishe wegbeleid. Omwonenden en personen die op deze plekken werken hebben geen enkel belang bij deze verwarde plannen. Het staat los van de realiteit, het is oneerlijk, het komt verward, extreem links en facistisch over. Alsof alles wat niet is zoals het linkse ideaalbeeld moet leiden en bloeden. Bizar is het enige woord wat ik er voor over heb. Stop met het groepstraffen van anders denkende of mensen die iets anders doen dan jullie linkse politiekcorrecteideaalbeeld. Er zijn mensen die met hun auto naar het werk MOETEN en die geen keuze hebben, electrisch rijden. En binnen 20 jaar rijd toch iedereen groen. Gaan jullie de wegen dan weer breeder maken? Ideaalbeeld: zorgen dat het voor auto's net zo gunstig/snel is als voor fietsers - het liefst een betere doorstroom inplaats van iets tegenovergesteld. Er moet direct inspraak komen van bewoners (ook mensen met een conservatievere houding), ondernemers, studenten en landelijke politieke partijen. Deze ideeën zijn namelijk ziek, gebrekkig en bedacht door mensen die niet weten wat er in de buurt speelt, verstand hebben van verkeer of nog erger. Haatdragend zijn jegens andersdenkenden. Alles wat oud Utrechts is gewoon behouden als het niet hoogst noodzakelijk is om dit aan te pakken. De Maliebaan functioneert perfect, het is prachtig. Laat wat meer mannen aan het beleid meedenken.	Dank voor uw reactie.
23	De insteek is goed. Het versmallen van de rijbanen zal niet leiden tot een veilige situatie lijkt me. Er moeten/willen nog steeds veel mensen doorheen aangezien er niet echt een duidelijke alternatieve route is voor automobilisten. Dus in de nieuwe opzet worden autos door een versmalde weg geduwd met obstakels en ook zonder regulering van verkeerslichten. Dat gaat opstoppingen veroorzaken en een onveilige situatie op de kruising. Er moet beter naar omwonenden geluisterd worden i.p.v. een plan er doorheen duwen. Er is een grote discrepantie tussen de visie van de gemeente en de wensen van de buurt. Middenweg blijven gebruiken voor autoverkeer, niet de ventwegen in duwen. Het versmallen van de rijbanen zal niet leiden tot een veilige situatie lijkt me. Er moeten/willen nog steeds veel mensen doorheen aangezien er niet echt een duidelijke alternatieve route is voor automobilisten. Dus in de nieuwe opzet worden autos door een versmalde weg geduwd met obstakels en ook zonder regulering van verkeerslichten. Dat gaat opstoppingen veroorzaken en een onveilige situatie op de kruising. Minder parkeerplaatsen vind ik een heel slecht idee. Ten eerste zijn die parkeerplekken nu altijd veelgebruikt/vol. Waar moeten die auto's nu heen? De omringende straten in?	Dank voor uw reactie. Inhoudelijke reactie op deze opmerking kunt u vinden in hoofdstuk 1 (Inleiding) en paragraaf 2.4 (Verkeer), 2.5 (Venwegen), 2.6 (Kruising) en 2.15 (Participatie) van de Reactienota.

24	Hoe minder auto's hoe beter! Ik fiets met mijn kinderen meerdere malen per week over de Maliebaan van en naar oma. Vanuit een fietsersstandpunt ben ik blij straks niet met auto's de rijbaan te hoeven delen. Je wil minder auto's, dan moet je zorgen dat je met de fiets snel én veilig door de stad kan. Van de Maliebaan een mooie fietsstraat maken waar fietsers een geheel eigen baan hebben zou een enorm verschil kunnen maken. Nu probeer ik ook al de Singels te ontwijken met mijn kinderen omdat het te krap is geworden met de auto's erbij (waar blijft het 1 richtingsverkeer voor auto's??). Grijp de kans om het bij de Maliebaan anders en veilig te doen. Er is immers zo ontzettend veel ruimte daar! Wat ik niet begrijp is waarom de voetgangers ook op het fietspad mogen, aangezien er zowel rechts al links 2, dus totaal 4 (!!) wandelpaden zijn. Fietsers en voetgangers combineren levert ongelukken op. Vooral toeristen snappen niet dat ze moet uitkijken en rechtshouden (zie problemen op het Domplein). Hoe moet ik mijn kinderen bij zo'n lange fietsstraat uitleggen dat ze moeten slalommen om de wandelaars heen (die ook vaak nog plotseling gaan stilstaan)? En hoe moet het met de elektrische fietsen die flink vaart kunnen maken op zo'n mooi recht stuk? Dat is vragen om ongelukken. Als fietser zou ik liever fietspad hebben op de ventwegen en auto's in het midden en anders een apart doorgaand fietspad in het midden. Er is juist voldoende plek op de Maliebaan om NIET het verkeer te combineren. Laten we daar gebruik van maken! Verder snap ik niet goed hoe we zonder stoplichten veilig rechts of linksaf kunnen slaan. De Nachtegaalstraat of Burg Reigerstraat in. Zeker op drukke momenten is een stoplicht nodig. Op Ledig Erf staan de stoplichten meestal uit en met verkeer van 3 kanten is oversteken met fietsende kinderen heel lastig en vaak gevaarlijk. Met ook de ventwegen erbij lijkt me een stoplicht toch echt nodig.	Dank voor uw reactie. Inhoudelijke reactie op deze opmerking kunt u vinden in hoofdstuk 1 (Inleiding), in paragraaf 2.6 (Kruising) en paragraaf 2.7 (Middenbaan) van de Reactienota.
25	Fijn dat er meer groen, meer ruimte voor wandelaars. Goede doorloop en herstel monumentale status. Ik snap niet zo goed waarom er 5 wandelpaden nodig zijn. En dat fietsers en wandelaars van hetzelfde deel gebruikmaken. Ik zou een wandelpromenade maken en dan een los fietspad. Tegenwoordig rijden er veel wielrenners, ebikes en pedelecs. Dat gaat niet samen met wandelaars. Dus daarom gescheiden houden. Verminderen aantal parkeerplaatsen prima. Als je op die locatie woont of werkt zijn er genoeg alternatieve vervoersmiddelen voor handen.	Dank voor uw reactie. Inhoudelijke reactie op deze opmerking kunt u vinden in paragraaf 2.7 (Middenbaan) van de Reactienota.
26	Het is een goed plan. Hoe minder auto's op deze grote lanen hoe beter. Ik hou van de recente aanpassingen die zijn gedaan aan de kruising aan het eind van de Maliebaan, bij het park. Voeg zelfs nog meer groen toe aan de middenbaan/publieke ruimte voor verschillende activiteiten. Verminderen van aantal parkeerplaatsen is goed, je kunt zelfs nog ambitieuzer zijn. Verwijder meer parkeerplaatsen, maak de kruising met de Nachtegaalstraat prettiger.	Dank voor uw opmerking.
27	Het verminderen van het aantal parkeerplaatsen vind ik zeer onplezierig. Het is vaak moeilijk in onze buurt om je auto te parkeren en ik wijk regelmatig uit naar de Maliebaan. Ik dacht dat er andere varianten waren voor de ventwegen die geen parkeerplaatsen kosten.	
28	Slecht plan, gewoon niet doen.	Dank voor uw reactie.

29	Geacht college van burgemeester en wethouders, Wellicht is het een optie om op het Malieblad de Maliesingel op te splitsen in twee voor gemotoriseerd verkeer eenrichtingverkeer straten; voor fietsers twee richtingen en oversteek over het Malieblad blijven toestaan (zie bijlage). De Maliesingel zou eenrichtingverkeer worden voor gemotoriseerd verkeer vanaf de Venuslaan richting Maliebaan aan de ene kant; eenrichtingverkeer vanaf Maliebaan richting Wittevrouwensingel aan de andere kant. Voor fietsers blijft het tweerichtingen inrijden toegestaan.Overstreek over het Malieblad zou dan alleen voor fietsers (en hulpdiensten/ bussen) toegestaan zijn. Ik denk dat eenrichtingverkeer de verkeersveiligheid op zowel Malieblad als Maliesingel erg zou verbeteren. Ik zie regelmatig gevaarlijke inhaalacties van gemotoriseerde voertuigen op de Maliesingel tussen de fietsers door. Voor bestemmingsverkeer lijkt de impact van eenrichtingverkeer voor gemotoriseerde voertuigen mij beperkt. De te verwachten fietsdrukte op het Malieblad zal zo veiliger worden, denk ik. Vriendelijke groeten,	Dank voor uw suggestie. Uw voorstel grijpt in in de verkeersstructuur rond de singel en de Maliebaan. Zo'n ingreep heeft grote consequenties. In ons Mobiliteitsplen 2040 kiezen we een andere koers om doorgaand verkeer te weren en de verkeersveiligheid te verhogen: in steeds meer straten een goede 30-km-inrichting. Een knip op deze plek vinden we niet passend.
30	Goed plan: De insteek dat het autoverkeer ontmoedigt en voorrang geeft aan fietsers en wandelaars: goed voor de leefbaarheid, veiligheid, luchtkwaliteit én het klimaat. Daarnaast de inzet op (meer/ kwalitatief beter) groen: belangrijk voor ecologie en klimaatadaptatie! Ik zie geen significante verbeterpunten aan het plan. Ik dien alleen maar een reactie in om wat tegenwicht te bieden aan de groep zure 'ondernemers' en andere angstige conservatieve types die ongetwijfeld dit formulier veelvuldig gaan invullen. Ik weet dat voorstanders minder geneigd zijn om te reageren en daarom vaak ongehoord blijven in dit soort processen, vandaar dat ik toch ook maar even in de pen klim. Weet dat er ook veel mensen voorstander zijn van de plannen (of het gewoon wel best vinden); laat je niet ontmoedigen door een hard schreeuwend clubje tegenstanders; ook al zijn ze luid, ze zijn maar klein in aantal. Zet 'm op! Uitstekend om parkeerplaatsen te verminderen. Die parkeerplaatsen nodigen alleen maar uit om met de auto naar het gebied te komen (onveilig, ongezond) en staan daar vervolgens ruimte in te nemen waardoor er minder plek is voor voetgangers, fietsers, groen en onverharde ondergrond. Hoe minder parkeerplaatsen, hoe beter.	Dank voor uw opmerking.
31	Ik vind het geweldig dat de autobaan in het midden een voetgangers- en fietsersgebied wordt. Dat doet dit monumentale gebied eer aan en 2 rijbanen is hier ook meer dan voldoende. De kritiek van aanwonenden dat er nu (in slechts 1 rijrichting!) auto's langs hun huis rijden komt erg verwend over. Zo ongeveer alle andere Utrechters hebben dit ook, alleen dan verkeer in 2 rijrichtingen. Van mij mag er ook nog wel wat horeca komen met terras op/bij de middenberm, zodat het een echt verblijfsgebied wordt. Aangezien de Maliebaan vol zit met historische verhalen is het wellicht leuk om daar via informatiebordjes aandacht op te vestigen. Dan heb je er niet alleen een kunstroute, maar ook een historische verhalenroute. Laat je niet te veel meer leiden door een minderheid van hard schreeuwende en goed georganiseerde tegenstanders en ook niet door bv een AD dat daar altijd onevenredig veel aandacht aan geeft (omdat sensatie blijkbaar bij hun achterban beter scoort dan evenwichtige berichtgeving) Wat mij betreft gaat morgen de schop al in de grond! :-) Overal waar parkeerplekken worden weggehaald, valt op hoe schandalig veel ruimte die geparkeerde auto's in beslag namen en hoeveel mooier het wordt als je ze weghaalt,. Dus doen! (Al moet er natuurlijk wel voldoende ruimte elders zijn om te parkeren, zodat we in de buurt niet een stoelendans krijgen rond te weinig parkeerplekken.)	Dank voor uw opmerking.

32	Behalve dat het me héérlijk lijkt om door een park-achtige Maliebaan te lopen en te fietsen, verwacht ik dat het ook een stuk relaxter zal zijn om de rotonde bij de spoorwegovergang, tussen Oorsprongpark en Museumlaan/Ramstraat v.v. per fiets over te steken. Is die rotonde dan nog wel nodig? Nu is de oversteek van Biltstraat/Oorsprongpark naar de Ramstraat/Wilhelminapark lastig, via een krappe rotonde. Vanaf en naar de Maliebaan komen er in de nieuwe situatie nog maar 2 auto-wegen (de ventwegen) uit op de rotonde, i.p.v. nu 4. Mogelijk kan die rotonde opgeheven worden en vervangen door één afslag van Museumlaan naar ventweg Maliebaan-noordzijde. Verminderen van parkeerplaatsen is prima! Auto's (en autoparkeren) moet(en) so wie so al minder gefaciliteerd worden, ten gunste van fietsers, rolstoelers en voetgangers.	Dank voor uw opmerking. In een latere fase gaan we beoordelen of we de rotonde op dit plek kunnen laten vervallen.
33	Ik ben voor zoveel mogelijk groen, en zo min mogelijk autoverkeer, ook al woon ik om de hoek en hebben mijn partner en ik zelf ook een auto. Leefbaarheid, natuur, frisse lucht staan voorop. Goed plan. Ik had wel graag wat meer bomen op de Nachtegaalstraat gezien, maar het is nu al een hele verbetering. Verminderen van aantal parkeerplaatsen vind ik prima, ook al is het mijn parkeerzone en zullen wij hier zelf ook wat meer last krijgen om een parkeerplek te vinden.	Dank voor uw opmerking.
34	Ik vind het goed dat er aandacht is voor de Maliebaan. Ik hoop dat er goed over nagedacht is maar ik zou het verkeer niet via de ventwegen laten rijden maar op de middenbaan laten. Maak promenades van de ventwegen. Laat verkeer niet via de ventwegen rijden maar via de hoofdrijbaan en maak van de ventwegen een mooie promenade. Verkeer weghalen uit de middenbaan en verplaatsen naar de ventwegen lijkt me geen goed idee. Dit verhoogt de druk bij de woningen.	Dank voor uw reactie. Inhoudelijke reactie op deze opmerking kunt u vinden in hoofdstuk 1 (Inleiding), paragraaf 2.4 (Verkeer), 2.5 (Venwegen) van de Reactienota.
35	Deze ruimte leent zich erg goed voor dit groene plan en er zijn al ventwegen. Het plan is goed. Ik zal er wel last van krijgen met parkeren maar vindt veiligheid en meer groen belangrijker.	Dank voor uw opmerking.
36	Middenbaan geen autoverkeer meer, top. Plan vooral uitvoeren! Fietsers en voetgangers door elkaar heen is onhandig, tenzij er gescheiden banen komen. Verminderen van parkeerplaatsen is prima toch?	Dank voor uw opmerking.
37	Goed plan: Meer groen, meer ruimte voor fietsers en voetgangers. Minder parkeerplaatsen vind ik prima. Hoe minder auto's in het straatbeeld, hoe beter. Laat mensen maar eens serieus nadenken over deelmobiliteit of het parkeren van de auto verder buiten de stad waar de ruimte toch al schaars is. Inhoudelijk gezien heb ik niet direct een opmerking. Wel over de vorm. Ik adviseer een volgende keer naast het totale plan, ook een soort samenvatting/10-pager te maken. Niet iedereen heeft zin een plan helemaal door te pluizen. Dat ontmoedigt. Mensen haken af. De echte fanatiekelingen of direct betrokkenen zullen die moeite wel nemen, maar voor veel mensen is een samenvatting voldoende. Biedt beide plannen aan, dan kun je zelf kiezen hoe uitgebreid je alles wilt lezen.	Dank voor uw opmerking.

38	Auto's over de middenbaan. Geen auto's meer, zal veel meer verkeer gaan geven in de omgeving van de Maliebaan, omdat de Maliebaan ook de beste uitweg is naar de Waterlinieweg. Ben benieuwd hoe men anders bijvoorbeeld vanuit de Nobelstraat naar de A27 wordt gestuurd. De enige optie bij niet binnendoor rijden is dan via Maliesingel, Blauwkapelseweg en Kardinaal de Jongweg. Deze wegen daar kunnen geen extra auto's bij. Andere opties is door rechtdoor te gaan en via Wilhelminapark, maar hier verplaats je het probleem en dit zal voor veel meer extra verkeer zorgen. Ik lees verder dat de stoplichten verdwijnen. Dit betekent ook dat als je als fietser en voetganger van een van de zijwegen komt, je heel lang moet wachten (vooral sochtends en savonds wanneer er veel verkeer is) om te kunnen oversteken. Ik zou ervoor pleiten om in ieder geval in de spitstijden wel te werken met stoplichten zodat ook het zij verkeer een goede doorstroom heeft en ook kinderen veilig rond deze tijdstippen als ze naar school gaan kunnen oversteken. Verminderen parkeerplaatsen vind ik een slecht plan. Slecht. Op dit moment is er al onvoldoende plek. Vraag is dan waar laat je deze plekken dan terug komen.	Dank voor uw reactie. Inhoudelijke reactie op deze opmerking kunt u vinden in paragraaf 2.4 (Verkeer), 2.5 (Venwegen) en 2.6 (Kruising) van de Reactienota.
39	Ik vind niets goed aan het plan. Denk na over een oplossing die fietsers niet in gevaar brengt. In plaats van dat de verkeersdruk toeneemt, blijft het zelfde verkeer daar rijden, wat straks gaat zorgen voor onveiliger situaties en veel hinder voor mensen die daar wonen/werken. Nog minder parkeerplekken er is nu al nooit parkeerplaats als je wilt parkeren. Slecht plan om parkeerplaatsen op te heffen, de parkeersdruk is nu al erg hoog. Nooit een plek te vinden om te parkeren.	Dank voor uw reactie. Inhoudelijke reactie op deze opmerking kunt u vinden in paragraaf 2.4 (Verkeer), 2.5 (Venwegen) en 2.6 (Kruising) van de Reactienota.
40	Het lijkt mij niet prettig lopen met al die fietsers op de promenade: ik stel voor om doorgaand fietsverkeer daar te weren door aan begin en eind, en halfverwege half-open hekjes te plaatsen. Als compensatie zouden er goede fietspaden aangelegd kunnen worden op de ventwegen, naast de versmalde auto-rijbaan, aan de huizen-kant. Gescheiden van de auto-rijbaan door betonblokken om de 50 meter. Het moet natuurlijk wel mogelijk zijn voor vrachtwagens om te laden en lossen, dan moeten op die plek de fietsers maar even gebruikmaken van de auto-rijbaan. De parkeerplaatsen daar kunnen m.i. best blijven zoals ze nu zijn, dus aan de park-kant, er is genoeg ruimte.	Dank voor uw reactie. Inhoudelijke reactie op deze opmerking kunt u vinden in paragraaf 2.7 (Middenbaan) van de Reactienota. Het profiel is op de ventwegen niet breed genoeg om die functies te combineren. Om voor de verschillende weggebruikers veilig en prettig van de ruimte gebruik te maken is ervoor gekozen om de middenbaan in te richten voor fiets en voetganger. Zle ook hoofdstuk 1 (Inleiding van de Reactienota.
41	Mooi compleet plan met een eigentijdse afweging. Meer ruimte voor langzaam verkeer, groen en cultuur. Het mag van mij een "ruigere" groene ruimte zijn. Dus geen brede verharde lap asfalt als middenbaan. Fietsen kan prima op de ventwegen. Dan zou er op de middenbaan echt plek zijn voor ontmoeten, spelende kinderen, cultuur, zonder te hoeven uitkijken voor snelfietsers (zeg ik als snelfietser). Nog meer aandacht voor biodiversiteit en klimaatadaptatie. Raadpleeg ecologen. Verminderen van parkeerplaatsen vind ik top. Minder parkeerplaatsen ontmoedigd ook autobezit, dus uiteindelijk ook minder autoverkeer.	Dank voor uw reactie. Inhoudelijke reactie op deze opmerking kunt u vinden in paragraaf 2.7 (Middenbaan) van de Reactienota.
42	Goed plan, op een onderdeel na. Gemengd gebruik van de Middenlaan door fietsers en voetgangers is geen inclusief voorstel gelet op het rijgedrag van de fietsers in Utrecht. Als oudere ben ik al verjaagd uit de binnenstad door zogenaamde safespaces waar ik gek wordt van de scheurende bromfietsen, bezorgkoeriers en overige fietsers die zich niets aantrekken van verkeersregels. Maak de Middenbaan Voetgangersgebied! Wat wordt de voorrangs situatie op de Ovonde kruising Maliebaan/Nachtegaalstraat/Burgemeester Reigerstraat. (Hier dramt de gemeente haar oorspronkelijke plan gewoon door.) Verminderen parkeerplaatsen op de Maliebaan betekent parkeerdruk elders.	Dank voor uw reactie. Inhoudelijke reactie op deze opmerking kunt u vinden in paragraaf 2.7 (Middenbaan) van de Reactienota. De route Nachtegaalstraat - Burgemeester Reigerstraat heeft voorrang. Dit is de meest logische en veilige optie, omdat dit verreweg de drukste verkeersader is op de kruising.

43	Graag verkeer op de middenbaan houden en fietsers en auto's over de beide zijstraten. Voorkom beschadigingen aan de huizen op de Maliebaan en houdt het bij het oude. Zo houden van hoe het nu gaat. Meer controle van alle fietsers die door het rode licht rijden met alle gevolgen van dien, zowel jong als oud rijden gewoon door het rood. 30 km rijden op de middenweg en ventweg is geen probleem. Het laatste deel bij de Maliebaan richting Maliesingel is prima, ook daar 30 km handhaven. Verminderen aantal parkeerplaatsen is een zeer slecht idee, daar er al vele parkeerplaatsen verdwenen zijn in de Nachtegaalstraat en omgeving. Dit deel van de stad moet wel leefbaar en functioneel blijven.	Dank voor uw reactie. Inhoudelijke reactie op deze opmerking kunt u vinden in paragraaf 2.4 (Verkeer), 2.5 (Venwegen) en 2.11 (Geluid en trillingen) van de Reactienota.
44	Graag vraag ik u nogmaals uw aandacht voor veiligheid. Ik mis daar specifieke en relevante aandacht in het plan voor. Ik acht dat een belangrijk element omdat de overzichtelijkheid van parkeren en verkeer op de ventwegen met de huidige drukte al niet groot is. Als de ventwegen een doorgaande route wordt, lijkt mij dat geen positieve invloed op de veiligheid van de ventwegen te hebben. Ik mis daar relevante aandacht voor. Momenteel is snelheidsbeperking ook reeds 30 kilometer per uur, doch daar wordt beperkt aan gehouden.	Dank voor uw reactie. Inhoudelijke reactie op deze opmerking kunt u vinden in paragraaf 2.4 (Verkeer), 2.5 (Venwegen) en 2.6 (Kruising) van de Reactienota.
45	Voetgangersvereniging Utrecht Oost: reactie in deel 2 opgenomen..	Antwoord in deel 2 opgenomen
46	Uitstekend plan. Fiets en wandelvriendelijk, aantrekkelijker. Het plan kan groener. Ik ben voor minder parkeerplaatsen, als hierdoor meer groen komt.	Dank voor uw opmerking.
47	Alle ruimte voor de groene structuur. Langzaam verkeer is goed ingericht. Minder parkeerplaatsen is voor mij geen probleem; het ziet er mooier uit straks als er minder auto's staan.	Dank voor uw opmerking.
48	Goed aan het plan: De Maliebaan terug zoals de Maliebaan (ongeveer) bedoeld is. Fietsen en wandelen in het middengedeelte en de auto's verbannen naar de buitenkanten. Als de bescherming van fietsers en voetgangers op de kruising met de Burg. Reigerstraat en de Nachtegaalstraat zó geregeld wordt dat fietsers en voetgangers prevaleren en veilig kunnen oversteken (ook zonder stoplichten), dan ben ik helemaal voor dit plan. Minder parkeerplaatsen vind ik prima.	Dank voor uw opmerking.
49	Goed aan het plan vind ik het afremmen van te snel rijdende auto's en voorrang voor fietsers op het kruispunt. Bespaar door de auto's op de hoofdbaan te laten en met behulp van drempels de snelheid omlaag te brengen. Het plan creëert opzettelijk files. Dat levert luchtvervuiling op. Het levert veel geluidsbelasting op de gevels. Op andere plaatsen in Utrecht is veel behoefte aan een park en wandelgebied. Op deze locatie is al veel park en groen. Het is dus een verkeerde allocatie van gemeentegeld. Het kan eenvoudiger en goedkoper. Op andere plaatsen in Utrecht is veel behoefte aan een park en wandelgebied. Op deze locatie is al veel park en groen. De kruising is momenteel goed maar het vraagt meer handhaving. Dat is goed voor de werkgelegenheid van verkeersregelaars en boa's. Verminderen parkeerplaatsen is onnodig geldverspilling. Kennelijk verdient de gemeente aan parkeerplaatsen. (Dit is overigens in strijd met de Gemeentewet)	De herinrichting van de Maliebaan heeft niet alleen als doel om het groen te verbeteren. De nieuwe inrichting geeft meer ruimte aan de voetganger en de fiets, de drukke hoofdroute tussen Utrecht Centrum en USP kan door deze anlternatieve route worden ontlast. Zie ook hoofdstuk 1 (Inleiding) en paragraaf 2.2 (Doel) van de Reactienota. We zijn niet van plan drempels aan te leggen, omdat dit nadelige gevolgen kan hebben voor geluid en trillingen. Overige inhoudelijke reactie kunt u vinden in paragraaf 2.4 (Verkeer), 2.5 (Ventwegen), paragraaf 2.6 (Kruising), 2.11 (Geluid en trillingen) en 2.12 (Luchtkwaliteit) van de Reactienota.
50	Milestone advocaten: Ik vind niets goed aan het plan. Zonde van het geld! De Maliebaan is prachtig maak rode fietspaden op de ventwegen met auto te gast en laat t verder zo! Laat 't verkeer op de middelbaan. Verkeer op de ventwegen is geen goed idee. Dit gaat tot overlast leiden in de panden. Laat de parkeerplaatsen in stand. Verminderen van parkeerplaatsen is een zeer slecht plan. De parkeer plaatsen zijn nodig voor de bedrijven! Er zal verkeer blijven en dat geeft overlast in de panden.	Dank voor uw reactie. Inhoudelijke reactie op deze opmerking kunt u vinden in hoofdstuk 1 (Inleiding), paragraaf 2.4 (Verkeer) en 2.5 (Ventwegen) en paragraaf 2.10 (Parkeren) van de Reactienota.

51	Het is mij niet duidelijk nog wat er goed aan het plan is. Ik mis een onderbouwing van het WAAROM? Kan er ook een kosten-baten afweging gegeven worden in relatie tot andere belangrijke niet-verkeers projecten in Utrecht? Er is toch schaarste aan geld in de begrotingen van de komende jaren? De onderbouwing van de verkeerscijfers vind ik een nogal statisch verhaal. Er wordt gewezen naar "modellen" maar de uitgangspunten van die modellen mis ik zeer. Verminderen van parkeerplaatsen zijn gevolgen. Worden die anders bij andere uitgangspunten? Onzekerheidsmarges? Toetsing van die uitgangspunten? Gevoeligheidsanalyses? Alternatieve modellen? Wat gebeurt er als dit project 5 jaar wordt uitgesteld? Welke aanpassingen zijn dan nodig op het kruispunt Nachtegaalstraat?	Dank voor uw reactie. Inhoudelijke reactie op deze opmerking kunt u vinden in hoofdstuk 1 (Inleiding) en paragraaf 2.2 (Doel), paragraaf 2.4 (Verkeer) en 2.10 (Parkeren)van de Reactienota. Via de website www.utrecht.nl/maliebaan kunt u rapporten vinden over verkeersafwikkeling, met de onderbouwing daarbij.
52	Ik vind niet veel goed aan dit plan. Jammer dat de bereikbaarheid van de binnenstad afneemt, parkeerplaatsen verdwijnen zonder een alternatief te bieden! Als er geen alternatieve parkeergelegenheid komt vind ik het verminderen van parkeerplaatsen slecht . Wij als bewoners willen graag nog bezoek ontvangen, maar als er niet geparkeerd kan worden. Overbelasting van de Ostadelaan, filevorming op de ventwegen en een onveilige situatie voor fietsers en auto’s op de kruising. Prachtig dat er aandacht is voor betere doorstroming van fietsers, maar het moet voor iedereen een beetje geven en nemen zijn. De overige weggebruikers geven veel, maar krijgen niks terug. Het gedrag van veel fietsers laat te wensen over !!! Zorg er in ieder geval voor dat het voor alle verkeersdeelnemers mogelijk blijft om over te steken en woonplezier aan de Maliebaan.	Dank voor uw reactie. Inhoudelijke reactie op deze opmerking kunt u vinden in paragraaf 2.4 (Verkeer) en 2.10 (Parkeren) van de Reactienota.

53	Het proberen terug te brengen van de oude allure van de Maliebaan als recreatiestrook is een mooi idee. Het plan lijkt onvoldoende rekening te houden met de gerechtvaardigde zorgen van de bewoners van de Maliebaan, met name ten aanzien van de verwachte drukte en trillingen op de ventwegen. In het plan wordt besproken dat met de bewoners naar noodzakelijke maatregelen wordt gezocht op het moment dat de drukte/trillingen hoger uitvalt dan de verwachting. Vragen als welke maatregelen dat zouden kunnen zijn, en of daar budget voor zal worden vrijgemaakt, blijven echter in hun geheel onbesproken. Het zou goed zijn om in het plan op te nemen aan welke maatregelen men denkt indien de overlast erger is dan verwacht en dat de gemeente aangeeft ervoor te zullen instaan snel en adequaat te handelen mocht het 'fout' gaan. Dat doet de gemeente nu niet. Als zij dat wel zou doen, zal dat een deel van de ongerustheid bij bewoners wegnemen. Ik geef graag nog een gezichtspunt mee. Wij wonen als stel in een appartement op de begane grond van een pand op de Maliebaan. Onze slaapkamer bevindt zich direct aan de straatkant, dat kan niet anders gezien de indeling van het (gemiddelde op de Maliebaan bevindende) pand. Het pand is monumentaal, heeft daardoor enkel glas, zonder mogelijkheid tot vervanging in dubbel glas. Dat betekent dat wij alles horen dat langs ons raam loopt en (vooral) rijdt. Het idee dat het verkeer van de middenbaan in de toekomst stelselmatig langs ons slaapkamerraam zal rijden, is onaantrekkelijk en maakt dat wij twijfelen over onze toekomst aan de Maliebaan. In ons pand wonen nog 4 andere stellen op vergelijkbare manier, met vergelijkbare zorgen. Wij zijn niet het enige pand dat op deze manier aan de Maliebaan woont; niet iedereen kan het geluid van de straatkant ontwijken door naar de achterkant van het huis te verplaatsen. Sommige delen van de Maliebaan zijn (structureel) voller geparkeerd dan andere. Mijn ervaring over de jaren is dat de parkeerplaatsen aan de kant van de Maliestraat in principe altijd vol zijn (met name nu daar normale parkeerplaatsen ingeruild worden voor elektrische parkeerplaatsen, die tot op heden nooit volledig worden benut), terwijl aan de kant van het spoor altijd veel plaatsen beschikbaar zijn. Hoewel ik niet verwacht dat door de reductie een tekort aan parkeerplaatsen ontstaat, zal dit wel het risico met zich brengen dat mensen flink om moeten rijden om een plek te vinden en (veel) ver(der) moeten lopen hun locatie te bereiken. 1 of misschien 2min lopen van parkeerplaats naar huis vind ik acceptabel voor iemand met een parkeervergunning, meer wordt vervelend/ondoenlijk voor bewoners. Kan niet met specifieke vergunninghoudersplekken voor bewoners worden gewerkt, zodat deze niet worden gehinderd door de (vele) mensen die de Maliebaan alleen als werkbestemming hebben?	Dank voor uw reactie. Inhoudelijke reactie op deze opmerking kunt u vinden in paragraaf 2.4 (Verkeer), in paragraaf 2.5 (Venwegen) en 2.11 (Geluid en trillingen) van de Reactienota.
54	Goed aan het plan vind ik ruimte voor wandelen en fietsen. Duidelijk scheiden van lopen en fietsen svp. Is beide langzaam verkeer maar lopers daar recreëren en fietsers zijn utilitair naar B onderweg. Wandelaars letten niet op. Doe shared space alleen als er geen ruimte is. Vaak werkgerelateerde parkeerders. Vaak hoger segment functies. Parkeren onder de grond?	Dank voor uw reactie. Inhoudelijke reactie op deze opmerking kunt u vinden in paragraaf 2.7 (Middenbaan) van de Reactienota.
55	Goed dat er meer groen komt en meer aandacht voor fietsers. Veel meer rekening houden met de in-en uitgang van de vrije school, die nu een groeiende locatie aan de Maliebaan heeft. Het is nu al een heel gevaarlijk punt voor de kinderen en de ouders, die daar hun kind ophalen. Ook moeten er parkeerplaatsen blijven voor de ouders die om welke reden dan ook hun kind met de auto naar school moeten brengen. Is er al overlegd met het bestuur van de vrije school Utrecht, de leraren en de ouders? Dat lijkt me tot de taak van de gemeente behoren, nu de scholen te veel extra werk hebben in verband met corona. Mogelijk is het aan hun aandacht ontsnapt. De hoofdlocatie zit op het Hieronymusplantsoen 3. De school op de Maliebaan is een volledige basisschool!	Dank voor uw reactie. Inhoudelijke reactie op deze opmerking kunt u vinden in paragraaf 2.4 (Verkeer), 2.5 (Ventwegen) en 2.10 (Parkeren).

56	Prima plan zo. Meer ruimte voor fietsers en voetgangers, minder voor auto's. Prima om het aantal parkeerplaatsen te verminderen. Prima. Het zou een goed idee zijn om op een groot deel van Maliebaan en in de omgeving flinke stukken parkeren voor vergunninghouders te maken - bewoners en winkeliers. Daarbij zeker ook de aangrenzende wijken (straten achter de Nachtegaal- en Burg. Reigerstraat) niet vergeten, anders verplaatst de parkeerdruk zich alleen maar.	Dank voor uw opmerking.
57	Ik vind helemaal niks goed aan het plan. Laat het gewoon zoals het is. Gewoon alles in stand houden, het is nergens voor nodig. Wandelaars en fietsers hebben prima de ruimte nu.	Dank voor uw reactie. Inhoudelijke reactie op deze opmerking kunt u vinden in hoofdstuk 1 (Inleiding) en paragraaf 2.2 (Doel) van de Reactienota.
58	Herstel Maliebaanpark vind ik goed. Verkeer over parallele banen is onveranwoord voor bewoners en de historische panden vlak langs deze zijwegen. Geeft alleen maar meer overlast van tussendoor accelereren. Er is geen goed alternatief de stad uit. Dat er nagedacht wordt, prima maar het moet wel realistisch zijn. Niet heel Utrecht is Groen Links.	Dank voor uw reactie. Inhoudelijke reactie op deze opmerking kunt u vinden in hoofdstuk 2.5 (Ventwegen), 2.11 (Geluid en trillingen) en 2.12 (Luchtkwaliteit) van de Reactienota.
59	Wij maken ons met name over één element grote zorgen en dat is behoud van aantal parkeerplaatsen. Er is voor alle bedrijven op de Maliebaan behoefte aan parkeergelegenheid, met name voor onze bezoekers. Het is voor hen niet mogelijk om elders te parkeren. In de plannen lijkt dat geen rol te spelen. In de briefings die wij ontvangen wordt dit niet eens benoemd. Als er minder parkeerplekken komen zien wij ons genoodzaakt de Maliebaan te verlaten en dat zouden wij zeer betreuren! Dat zal de bedrijvigheid van de Maliebaan bepaald niet ten goede komen. De meeste bedrijven zijn afhankelijk van de parkeergelegenheid op de Maliebaan. Ik doe daarom mede namens mijn collega's en de overige bedrijven in ons pand een dringend beroep op de gemeente om ervoor te zorgen dat het huidige aantal parkeerplaatsen behouden blijft. Dat moet toch mogelijk zijn met zoveel ruimte? Een bericht met nagenoeg gelijke inhoud heb ik tevens aan mevrouw Dijksma gezonden vandaag.	Dank voor uw reactie. Inhoudelijke reactie op deze opmerking kunt u vinden in paragraaf 2.10 (Parkeren).
60	Goed aan het plan vind ik meer ruimte voor groen, voetgangers en fietsers. Hoe sneller, hoe beter. Het mag van mij nog meer een doorlopend park worden, van Lepelenburg/de Singel tot aan Hogelandspark/Biltstraat. Minder parkeerplaatsen vind ik goed.	Dank voor uw opmerking.
61	Goed aan het plan: Veel groen, auto's weg van de middenbaan, meer ruimte voor fietsers, voetgangers, lijkt toekomstbestendig en klimaatadaptief. Combi fietser en voetgangers bij elkaar geeft risico op ongelukken m.n. jonge weggebruikers vs ouderen op elektrische fietsen. Ik zou het slimmer vinden om deze weggebruikers op de middenbaan eigen ruimte te geven ipv shared space. Het zou leuk zijn als er ook speeltoestellen (kleinschalig) voor kinderen en/of volwassenen zouden zijn. Dan krijgt het echt de uitstraling van de tuilleries in Parijs. Kruising nachtegaalstraat wordt veel beter. Is nu lastig met oversteken en wordt nu veel meer doorgaand. Grote toename autoverkeer op de ventwegen: worden er maatregelen getroffen om het verkeer überhaupt niet daar te krijgen? Lijkt mij meer risico op gevaarlijke situatie bij mn school en kinderdagverblijf. In het stuk staat dat het binnen de normen blijft, maar ik mis wat die normen dan zijn. Hoe ver zit het van de maximale norm? Verminderen van het aantal parkeerplaatsen lijkt me helemaal prima, ze worden bijna nooit allemaal gebruikt. Alleen op drukke dagen in het spoorwegmuseum. Wellicht kan daar meer voor gestimuleerd worden om niet met de auto te komen en bijvoorbeeld vanuit de P+R rechtstreekse pendelbussen te laten gaan, naast de malietrein vanaf centraal station.	Dank voor uw opmerking. Inhoudelijke reactie op deze opmerking kunt u vinden in paragraaf 2.4 (Verkeer), 2.5 (Venwegen) en paragraaf 2.7 (Middenbaan) van de Reactienota. Een gewone woonstraat kent een capaciteit van 5.000 tot 6.000 auto's per dag
62	Ik vind de plannen niet goed voor de Maliebaan. Niet doorzetten. Verminderen van het aantal parkeerplaatsen vind ik een goed idee.	Dank voor uw reactie.

63	Ik zie geen goede invalshoeken in dit plan. Veel bewoners langs de ventwegen en omringende (alternatieve) routes zijn verre van enthousiast. In vergelijking met steden als Amsterdam vraag ik me ook oprecht af (als fietser die dagelijks de kruising Nachtegaalstraat/Burg.Reigerstraat passeert) wat hier nu het precies het probleem is? De doorstroming (is mijn ervaring) is doorgaans ook tijdens de spit alles behalve "extreem druk" te noemen. Het plan biedt integraal geen oplossing. Al het (gemotoriseerde) verkeer gaat nu andere wegen kiezen. Andere routes als verbinding Zonstraat/Oosterstraat/Oudwijkerdwarsstraat krijgen veel meer verkeer te verwerken. Bewoners aan de Maliebaan krijgen een park en langzaam verkeer voor de deur. Bewoners aan alternatieve routes (e.g. Zonstraat/Oosterstraat/Oudwijkerdwarsstraat) zullen als beloning deze alternatieve verkeersstromen krijgen te verwerken. Dit fenomeen is nu reeds sterk merkbaar in geval de afgelopen periode Ouderwijkerdwarsstraat/Nachtegaalstraat was afgesloten. de gemeente zet haar zin door, wat een actiecommittee of betrokkenen hier ook tegenin brengen. Het afsluiten van een belangrijke doorgangsroute leidt eenvoudigweg tot verkeersdrukte elders. Wat 'berekeningen' ook aantonen, dit is eenvoudigweg logica. Leuk voor de bewoners thv de Maliebaan om meer groen voor de deur te krijgen, zeer spijtig voor bewoners die wonen aan de (vanaf dat moment) alternatieve routes! In Utrecht zijn we inmiddels een beleid gewend, waarbij automobilisten en autobezitters (over het algemeen bewoners van de stad) steeds meer moeten betalen en daar minder parkeerruimte voor terug krijgen. De gemeente getuigt in deze over een zeer beperkte creativiteit te beschikken (en hiervoor ieder jaar wel flink te indexeren en prijsverhogingen door te voeren). Het nemen van snelheidsbeperkende maatregelen in de stad en toegangswegen kan zeker mijn goedkeuring dragen!	Dank voor uw reactie. Inhoudelijke reactie op deze opmerking kunt u vinden in hoofdstuk 1 (Inleiding) en paragraaf 2.2 (Doel), paragraaf 2.4 (Verkeer) en paragraaf 2.15 (Participatie) van de Reactienota.
64	Goed aan het plan vind ik dat de kruising Nachtgaalstraat Maliebaan beter wordt voor fietsers. Komende van de Maliesingel via de Maliebaan moet ik in de Maliestraat zijn om weer naar huis te kunnen. Mochten jullie de rotonde weghalen, zal dit zeker problemen geven. Ik vind dit plan een teruggrijpen naar een 19e eeuwse oplossing voor een 21ste eeuws probleem. Je kunt er niet vanuit gaan dat gemotoriseerd verkeer wel zal verdwijnen als je het de mogelijkheden ontneemt. Er is een vervoersbehoefte en volgens mij wordt daar te weinig naar gekeken. Ik denk dat je de middenbaan gebruiken moet voor autoverkeer. Verkeer over versmalde ventwegen is vragen om moeilijkheden. Veel vrachtverkeer en bussen maken gebruik van de Maliebaan om de stad te verlaten. Verder staat er in het plan dat de auto's voor de deur komen staan. Dat lijkt me voor de monumentale panden aan de westzijde nogal ontluisterend. Verder zijn een combinatie van fietsers en voetgangers geen goed idee. Daar komen zeker ongelukken van gezien de grote hoeveelheid snelle (elektrische) fietsen die van de Maliebaan gebruik gaan maken. Het is een illusie dat fietsers en voetgangers goed samen gaan. Wandelaars (voetgangers) klagen steen en been over die ritsen fietsers die je (vaak in groepsverband) bellend aan de kant jagen. Versmallen van de rijbaan van de ventwegen vind ik een slecht idee. De doorstroming zal zeker onder te lijden hebben. Bovendien zijn bussen en vrachtwagens breed en er blijft dan weinig ruimte over voor fietsers. Elke parkerende auto zal ook bij deze breedte een opstopping veroorzaken.	Dank voor uw reactie. De auto's komen niet voor de deuren van de panden te staan, de locaties voor parkeren worden niet verplaatst. Verdere inhoudelijke reactie kunt u vinden in paragraaf 2.4 (Verkeer), 2.5 (Venwegen) en 2.7 (Middenbaan) van de Reactienota.

65	Goed om de stad groener te maken. Ik ben tevreden over alle ontwikkelingen in Oost, complimenten. Wat beter kan is de verplaatsing van de wegen voor auto's. Voor de woningen, kinderdagverblijven, scholen en kantoren voorzie ik grotere risico's op heftige ongevallen (vooral met kinderen). Ik zou de hoofdweg voor auto's in het midden houden en daar snelheidsbeperkende maatregelen invoeren die het onaantrekkelijk maken voor automobilisten. Deze plannen van vertragen van het vrachtverkeer/auto's lijkt mij een verkeerde keuze. Verminderen aantal parkeerplaatsen vind ik niet zo erg. Ik kan me voorstellen dat het voor bewoners/klanten nadelig is.	Dank voor uw opmerking. Inhoudelijke reactie op deze opmerking kunt u vinden in hoofdstuk 1 (Inleiding), paragraaf 2.4 (Verkeer), 2.5 (Venwegen) van de Reactienota.
66	Een prachtig uitzicht op de toekomst. Een goed plan. Het trottoir op de hoek Maliebaan en Nachtegaalstraat ter hoogte van nr. 83 (Bruna) verbreden. Zeker 1 meter.	Dank voor uw opmerking. Dit nemen we mee in de volgende fase van uitwerken.
67	Ik vind niets goed aan het plan. Maliebaan functioneert prima. Veel kantoren, luxe goudkust, zij hebben het Wilhelminapark om te wandelen. Besteed het geld aan minder bedeelde wijken. Laat het zo het is. Na jaren in de binnenstad te wonen valt het mij op dat de burger weinig meer te vertellen heeft over zijn woonsituatie. Andere belangen overheersen en ook de ego's van sommige wethouders/bestuurders. Vergeet niet dat het de burgers waren die de binnenstad weer een mooi aanzien hebben gegeven. Veel kantoren die parkeerplekken nodig hebben, in het plan weer parkeerplekken weg. Mensen die er wonen en veel geld betaald hebben voor zo'n woning en deze moeten onderhouden , krijgen ineens allemaal auto's langsrijden. Fietsers moeten maar weer eens minder gevaarlijk leren fietsen en de verkeersregels volgen. Er zijn al veel te weinig parkeerplekken in Utrecht. Al die belachelijke plannen om de binnenstad ,die blijkbaar ook steeds groter wordt, autovrij/luw te maken. er zitten al 2 tandartsen op de Maliebaan, waar moeten mensen die slecht ter been zijn hun auto laten? Heel veel ouderen durven absoluut niet meer te fietsen in de Utrechtse binnenstad en gaan met de auto. Maar waar laat je je auto?	Dank voor uw reactie. Inhoudelijke reactie op deze opmerking kunt u vinden in hoofdstuk 1 (Inleiding), paragraaf 2.2 (Doel), paragraaf 2.4 (Verkeer), 2.10 (Parkeren) en in paragraaf 2.15 (Participatie) van de Reactienota.
68	Milestone advocaten: Geachte mevrouw Dijksma, Ik richt mij tot u met betrekking tot de herinrichtingsplannen voor de Maliebaan. Het ziet er allemaal mooi uit maar wij en veel andere bedrijven die al lange tijd op de Maliebaan gevestigd zijn maken ons over één element grote zorgen en dat is het behoud van het aantal parkeerplaatsen. Er is voor alle bedrijven op de Maliebaan behoefte aan parkeergelegenheid, met name voor onze bezoekers. Het is voor hen niet mogelijk om elders te parkeren. In de plannen lijkt dat geen rol te spelen. In de briefings die wij ontvangen wordt dit niet eens benoemd. Als er minder parkeerplekken komen zien wij ons genoodzaakt de Maliebaan te verlaten en dat zouden wij zeer betreuren! Dat zal de bedrijvigheid van de Maliebaan bepaald niet ten goede komen. De meeste bedrijven zijn afhankelijk van de huidige parkeergelegenheid op de Maliebaan. Ik doe daarom mede namens mijn collega's en de overige bedrijven in ons pand een dringend beroep op u/de gemeente om ervoor te zorgen dat het huidige aantal parkeerplaatsen behouden blijft. Dat moet toch mogelijk zijn met zoveel ruimte? Wij zitten hier nu bijna 10 jaar en zouden er zo graag willen blijven en dat geldt niet alleen voor ons. Eerdere pogingen van ons om dit aan de orde te stellen zijn helaas genegeerd. Hartelijk dank en hoogachtend	Dank voor uw reactie. Inhoudelijke reactie op deze opmerking kunt u vinden in paragraaf 2.4 (Verkeer) 2.10 (Parkeren).
69	Goed aan het plan vind ik de allure van het totaal. De groene uitstraling en de zorgvuldige inpassing van de verschillende knooppunten en aansluitingen en de mogelijkheid om in de toekomst ook de parkeerplaatsen om te vormen naar groen. Op hoofdlijnen is het nu erg goed en zorgvuldig ontworpen, complimenten! Veel succes en dank voor jullie werk! De detaillering van verhardingen is in de volgende stap cruciaal, zoals bv de trottoirbanden maar ook het relief van de grasmat en het gehele profiel. Ik mis nu een impressie tekening van de promenade. Er mogen nog meer parkeerplaatsen weg.	De detaillering, materiaalgebruik, kleurgebruik en dergelijke wordt verder uitgewerkt in de volgende fases: het Voorlopig Ontwerp en het Definitief Ontwerp.

70	Goed aan het plan vind ik minder auto's! Nog minder auto's is nog beter! Prima, er mogen nog meer parkeerplaatsen weg.	Dank voor uw opmerking.
71	Wandelaars als primaire focus is goed. Ik zou niet weten wat er beter kan aan het plan. Zo snel mogelijk in gang zetten! Mooi plan! Minder parkeerplaatsen prima; aantal auto's in de stad worden sowieso minder.	Dank voor uw opmerking.
72	Goed, minder auto's en meer bomen! Minder parkeerplaatsen vind ik helemaal prima.	Dank voor uw opmerking.
73	Ruim baan voor de fiets en wandelaar. Beginnen maar! Kunstroute kan beter aan het plan. Minder parkeerplaatsen vind ik prima. Ik ben zelf altijd op de fiets.	Dank voor uw opmerking.
74	Goed aan het plan: Meer groen, prioriteit voor fietsers en maatregelen waardoor verkeer gedwongen wordt tot langzamer rijden. Ik twijfel over 't niet terug plaatsen van verkeerslichten. Minder parkeerplaatsen is prima	Dank voor uw reactie. Inhoudelijke reactie op deze opmerking kunt u vinden in paragraaf 2.6 (Kruising) van de Reactienota.
75	Super plan, doe heel Utrecht maar zo! Minder parkeerplaatsen: heerlijk!	Dank voor uw opmerking.
76	Goed, aparte banen voor fietsers en wandelaars. Verminderen parkeerplaatsen is prima.	Dank voor uw opmerking.
77	Ik vind het fijn dat er meer groen komt, en de rijbanen worden teruggebracht! Minder parkeerplaatsen is prima, hoe minder auto's in de stad hoe beter!	Dank voor uw opmerking.
78	Fantastisch plan met veel groen en ruimte voor fiets en wandelaar en inperking van het autoverkeer. De stroom fietsers tussen station en Uithof betekent dat je vanuit de wijk nauwelijks meer de Burg. Reigerstraat opkomt als fietser. De trein halen was altijd al een heikel punt (voor corona) omdat je als fietser vanuit Oudwijk gewoon niet de Burg. Reigerstraat op komt. Het is belangrijk dat als er de stoplichten op het kruispunt Maliebaan-Burg. Reigerstraat verdwijnen er bv nog een stoplicht op kruispunt Burg. Reigerstraat - Oudwijkerdwarsstraat blijft bestaan om te zorgen dat je daar dan de Burg. Reigerstraat op komt en zo het Centraal Station bereikbaar blijft voor wijkbewoners.Ook maak ik me zorgen om stilstaand (vracht)verkeer dat veel hinder veroorzaakt voor fietsers, en extra uitstoot veroorzaakt o.a. naast het kinderdagverblijf. Ik vind dat de Gemeente daar goed over na moet denken. Ik maak me wel zorgen over verkeer over de ventwegen. Automobilisten drammen altijd om voorrang en je ziet in de fietsstraten in Utrecht dat in de praktijk fietsers niet altijd voorrang krijgen. Dat gedrag is niet zomaar weg met zo'n plan. Minder parkeerplaatsen prima! Er zijn veel deelauto's in de wijk, dus misschien stimuleert dit het gebruik hiervan weer wat meer. Ik zie veel mensen met twee auto's in Oudwijk die prima met de trein zouden kunnen reizen.	Dank voor uw reactie. Inhoudelijke reactie op deze opmerking kunt u vinden in paragraaf 2.4 (Verkeer), 2.5 (Ventwegen), 2.6 (Kruising) en 2.12 (Luchtkwaliteit) van de Reactienota.
79	Oost voor elkaar: Goed aan het plan: ruimte voor rust en ontmoeting. We willen graag een Michi No-Eki (Japans concept voor buurtontmoetingshuisje) op de vernieuwde Maliebaan die ook onderdak biedt aan het Wijkinformatiepunt Utrecht Oost. Meer informatie: https://oostvoorelkaar.nl/activiteit/50137/wijkdebat--oost-ontmoet- . Wel voorkomen dat ventwegen te druk worden.	Dank voor uw reactie. Inhoudelijke reactie op deze opmerking kunt u vinden in par 2.4 (Verkeer), 2.5 (Venwegen) van de Reactienota. Uw suggestie nemen we mee in de volgende fase.
80	Laat het middenstuk intact voor autos en bouw daarom heen iets moois. Drama zoals gewoonlijk de laatste tijd zie bijvoorbeeld 't Goijlaan. Bizar om vrachtwagens over een ventweg te sturen, wel handig met bijvoorbeeld een kinderdagverblijf. Waarschijnlijk worden er andere routes gekozen en word er toch veel te hard gereden et cetera. Het ziet er op papier of met een mooie 3d-presentatie mooi uit, maar in werkelijkheid lijkt 't me helemaal niets. Bezint eer gij begint. Met de auto word de stad steeds moeilijker bereikbaar, ook de buitenkant, wat gevolg heeft voor kantoren en winkels in de ongeving. Niet alleen online is een gevaar voor het bestaanrecht van dezen bedrijven maar ook de gemeente, elke keer maar weer plekken inleveren en vervolgens de tarieven verhogen.	Dank voor uw reactie. Inhoudelijke reactie op deze opmerking kunt u vinden in hoofdstuk 1 (Inleiding), in paragraaf 2.4 (Verkeer) en 2.5 (Venwegen) van de Reactienota.

81	Ik vind niets goed aan het plan. Waar denken jullie al het verkeer te laten dat nu over de maliebaan rijdt? Dat gaat zeker ten koste van woon en leefplezier van andere bewoners van Utrecht, dat kan niet anders. Ook veel bedrijven hebben de parkeerplekken en stopmogelijkheden nodig. We leven in een andere tijd. Zorg dat wat er nu is van historie en groen, zo behouden blijft.	Dank voor uw reactie. Inhoudelijke reactie op deze opmerking kunt u vinden in paragraaf 2.4 (Verkeer) en 2.10 (Parkeren).
82	Beter toegankelijk voor fietsers (bestrating ook verbeterd en vrijere doorgang kruispunt). Minder parkeerplaatsen is voor mij persoonlijk geen probleem als fietser.	Dank voor uw opmerking.
83	Leuk dat de Maliebaan weer een stukje mooier wordt gemaakt! Maar het kan ook een stukje gezelliger. Hier en daar wat horecagelegenheden zou niet misstaan. Ik zou zeggen grijp deze kans om er echt een prachtige laan van te maken. De middenbaan beschikbaar stellen voor voetgangers en fietsers is fantastisch. Beter aan het plan kan de inrichting van de stoepen en de ventwegen, alsmede de parkeerplaatsen. De stoepen zijn eigenlijk vrij smal! Op sommige plekken minder dan 2 meter breed. Voor zo'n brede straat als de Maliebaan, verwacht je ook mooie brede stoepen. Vergelijk het met de nieuwe inrichting van de Nachtegaalstraat (een enorme verbetering!), daar zijn de stoepen nu breder dan op de Maliebaan. Ik zou voor de Maliebaan eenzelfde inrichting voorstellen. Met echt brede stoepen en parkeergelegenheden op de stoep. De schuine parkeerplaatsen komen dan te vervallen. Dit maakt de aanblik een stuk mooier. Bovendien is er veel meer ruimte op de stoepen voor eventuele terrassen of andere dingen. Kortom, kijk voor de inrichting van de stoepen en de parkeerplaatsen naar de Nachtegaalstraat! Alternatief is om de auto's parallel aan de weg te laten parkeren i.p.v. schuin. Dit scheelt ook ruimte en kan ten goede komen aan het verbreden van de stoep. Verminderen parkeerplaatsen geen probleem. Geen probleem. Ik zou dus ook de stoepen aanzienlijk verbreden en auto's op de stoep laten parkeren zoals in de Nachtegaalstraat. Dit zorgt waarschijnlijk voor nog iets minder plek om te parkeren, maar ik heb daar geen bezwaar tegen.	Dank voor uw reactie. In het plan is ruimte voor seizoensgebonden horeca. De stoepen blijven overal minstens 3,5m breed, ter plekke van erkenrs en uitbouwen minimaal 2,5m breed.
84	Helaas vind ik het geen goed plan. Grootste probleem is waar al het verkeer dat nu gebruik maakt van de Maliebaan volgens u blijft. Dat kan toch niet over de ventwegen, zeker niet al het vrachtwagenverkeer. De Maliebaan is een belangrijke verkeersroute om Utrecht in te komen. Verkeer zal nu andere wegen gaan belasten, b.v. rondom het Wilhelminapark en op de Burgemeester Reigerstraat. Dat kan de bedoeling niet zijn. Ook het plan voor een ruimte voor fietsers en voetgangers in het midden is niet verstandig. Dat zal verworden tot een fiets-, elektrische fiets- en bromfietssnelweg waar voetgangers slechts last en gevaar van zullen ervaren. De opmars van de elektrische fiets zorgt voor een heel andere dynamiek tussen fiets en voetganger die steeds gevaarlijker wordt. Een tijd geleden was er groots verzet in de gehele buurt tegen uw plannen. Uw huidige voorstel is min of meer het voorstel dat u toen deed. Het lijkt erop alsof er vrijwel niet is geluisterd naar bewoners en omwonenden. Dit schept weinig vertrouwen in het democratisch proces. Tenslotte, het heeft voor mij geen twijfel dat er overlast zal zijn op de ventwegen voor direct omwonenden op de Maliebaan. U kunt claimen dat de geluidsmetingen onder de toegestane waarden liggen, maar feit is dat er veel groot verkeer nu direct langs alle huizen zal rijden. Dat is geen goed idee. Daardoor zal overlast ontstaan. Minder parkeerplaatsen geen goed idee, er verdwijnen constant parkeerplaatsen in onze buurt, terwijl velen afhankelijk zijn en blijven van een auto.	Dank voor uw reactie. Inhoudelijke reactie op deze opmerking kunt u vinden in paragraaf 2.4 (Verkeer), 2.5 (Ventwegen), paragraaf 2.7 (Middenbaan), 2.11 (Geluid en trillingen), 2.12 (Luchtkwaliteit) en 2.15 (Participatie) van de Reactienota.

85	Goed aan het plan is een promenade voor recreatie en spel. Laten we de promenade een plek voor ontspanning maken. Teneinde de promenade een prettiger plek te maken: doorgaande fietsers weren van de promenade. Dit kan bijvoorbeeld door aan begin en eind, en halfverwege half-open hekjes te plaatsen. En de doorgaande fietsers te geleiden, ofwel langs de buitenste bospaden (maar dit kost groen), ofwel (beter) gewoon langs de ventwegen, via goede fietspaden langs het trottoir daar, gescheiden van de versmalde auto-rijbaan door bijvoorbeeld neerhaalbare rood-witte paaltjes om de 50 meter. Ik zie niet in waarom de verbreding van de doorsteken nodig is. Waarom kunnen die doorsteken niet smal gemaakt worden en evenwijdig aan de parkeerplaatsen (dus schuinlopend, "diagonaal")? Met aansluitende stukjes groen aan de ventweg.	Dank voor uw reactie. Inhoudelijke reactie op deze opmerking kunt u vinden in hoofdstuk 1 (Inleiding) en paragraaf 2.7 (Middenbaan) van de Reactienota.
86	Goed aan het plan is de oplossing voor kruispunt en ventwegen. Beter aan het plan kan: de fontein! en de invulling van de middenbaan. Separaat komen wij met wat schetsen en ideeën. Verminderen parkeerplaatsen goed plan. Afgelopen maandag heb ik de schetsen afgegeven aan de balie op het Stadskantoor. Vooruitlopend op de besluitvorming van de ventwegen, Hierbij mijn visie voor de toekomstige Maliebaan. De tekeningen geven de ruimte weer ,welke ontstaat in de toekomst. De grijze baan boven-en onderaan de schetsen zijn de toekomstige fietspaden, geschikt voor langzaam en snel fietsers? Het pad aan de noordkant gaat richting Malieblad,het pad aan de zuidkant richting Hogelandsepark. Beide paden hebben net als de ventwegen éénrichtingsverkeer. Het is een mooie droom om fietsers , voetgangers en verblijvers allemaal samen te krijgen op de öude Middenbaan",maar dat zal niet werken. Kinderen moeten kunnen ravotten,zonder dat ouders zich zorgen hoeven te maken ,dat ze aangereden worden. Mijn idee,één van de vele☺. Zes cirkelvormige pleintjes van ongeveer 20 meter doorsnede,drie aan beide zijden. Deze pleintjes worden omzoomd met struiken,die doorlopen tot in de bestrating,2 meter aan beide zijden. Deze versmalling van de baan geeft de pleintjes een intiemer en meer besloten karakter. Indeling van de pleintjes: Zoals aangegeven:midden op de baan een groot object. Voor de andere valt te denken aan: waterplaats(bedriegertjes), stoeltjes om in de halve cirkels te mijmeren, jeu de boules mogelijkheid schaak/damtafel, kiosk met stoeltjes als eenvoudige uitspanning met extra ruimte om s avonds stoeltjes op te bergen, bewegingstoestellen voor ouderen(zoals in Griftpark). Bij de derde schets heb ik een grote plantenbak, als een verhoogde border van zo'n 40 x 4 meter in gedachten...50 cm hoog met veel planten en bloemen, die kunnen zorgen voor een Vlinder Corridor tussen Oosterspoorbaan en Bloeyendaal. De borders kunnen natuurlijk op meerdere plaatsen verwezenlijkt worden. Dit versmalt de baan en je geniet van de bloemenpracht ! De baan krijgt Uitstraling met hetzelfde grint als op het fraaie Malieblad. En misschien wat mooie geknotte Franse platanen? De baan,een plek waar je afspreekt,verblijft,een mooie ontmoetingsplaats voor jong en oud,een pleisterplaats tussen de verschillende buurten. Bedrijven en particulieren zullen graag bijdragen! Graag wil ik nog een toelichting geven!	Dank voor uw input, het meedenken en de ideeën voor de Maliebaan. We houden vast aan de principes voor de kruising die we in het IPvE hebben gepresenteerd; route Nachtegaalstr - Burg.Reigerstraat in de voorrang, middeneiland met voldoende opstelruimte voor overstekende en afslaande (motor)voertuigen, de groene zichtlijnen van de Maliebaan versterken door bomen toe te voegen op de kruising. Deze keuzes hebben we gemaakt om de verkeers-veiligheid en de doorstroom van het verkeer te garanderen, en om de groene structuur van de Maliebaan te versterken. Wij verwachten dat het gedeeld gebruik van de middenbaan door fietsers en wandelaars goed kan. Onze ervaring met dergelijke wandel- en fietsstructuren is dat wandelaars en fietsers goed rekening met elkaar houden, zich goed aan elkaar aanpassen en elkaar de ruimte geven die nodig is. Voor zowel wandelaars als fietsers geldt bovendien dat er een alternatief voorhanden is als de middenbaan te druk wordt bevonden. Het aantal fietsers op de middenbaan zal veel lager blijven dan de aantallen op de route Nachtegaal – Burgemeester Reigerstraat. We zijn dan ook niet bang voor de sfeer van een 'fietssnelweg' en aanrijdingen. De pleintjes met de voorgestelde indeling(en) nemen wij niet op in het Voorlopig Ontwerp. We houden vast aan de lange rechte zichtlijnen van de Maliebaan. Het inpassen van pleintjes, al dan niet met (grote) objecten, onderbreekt die lange zichtlijnen. Ook betreft de beoogde functie van de middenbaan, namelijk een route voor fietsers en wandelaars, volgen wij het plan van het inpassen van pleintjes niet op. Uw ideeën voor straatmeubilair, zoals bankjes, planten(bak),

		bloemen, fontein, schaaktafel en dergelijke nemen we mee in de volgende fase van het Voorlopig Ontwerp. Dank voor uw ideeën.
87	Opwaardering voor de Maliebaan is goed aan het plan. Wat slecht is aan het plan dat er niet geluisterd wordt naar de duizenden bezwaren. Krijg het gevoel dat het plan er echt doorheen is gedrukt. Gevolgen van dit plan aanpakken zoals toekomstige verkeerstoename omliggende straten zoals Wolter Heukelslaan als perfecte sluiproute indien de Maliebaan vast gaat lopen op de ventwegen. Hopelijk wordt er alsnog rekening gehouden met de Wolter Heukelslaan aangezien deze parallelweg gebruikt gaat worden als sluiproute bij beperkt verkeer op de Maliebaan. Is nu bij evenementen op de Maliebaan ook al te zien. Dan wordt de Wolter Heukelslaan zelfs afgezet. Verminderen aantal parkeerplaatsen vind ik geen goed idee. Het is nu al een ernstig parkeertekort. Het wordt alleen maar drukker en moeilijker een plek te vinden. De wijken rondom de Maliebaan veranderen en er komen steeds meer 'yuppen' wonen in de grote huizen met 2 auto's.	Dank voor uw reactie. Inhoudelijke reactie op deze opmerking kunt u vinden in paragraaf 2.4 (Verkeer) en paragraaf 2.15 (Participatie) van de Reactienota. Op basis van de zorgen die we hebben ontvangen over het gebruik van de Wolter Heukelslaan als sluiproute wordt er een aanpassing gedaan aan het IPvE. De inritconstructie naar de Wolter Heukelslaan, vanaf de Museumlaan, wordt versmald, waardoor deze inrit niet uitnodigend is voor doorgaand verkeer, zie ook paragraaf 3 (Overzicht van aanpassingen) uit de Reactienota.
88	Goed aan het plan is initiatief tot herstel Maliebaan zoals vroeger. Er wordt verkeerstechnisch geen rekening gehouden met de grote gevolgen voor de omliggende straten zoals de Wolter Heukelslaan. Er gaat een enorme verkeer- en parkeertoename komen in de Wolter Heukelslaan aangezien deze straat als beste alternatief geldt indien de Maliebaan beperkt autoverkeer gaat toelaten. Hetzelfde geldt voor parkeren. Waarom is in het verkeerskundig model geen rekening gehouden met de extra verkeersdrukte op de Wolter Heukelslaan? Waarom worden er niet eerst concrete oplossingen voor de Wolter Heukelslaan uitgewerkt aangezien de gevolgen enorm groot kunnen zijn voor het leefniveau, de huizen (trillingen), kinderen op straat en de bomen. Verminderen aantal parkeerplaatsen is geen goed idee. Zijn al te weinig parkeerplekken in de wijk. Afgelopen jaren alleen maar drukker geworden met auto's. Als je in de avond thuis komt na 20.00 uur vind je geen parkeerplaats meer. Daar werkt minder parkeerplaatsen niet aan mee.	Dank voor uw reactie. Inhoudelijke reactie op deze opmerking kunt u vinden in paragraaf 2.4 (Verkeer) en 2.10 (Parkeren). Op basis van de zorgen die we hebben ontvangen over het gebruik van de Wolter Heukelslaan als sluitroute wordt er een aanpassing gedaan aan het IPvE. De inritconstructie naar de Wolter Heukelslaan, vanaf de Museumlaan, wordt versmald, waardoor deze inrit niet uitnodigend is voor doorgaand verkeer, zie ook paragraaf 3 (Overzicht van aanpassingen) uit de Reactienota.
89	Mooie plannen voor het herstel van de statige straat de Maliebaan. Gevolgen voor omliggende straten (meer drukte op paralelwegen), geluidshinder en schade aan oude(re) woningen in straten die niet geschikt zijn voor dermate meer verkeersdruk, parkeer(on)mogelijkheden. Verminderen parkeerplaatsen is slecht, parkeren is al uitdagend genoeg in de omgeving.	Dank voor uw reactie. Inhoudelijke reactie op deze opmerking kunt u vinden in paragraaf 2.4 (Verkeer) 2.10 (Parkeren) en 2.11 (Geluid en trillingen).
90	Mijn zorg ligt vooral bij ons huidige woon adres, de Wolter Heukelslaan. Deze straat loopt parallel aan de maliebaan. Het verkeer wat nu via de biltstraat of museumlaan naar het centrum of de centrum ring wil, zal meer door deze straat gaan rijden. De straat is hier niet op ingericht. 1. De klinkers zorgen voor geluidsoverlast bij veel gebruik van de straat 2. De straat is erg smal, voor fietsers is het in de huidige situatie al gevaarlijk. 3. De straat is niet ingericht op zwaar en groot verkeer. Kortom de leefbaarheid en doorstroom van de straat is een grote zorg.	Dank voor uw reactie. Inhoudelijke reactie op deze opmerking kunt u vinden in paragraaf 2.4 (Verkeer) van de Reactienota. Op basis van de zorgen die we hebben ontvangen over het gebruik van de Wolter Heukelslaan als sluitroute wordt er een aanpassing gedaan aan het IPvE. De inritconstructie naar de Wolter Heukelslaan, vanaf de Museumlaan, wordt versmald, waardoor deze inrit niet uitnodigend is voor doorgaand verkeer, zie ook paragraaf 3 (Overzicht van aanpassingen) uit de Reactienota.

91	Goed aan het plan vind ik de oplossing voor de kruising bij de Burg. Reigerstraat.. Beter aan het plan kan het opverzien van de gevolgen van de beperking van autoverkeer over de Maliebaan. Maliebaan is een belangrijke toegangsroute naar de stad. Hoe wordt omgaan met extra autoverkeer drukte in de andere straten en minder parkeerplaatsen? Minder parkeerplaatsen is een slecht plan. Wordt steeds lastiger om parkeerplek te vinden. Voor bezoekers helemaal lastig. Hoe wordt omgegaan met extra verkeerstoename via Wolter Heukelslaan? Gaat als alternatieve route gebruikt worden. Is slecht voor de oude huizen (trillingen) daar. De huizen aan de Wolter Heukelslaan hebben geen voortuinen. Het is een smalle klinkerweg. Levensgevaarlijk voor de kinderen die daar spelen. Je kan ook niet inhalen in deze straat.	Dank voor uw reactie. Inhoudelijke reactie op deze opmerking kunt u vinden in paragraaf 2.4 (Verkeer) van de Reactienota. Op basis van de zorgen die we hebben ontvangen over het gebruik van de Wolter Heukelslaan als sluitroute wordt er een aanpassing gedaan aan het IPvE. De inritconstructie naar de Wolter Heukelslaan, vanaf de Museumlaan, wordt versmald, waardoor deze inrit niet uitnodigend is voor doorgaand verkeer, zie ook paragraaf 3 (Overzicht van aanpassingen) uit de Reactienota.
92	Ik zie nog geen voordelen. Er is nu al een te groot parkeertekort in de buurt. Als de Maliebaan gedeeltelijk afgesloten wordt krijg je alleen maar meer sluipverkeer door straten waar kinderen spelen. Ik lees nergens terug hoe om wordt gegaan met sluipverkeer. Dag wordt er ramp. En is dan ook niet meer terug te draaien. Verminderen aantal parkeerplaatsen is een slecht idee; nog meer vertraging en minder parkeerplaatsen.	Dank voor uw reactie. Inhoudelijke reactie op deze opmerking kunt u vinden in paragraaf 2.4 (Verkeer) en 2.10 (Parkeren).
93	De Wolter Heukelslaan zal extra belast worden. Meer (vracht-)verkeer, meer geluid, meer schade aan oude woningen, onveiliger et cetera. Verminderen aantal parkeerplaatsen is niet goed. De parkeerdruk op de Wolter Heukelslaan zal toenemen, en die is op dit moment al vrij groot (met name tot ongeveer nummer 50, dichtst bij het centrum). Let wel: de parkeerplaatsen onder de bomen kunnen nauwelijks gebruikt worden i.v.m. vogelpoep.	Dank voor uw reactie. Inhoudelijke reactie op deze opmerking kunt u vinden in paragraaf 2.4 (Verkeer) van de Reactienota. Op basis van de zorgen die we hebben ontvangen over het gebruik van de Wolter Heukelslaan als sluitroute wordt er een aanpassing gedaan aan het IPvE. De inritconstructie naar de Wolter Heukelslaan, vanaf de Museumlaan, wordt versmald, waardoor deze inrit niet uitnodigend is voor doorgaand verkeer, zie ook paragraaf 3 (Overzicht van aanpassingen) uit de Reactienota.
94	Goed zijn de betere groenvoorzieningen. Slechte begeleiding van het autoverkeer, dat niet alleen via de ventweg zal rijden maar ook door Oudwijk (Wolter Heukelslaan). Daarnaast gaat het druk uitoefenen op de schaarse parkeervoorzieningen in Oudwijk.	Dank voor uw reactie. Inhoudelijke reactie op deze opmerking kunt u vinden in paragraaf 2.4 (Verkeer) en 2.10 (Parkeren). Op basis van de zorgen die we hebben ontvangen over het gebruik van de Wolter Heukelslaan als sluitroute wordt er een aanpassing gedaan aan het IPvE. De inritconstructie naar de Wolter Heukelslaan, vanaf de Museumlaan, wordt versmald, waardoor deze inrit niet uitnodigend is voor doorgaand verkeer, zie ook paragraaf 3 (Overzicht van aanpassingen) uit de Reactienota.

95	Goed aan het plan is dat het groener wordt en meer eenheid met park Lepelenburg. Door het plan wordt de verkeersstroom verplaatst naar de Wolter Heukelslaan, die is daar niet op ingericht. Het is een wijk waar gewoond wordt en kinderen buiten spelen meer dan nu op de Maliebaan. Dit geeft geluidshinder en is niet goed voor de oude huizen. Deze hebben al veel te voortduren gehad van de spoorlijn die er ligt. Daarnaast zal er meer gebruik worden gemaakt vd parkeerplaatsen, en daar zijn er nu al te weinig van. Minder parkeerplekken Maliebaan is niet goed want daar krijgen de buurten daaromheen last van. Dit kan niet de bedoeling zijn.	Dank voor uw reactie. Inhoudelijke reactie op deze opmerking kunt u vinden in paragraaf 2.4 (Verkeer) en 2.10 (Parkeren). Op basis van de zorgen die we hebben ontvangen over het gebruik van de Wolter Heukelslaan als sluitroute wordt er een aanpassing gedaan aan het IPvE. De inritconstructie naar de Wolter Heukelslaan, vanaf de Museumlaan, wordt versmald, waardoor deze inrit niet uitnodigend is voor doorgaand verkeer, zie ook paragraaf 3 (Overzicht van aanpassingen) uit de Reactienota.
96	Wij wonen aan de Wolter Heukelslaan. Een prachtige historische laan met monumentale panden. Is er rekening gehouden met het feit dat - door de aanpassing van de Maliebaan- hier veel meer verkeer door gaat rijden? Ten eerste beschadigt dit de historische huizen en bomen, ten tweede, is het gevaarlijk voor kinderen (smalle straat) en tot slot, het zal tot een grote opstopping leiden. Is hiermee rekening gehouden in het plan? Hoe zorgen jullie er voor dat de leefbaarheid in de Wolter Heukelslaan wordt gewaarborgd? We maken hier als buurt erg veel zorgen over.	Dank voor uw reactie. Inhoudelijke reactie op deze opmerking kunt u vinden in paragraaf 2.4 (Verkeer) van de Reactienota. Op basis van de zorgen die we hebben ontvangen over het gebruik van de Wolter Heukelslaan als sluitroute wordt er een aanpassing gedaan aan het IPvE. De inritconstructie naar de Wolter Heukelslaan, vanaf de Museumlaan, wordt versmald, waardoor deze inrit niet uitnodigend is voor doorgaand verkeer, zie ook paragraaf 3 (Overzicht van aanpassingen) uit de Reactienota.
97	Wat er goed is aan het plan is een vraag die wij lastig kunnen beantwoorden. Wij zitten als uitvaartcentrum gevestigd aan de Wolter Heukelslaan en ervaren al heel lang dat het verkeer steeds meer toeneemt. Bij de herinrichting van de Maliebaan zal dit voor extra verkeersoverlast zorgen, wat ten koste gaat van de bereikbaarheid en veiligheid van ons uitvaartcentrum. Als het plan doorgaat, zou op zijn minst de Wolter Heukelslaan volledig eenrichtingsverkeer gemaakt moeten worden. De bereikbaarheid van ons uitvaartcentrum is voor veel van onze bezoekers al een uitdaging. Laat staan dat er in de directe omgeving ook nog eens rond de 40 parkeerplaatsen gaan verdwijnen. Dit komt e.e.a. niet ten goede.	Dank voor uw reactie. Inhoudelijke reactie op deze opmerking kunt u vinden in paragraaf 2.4 (Verkeer) van de Reactienota. Op basis van de zorgen die we hebben ontvangen over het gebruik van de Wolter Heukelslaan als sluitroute wordt er een aanpassing gedaan aan het IPvE. De inritconstructie naar de Wolter Heukelslaan, vanaf de Museumlaan, wordt versmald, waardoor deze inrit niet uitnodigend is voor doorgaand verkeer, zie ook paragraaf 3 (Overzicht van aanpassingen) uit de Reactienota.
98	Keep the park spaces and car mobility in Maliebaan. Nice place to walk, but will make my quite street Wolter Heukelslaan to became croweded and dangerous. I am against it. Awful. Where I am supposed to keep my car?	Dank voor uw reactie. Inhoudelijke reactie op deze opmerking kunt u vinden in paragraaf 2.4 (Verkeer) en 2.10 (Parkeren) van de Reactienota. Op basis van de zorgen die we hebben ontvangen over het gebruik van de Wolter Heukelslaan als sluitroute wordt er een aanpassing gedaan aan het IPvE. De inritconstructie naar de Wolter Heukelslaan, vanaf de Museumlaan, wordt versmald, waardoor deze inrit niet uitnodigend is voor doorgaand verkeer, zie ook paragraaf 3 (Overzicht van aanpassingen) uit de Reactienota.

99	De gedachtegang om van Utrecht steeds meer een fietsstad te maken vind ik goed aan het plan. Er wordt geen rekening gehouden met de huidige situatie.De huidige Maliebaan is een ‘inprikker’ vanaf de ring dat een gebied van 150 hectare bedient met daarin het Spoorwegmuseum met 400.000 bezoekers per jaar, de Stadschouwburg, vele winkelstraten en duizenden woningen, en maakt deel uit van een goederenroute. Door de Maliebaan gedeeltelijk af te sluiten voor auto's komen de omliggende straten enorm onder druk te staan met extra autoverkeer en extra parkeerdruk. In het voorlopige IPvE komt komt de zorg die door veel mensen is uitgesproken over de gevolgen voor de Wolter Heukelslaan heel kort aan bod. Dit betreft het toenemende autoverkeer (lees sluipverkeer) bij beperkingen op de Maliebaan. Er is daarom een nulmeting op de Braamstraat gehouden (einde Wolter Heukelslaan), maar deze nulmeting is niet representatief. Op dit moment is er geen sluipverkeer en vertrekt 90% van de auto's uit de wijk niet via de Braamstraat (eenrichtingsverkeer), maar juist in de tegenovergestelde richting (de stad uit via Museumlaan). Deze nulmeting zegt dus niets over de huidige situatie, maar ook helemaal niets over de nieuwe situatie (aantallen) als sluipverkeer gebruik gaat maken van de Wolter Heukelslaan. Dat extra gebruik gemaakt gaat worden van de Wolter Heukelslaan is een zekerheid. Deze ervaringscijfers zijn er als er evenementen op de Maliebaan worden gehouden. Bij de laatste evenementen werd zelfs de Wolter Heukelslaan afgesloten (m.u.v. bestemmingsverkeer). Dit geeft de enorme auto- en parkeerdruk op de straat goed weer indien er maatregelen genomen worden op de Maliebaan. De Wolter Heukelslaan is dan ook de perfecte sluiproute bij beperkingen etc op de Maliebaan. De bewoners van de Wolter Heukelslaan waren dan ook verbijsterd dat de Wolter Heukelslaan in de verkeerskundige plannen niet zijn meegenomen bij het opmaken van het IPvE. Er zouden eerst passende oplossingen gevonden moeten worden voor de Wolter Heukelslaan en niet achteraf met een nulmeting het probleem op te lossen (doelredenering). De Wolter Heukelslaan is op sommige plekken niet meer dan 2,5 breed. In de ochtend rijden er veel bakfietsen, schoolgaande kinderen etc. Daar past geen sluipverkeer bij in zo'n smalle straat waar je elkaar niet kan passeren. De huizen aan de Wolter Heukelslaan hebben geen voortuinen, staan dicht op de weg. Ook de geluidsoverlast op deze klinkerweg en extra trillingen is een punt van aandacht. Net zoals de platanen die letterlijk aan de weg staan. Zijn voor al deze zaken metingen voor gedaan? Wij hopen echt dat alsnog de Wolter Heukelslaan meegenomen wordt in het plan en voordat er beslissingen genomen worden, er goed naar deze straat gekeken wordt. Uit alle documenten blijkt dat dit tot op heden niet zorgvuldig is gedaan. Slecht plan. Parkeren wordt al steeds moeilijker en met alle winkels, bedrijven, spoorwegmuseum zal de toestroom van auto's niet afnemen. Mocht dit wel het geval op de lange termijn zijn dan ondervinden de wijken hier heel veel last van.	Dank voor uw reactie. Inhoudelijke reactie op deze opmerking kunt u vinden in paragraaf 2.4 (Verkeer) en 2.10 (Parkeren). Op basis van de zorgen die we hebben ontvangen over het gebruik van de Wolter Heukelslaan als sluitroute wordt er een aanpassing gedaan aan het IPvE. De inritconstructie naar de Wolter Heukelslaan, vanaf de Museumlaan, wordt versmald, waardoor deze inrit niet uitnodigend is voor doorgaand verkeer

100	Ziet er mooi uit! Alleen geen rekening gehouden met de gevolgen voor de Wolter Heukelslaan. Als bewoners van de Wolter Heukelslaan hebben wij vaak contact met de gemeente gezocht om aandacht te vragen voor onze straat. Het gehele IPVE heeft geen rekening gehouden met de Wolter Heukelslaan. Dit is ook door de gemeente bevestigd. Nu achteraf heeft er wel een nulmeting plaatsgevonden in onze straat, maar het doel daarvan is onduidelijk. De huidige situatie aan het einde van de straat waar het eenrichtingsverkeer wordt is niet representatief. Zegt verder niets over de toename van sluipverkeer. De Wolter Heukelslaan is de perfecte sluip en parkeer route indien er vertraging is op de Maliebaan. De Wolter Heukelslaan nodigt hiervoor uit vanaf de Museumlaan gezien de grote breedte van de straat. Vervolgens wordt de straat steeds smaller tot iets meer dan 2 meter. Auto's kunnen elkaar nu al niet inhalen. Zelfs een fietser kan je niet inhalen in de straat. Wij begrijpen dan ook niet dat de gevolgen voor de Wolter Heukelslaan onderbelicht blijven. Zelfs externe stedenbouwkundige geven aan dat de ontwikkelingen op de Maliebaan voor veel overlast kunnen gaan zorgen in onze straat gezien de ligging en de belangrijke toegangsweg naar de stad, bedrijven, winkels etc. Hiervoor graag aandacht, ook als dit gevolgen heeft voor het plan op de Maliebaan. Als laatste vinden wij het onbegrijpelijk dat de nieuwsbrieven nooit zijn verspreid in onze straat. Wij hebben altijd zelf achter de informatie moeten aangaan. Verminderen aantal parkeerplekken is geen goed idee, er zijn namelijk al te weinig parkeerplekken!	Dank voor uw reactie. Inhoudelijke reactie op deze opmerking kunt u vinden in paragraaf 2.4 (Verkeer) van de Reactienota. Op basis van de zorgen die we hebben ontvangen over het gebruik van de Wolter Heukelslaan als sluitroute wordt er een aanpassing gedaan aan het IPvE. De inritconstructie naar de Wolter Heukelslaan, vanaf de Museumlaan, wordt versmald, waardoor deze inrit niet uitnodigend is voor doorgaand verkeer, zie ook paragraaf 3 (Overzicht van aanpassingen) uit de Reactienota.
101	Ik maak mij ernstig zorgen over dit plan. Er zijn veel zaken niet meegewogen. Zoals: 1. Veel meer verkeer door de Wolter Heukelslaan. 2. Geluidshinder en schade aan (oudere) woningen aan de Wolter Heukelslaan door de verkeerstoename. 3. Onveilige situatie voor kinderen en fietsers . De straat is vrij smal waardoor fietsers en bakfietsen kwetsbaar worden. Toename autoverkeer m.n. vrachtwagenverkeer wat komend van en gaan naar Berekuil gaat. . Parkeer(on) mogelijkheden. Door vermindering van parkeerplaatsen aan Maliebaan onstaat er meer parkeerdruk op omliggende straten komen. Hetgeen tot steeds meer rondrijdende autoverkeer zal leiden. Al deze gevolgen zijn mijn inziens niet of nauwelijks meegewogen door de gemeente. Ik zou graag zien d Graag ontvang ik van u bericht dat de bovenstaande bezwaren serieus worden genomen en er aandacht voor een goed alternatief zal zijn om de extra verkeersdrukte en oarkeerdruk idie nu zal ontstaan door de herontwikkeling van de Maliebaan in de wijk rondom en m.n. de Wolter Heukelslaan.at er een goed onderzoek wordt gedaan met name door een verkeersexpert zodat er een goed en verantwoord alternatief gevonden kan worden.	Dank voor uw reactie. Inhoudelijke reactie op deze opmerking kunt u vinden in paragraaf 2.4 (Verkeer) van de Reactienota. Op basis van de zorgen die we hebben ontvangen over het gebruik van de Wolter Heukelslaan als sluitroute wordt er een aanpassing gedaan aan het IPvE. De inritconstructie naar de Wolter Heukelslaan, vanaf de Museumlaan, wordt versmald, waardoor deze inrit niet uitnodigend is voor doorgaand verkeer, zie ook paragraaf 3 (Overzicht van aanpassingen) uit de Reactienota.
102	Geen goed plan omdat er niet geluisterd word naar de vele bezwaren. Het lijkt wel of iedereen tegen is in de wijk en zich grote zorgen maakt over de problemen die gaan ontstaan met gemotoriseerd verkeer aangezien deze ontmoedigd worden om de Maliebaan nog te gebruiken. Rekening houden met de bewoners van de Maliebaan en omliggende straten. Verder ook weinig rekening gehouden met de bedrijven en winkeliers. De hoofdweg gaat dicht voor autoverkeer en dan ook nog de rijbanen versmallen van de ventwegen wordt dramatisch voor de Wolter Heukelslaan. Is dan interessanter om door deze straat te gaan rijden richting Burg Reigerstraat en stad. Wolter Heukelslaan gaat het meeste last krijgen als de plannen doorgaan. Wij begrijpen dan ook niet dat in het verkeerskundig model waarop het plan gebaseerd is de Wolter Heukelslaan niet is meegenomen. In het IPVE is er nu wel een korte reactie gegeven op de toekomstige problemen rondom de wolter Heukelslaan, maar dit betreft alleen een nulmeting aan het einde van de straat in de huidige situatie. Is niet representatief, maar gaat ook volledig voorbij aan de nieuwe situatie. Als bewoners hebben wij hier vaak met elkaar over gesproken en contact gezocht, maar helaas is hier tot vandaag geen rekening meegehouden. Straks wordt onze straat een prachtige sluiproute en dat kan je dan vervolgens nooit meer terugdraaien.	Dank voor uw reactie. Inhoudelijke reactie op deze opmerking kunt u vinden in paragraaf 2.4 (Verkeer) van de Reactienota. Op basis van de zorgen die we hebben ontvangen over het gebruik van de Wolter Heukelslaan als sluitroute wordt er een aanpassing gedaan aan het IPvE. De inritconstructie naar de Wolter Heukelslaan, vanaf de Museumlaan, wordt versmald, waardoor deze inrit niet uitnodigend is voor doorgaand verkeer, zie ook paragraaf 3 (Overzicht van aanpassingen) uit de Reactienota.

103	Herstel Maliebaan in zijn vrijwel oorspronkelijke staat van vroeger is goed aan het plan. Er is onvoldoende gekeken naar het verleggen van de parkeerdruk naar omliggenden straten zoals de W. Heukelslaan en naar sluiproutes, zoals de W. Heukelslaan, die verkeer gaan gebruiken. Daarnaast zijn de meeste woningen oud en gevoelig voor scheuren door zwaar verkeer over hobbelige bestrating als gevolg van wortelgroei van de bomen. Mijn ervaring met inspraak in plannen van de gemeente is intussen zeer negatief. Alle voorspelde problemen in de Nachtegaalstraat voor fietsers op de rijbaan (blokkeringen door vrachtwagens en bestelbusjes, rijden in de uitlaatgassen van auto's) en voetgangers die op de stoep overlast ondervinden van fietsers en bakfietsers en geparkeerde fietsen, bakfietsen en uitstallingen van winkeliers. Maar als ik geen melding maak van verwachte problemen heb ik straks ook geen recht van spreken. Minder parkeerplaatsen betekent verleggen van de parkeerdruk naar omliggende straten.	Dank voor uw reactie. Inhoudelijke reactie op deze opmerking kunt u vinden in paragraaf 2.4 (Verkeer), 2.10 (Parkeren) en paragraaf 2.15 (Participatie). Op basis van de zorgen die we hebben ontvangen over het gebruik van de Wolter Heukelslaan als sluitroute wordt er een aanpassing gedaan aan het IPvE. De inritconstructie naar de Wolter Heukelslaan, vanaf de Museumlaan, wordt versmald, waardoor deze inrit niet uitnodigend is voor doorgaand verkeer, zie ook paragraaf 3 (Overzicht van aanpassingen) uit de Reactienota.
104	Goed aan het plan is meer veiligheid voor de fietsers. Er wordt geen rekening gehouden met de belangen (vele bezwaren) van de omwonenden, bedrijven, winkels etc. Het is een slecht plan, het gaat ten koste van de doorstroming op de Maliebaan. De hoofdweg wordt al afgesloten en de ventwegen worden versmald. Krijg je opstoppingen en auto- en vrachtverkeer gaat sluip routes gebruiken. Dit zal weer ten koste gaan van de Wolter Heukelslaan. Ideale alternatieve route indien Maliebaan steeds auto onvriendelijker wordt. Als bewoner van de Wolter Heukelslaan zijn wij niet betrokken bij de ontwikkeling. Wij hebben geen info ontvangen en na aandringen is er achteraf naar onze straat gekeken met een nulmeting aan het einde van de straat. Is niet representatief (zegt niets, is nu geen sluipverkeer aan einde van de straat) voor de nieuwe situatie. De gevolgen van extra parkeerdrukte en sluipverkeer gaan direct toenemen en daar is de straat niet op ingericht. Te smal. Een fietser kan zelfs met de auto niet worden ingehaald. De Maliebaan is zo'n belangrijke route richting de stad, spoorwegmuseum, winkels etc. Gevolgen zullen dan ook groot zijn voor de Wolter Heukelslaan aangezien deze straat direct te maken gaat krijgen met sluipverkeer. Deze ervaring is er al. Aangezien bij alle evenementen op de Maliebaan / Maliesingel de Wolter Heukelslaan als alternatieve route wordt gebruikt en dan ook vaak wordt afgesloten door een verkeersregelaar. Dat is ook niet zonder reden! Hopelijk wordt hier eerst goed over nagedacht voordat verder wordt gegaan met dit dure plan. Minder parkeerplaatsen zal de parkeerdruk alleen maar doen toenemen in de wijk. Voor bedrijven gevestigd aan de Maliebaan ook nadelig. Net zoals spoorwegmuseum. Gezien beperkte parkeerplekken bij het spoorwegmuseum.	Dank voor uw reactie. Inhoudelijke reactie op deze opmerking kunt u vinden in paragraaf 2.4 (Verkeer) van de Reactienota. Op basis van de zorgen die we hebben ontvangen over het gebruik van de Wolter Heukelslaan als sluitroute wordt er een aanpassing gedaan aan het IPvE. De inritconstructie naar de Wolter Heukelslaan, vanaf de Museumlaan, wordt versmald, waardoor deze inrit niet uitnodigend is voor doorgaand verkeer, zie ook paragraaf 3 (Overzicht van aanpassingen) uit de Reactienota.
105	Slecht plan. Gewoon bij oude situatie laten. Er zijn al genoeg wandel en fietspaden op de Maliebaan. Zo druk is het niet op deze paden dus begrijp niet waarom dit plan ontstaan is. Er staan veel bomen dus ook groen genoeg. Het is is een plan waarbij bewoners van de Maliebaan maar ook bewoners die in de buurt wonen veel last/hinder van (gaan) krijgen. Er is geen rekening gehouden met sluip verkeer over de Wolter Heukelslaan. Er komt veel meer verkeer. Er komt veel meer geluidsoverlast door autoverkeer en schade aan de woningen die aan de Wolter Heukelslaan liggen. Grotere onveiligheid voor fietsers en spelende kinderen. De laan is smal. Ook gezien het een belangrijke 'ader' is voor verkeer. oa naar spoorwegmuseum, winkels, bewoners etc... Door het plan ontstaat er veel meer verkeershinder voor de bewoners en omliggende wijk. Er komt een druk op de parkeermogelijkheden in de wijk omdat er op de Maliebaan minder plekken beschikbaar komen. Geen goed idee. de ventwegen zijn al smal genoeg en de parkeerplekken zijn hard nodig.	Dank voor uw reactie. Inhoudelijke reactie op deze opmerking kunt u vinden in hoofdstuk 1 (Inleiding) en paragraaf 2.2 (Doel), paragraaf 2.4 (Verkeer) en 2.10 (Parkeren) van de Reactienota. Op basis van de zorgen die we hebben ontvangen over het gebruik van de Wolter Heukelslaan als sluitroute wordt er een aanpassing gedaan aan het IPvE. De inritconstructie naar de Wolter Heukelslaan, vanaf de Museumlaan, wordt versmald, waardoor deze inrit niet uitnodigend is voor doorgaand verkeer, zie ook paragraaf 3 (Overzicht van aanpassingen) uit de Reactienota.

106	De verkeersdruk op de Wolter Heukelslaan zal toenemen en hier is geen rekening mee gehouden bij het opmaken van de plannen. Hier moet gewoon onderzoek naar worden gedaan zodat een goed alternatief gevonden kan worden.	Dank voor uw reactie. Inhoudelijke reactie op deze opmerking kunt u vinden in paragraaf 2.4 (Verkeer) van de Reactienota. Op basis van de zorgen die we hebben ontvangen over het gebruik van de Wolter Heukelslaan als sluitroute wordt er een aanpassing gedaan aan het IPvE. De inritconstructie naar de Wolter Heukelslaan, vanaf de Museumlaan, wordt versmald, waardoor deze inrit niet uitnodigend is voor doorgaand verkeer, zie ook paragraaf 3 (Overzicht van aanpassingen) uit de Reactienota.
107	Goed aan het plan is dat er meer groen komt. Beter aan het plan kan dat er rekening wordt gehouden met het sluipverkeer door de Wolter Heukellaan en het parkeerprobleem wat ook gaat volgen. ZEER onveilig voor kinderen!!!! Denk aub aan de veiligheid van onze kinderen. We merken nu al dat het gevaarlijk wordt en mensen geen rekening houden met fietsende kinderen. Het is wachten op het eerste ongeluk hier in de wijk!!!! Door verminderen aantal parkeerplaatsen verplaatst het probleem naar de omliggende straten wat zorgt voor flinke toename aan verkeer en onvoldoende parkeerplek voor bewoners. ZEER onveilig voor de kinderen!!!!!	Dank voor uw reactie. Inhoudelijke reactie op deze opmerking kunt u vinden in paragraaf 2.4 (Verkeer) van de Reactienota. Op basis van de zorgen die we hebben ontvangen over het gebruik van de Wolter Heukelslaan als sluitroute wordt er een aanpassing gedaan aan het IPvE. De inritconstructie naar de Wolter Heukelslaan, vanaf de Museumlaan, wordt versmald, waardoor deze inrit niet uitnodigend is voor doorgaand verkeer, zie ook paragraaf 3 (Overzicht van aanpassingen) uit de Reactienota.
108	Goed aan het plan: Meer ruimte voor leven in de stad, minder ruimte voor de auto. Minder parkeerplaatsen helemaal prima. Als de middenbaan voor zowel fietsers als voetgangers is, zal er voor voetgangers weinig aan zijn. Juist voor hen is er meer ruimte nodig in de stad om in het groen te kunnen ontspannen, een rondje te lopen, te flaneren. Dat doe je niet met (snel/snor/brom)fietsers vlak naast je. Wil je mensen werkelijk de ruimte geven om te 'flaneren zoals in Parijs' geef de middenbaan dan volledig aan de voetgangers. De ondergrond kan dan ook van dezelfde gestampte aarde zijn als de paden langs de singel, meer coherentie en ook echt een stukje Parijs in Utrecht. De twee buitenste wandelpaden (prima om de binnenste twee te verwijderen) kunnen elk een eenrichtingverkeer fietspad zijn. Met de zelfde rijrichting als de naastgelegen ventwegen. Voor de kruisingen zijn vast prima oplossingen te bedenken (bijvoorbeeld om de in/uitrit net naast de ventwegen te leggen). Maar vooral, dit geeft ook de mogelijkheid om het oudste fietspad van Nederland ook echt weer een fietspad te laten zijn! Conclusie: geef de middenbaan volledig aan de voetgangers zodat je ruimte krijgt in de stad om werkelijk te kunnen ontspannen en flaneren en laat het oudste fietspad van Nederland weer een echt fietspad zijn.	Dank voor uw reactie. Inhoudelijke reactie op deze opmerking kunt u vinden in paragraaf 2.7 (Middenbaan) van de Reactienota.
109	Goed dat er wat gebeurt. Instroom auto's beter reguleren. Verminderen aantal parkeerplekken prima. Maliebaan opknappen prima, mag niet tot schade en overlast leiden in de omgeving.	Dank voor uw reactie. Inhoudelijke reactie op deze opmerking kunt u vinden in paragraaf 2.4 (Verkeer) van de Reactienota.

110	Goed aan het plan is betere doorstroming en beter gebruik van wat nu nutteloze ruimte op de Maliebaan is (4 autobanen is echt overbodig). Het zou veiliger en prettiger zijn als de fietsers samen met de auto's over de ventwegen rijden en de rest van de maliebaan voor voetgangers is. Dan is het ook echt een park en geen doorgaande weg. Als het een 30 km/u weg is dan hebben fietsers meer gelijke snelheid met auto's dan met voetgangers. Ik fiets ook liever op de autobaan dan op het voetpad. Dit is voor de veiligheid echt van groot belang. Ik maak me er zorgen over dat er straks geen veilige voetgangersoversteekplaats meer is voor kinderen en mensen die slecht ter been zijn. Op de Nachtegaalstraat is die weggehaald. Door de stoplichten is er nu telkens wel een moment om over te steken dat er geen fietsers komen. Maar als er ook geen stoplichten meer zijn is een zebrapad op de Nachtegaalstraat ter hoogte van de Schoolstraat weer nodig om veilig oversteken voor kinderen mogelijk te maken. Want de stroom fietsers is oneindig. Dit is voor de veiligheid echt van groot belang. Misschien kan er ook gekeken worden naar het gebruik van de parkeerplekken achter de panden op de Maliebaan. Dat is privebezit maar staat grotendeels leeg. Zonde van de ruimte en het zou mooi zijn om die ruimte te benutten om parkeren in de omliggende smalle straatjes weg te kunnen halen. Het is dringender dat er minder geparkeerd wordt in de omliggende veel te smalle straten van Buiten Wittevrouwen dan dat er minder geparkeerd wordt op de Maliebaan. Op de Maliebaan is ruimte, terwijl in de smalle straten helemaal geen ruimte is om uberhaubt over de stoep te lopen of te kunnen fietsen, beter daar parkeerplekken weghalen om ruimte te creëren en wat extra op de Maliebaan.	Dank voor uw reactie. Inhoudelijke reactie op deze opmerking kunt u vinden in paragraaf 2.6 (Kruising), 2.7 (Middenbaan) van de Reactienota.

111	Ik vind het stukje Zocherpark aan het einde van de Maliebaan mooi geworden. Niet altijd even handig om als fietser te moeten afslaan, als je via Maliesingel komt en de Maliebaan ventweg op wil. Maar verder wel iets overzichtelijker geworden. de Nachtegaalstraat is ook beter geworden. Echter de Maliebaan? Uiteraard is het altijd een mooi streven om iets groener te maken. Maarrrrr het lepelenburg is al jaren een verzamelplaats voor junks en dealers. Ook al is er nu een camera opgehangen, het moet geen verplaatsing van het probleem worden naar de Maliebaan. er is weinig sociale controle daar. Dat zou betekenen dat er weer camera's daar opgehangen moeten worden. Een beetje van de gekke, als je bedenkt dat we niet in een camerastaat moeten leven. Op dit moment valt het nog mee, met vreemde figuren die daar rond hangen. Af en toe een verdwaalde alcoholist, maar lekker beschut zitten doen ze daar niet. Als je daar een fietspad van maakt, en niemand durft daar meer te fietsen vanwege dealers etc, lijkt mij dat geen sprong voorwaarts. Kortom, hoe het huidige plan is voorgeschoteld, zie ik alleen maar beren op de weg. Overigens vind ik ook niet dat de fietser altijd prioriteit moet krijgen. Soms ook een kamikaze actie om te willen stoppen, terwijl er een stroom van fietsers (en dan met name die op een ebike) achter je fietst en dus dan bijna ongelukken hebt. Laat staan hoe dit voor wat oudere mensen moet zijn. De meeste fietsers rijden door rood en hebben geen licht op de fiets. Misschien iets om aan te pakken? Niet de middenweg opheffen! Het doorgaande verkeer moet doorgaand blijven. Anders wordt de druk op de Wolter Heukelslaan geheid opgevoerd. Dat is dan verplaatsing van het probleem. Terwijl er niet veel mensen aan de Maliebaan wonen, is dat wel het geval voor de Wolter Heukelslaan (en de dienstdoende uitvaartcentrum, die ook menigmaal de weg blokkeert voor diverse uitvaarten). Ook het opheffen van de parkeerplekken is waardeloos. Ik woonde aan de Wolter Heukelslaan toen het nog vrij parkeren was. Nou dat was een feestje, maar niet heus. Iedereen die aan de Maliebaan moest zijn, parkeerde hier. Dat was eindelijk opgelost door ze te laten betalen. Maar zie het al gebeuren, dat het weer te druk wordt + doorgaansroute + uitvaartcentrum. Ehhhh nee geen goed plan. Problemen die je op voorhand al kan aan zien komen. Afgezien van de onpraktische aanpak, van inparkeren en een doorgaande weg zijn. Nu is het al een opstopping als iemand op de Maliebaan wil parkeren, maar daar heb je voornamelijk fietsers mee. Minder parkeerplaatsen geen goed idee; de auto's die bij de bedrijven moeten zijn, zullen nu aan de Wolter Heukelslaan parkeren. Extra druk op de straat. Dat was in het verleden al zo, toen het gratis parkeren was. Er worden nu parkeerplekken geschrapt, net zoals in de binnenstad, hetgeen betekent dat de druk wordt opgevoerd in de wijken erom heen. Dus van een oplossing is geen sprake, slechts het verleggen van het probleem. Als je daarbij optelt dat van veel grote huizen nu appartementen worden gemaakt, wordt de parkeergelegenheid alleen maar schaarser. En niemand stapt uit zijn auto, zeker niet in de zogenaamde tweeverdienerswijk. Tevens is de Biltstraat geen doorgaansweg meer, waardoor de druk op deze wijk alleen maar toeneemt. De Wolter Heukelslaan is overigens voor een groot gedeelte tweerichtingsverkeer, hoe dat moet met toenemende verkeersdruk is mij een raadsel.	Dank voor uw reactie. Inhoudelijke reactie op deze opmerking kunt u vinden in paragraaf 2.4 (Verkeer) en 2.5 (Venwegen) van de Reactienota. Op basis van de zorgen die we hebben ontvangen over het gebruik van de Wolter Heukelslaan als sluitroute wordt er een aanpassing gedaan aan het IPvE. De inritconstructie naar de Wolter Heukelslaan, vanaf de Museumlaan, wordt versmald, waardoor deze inrit niet uitnodigend is voor doorgaand verkeer, zie ook paragraaf 3 (Overzicht van aanpassingen) uit de Reactienota.

112	Het lijkt me mooi als er een park komt. Er kan ruimer gekeken worden naar de gevolgen voor de rest van de buurt. Verkeersdruk op Wolter Heukelslaan zal flink toenemen. Ik vraag extra drempels ook voor het hofje, die zijn er nu niet, er wordt nu al heel vaak veel te hard gereden en ik wil dat er een 30 km gebied van wordt gemaakt. Ook los van de veranderingen op de Maliebaan wilde ik dit al maar nu is deze wens dringend geworden. Er spelen kinderen, veel fietsers, veel katten. Mijn kat is er al doodgereden. Ik denk dat de bewoners van de Maliebaan blij zijn dat er geprobeerd wordt het verkeer langzamer te laten rijden. Er moeten ook maatregelen worden genomen zoals extra en ophogen verkeersdrempels Wolter Heukelslaan. Hier wordt nu al te hard gereden en voor het hofje wordt helemaal af en toe gescheurd door auto's en maaltijdbezorgers. Hier moeten drempels komen en 30 km zone	Dank voor uw reactie. Inhoudelijke reactie op deze opmerking kunt u vinden in paragraaf 2.4 (Verkeer) van de Reactienota. Op basis van de zorgen die we hebben ontvangen over het gebruik van de Wolter Heukelslaan als sluitroute wordt er een aanpassing gedaan aan het IPvE. De inritconstructie naar de Wolter Heukelslaan, vanaf de Museumlaan, wordt versmald, waardoor deze inrit niet uitnodigend is voor doorgaand verkeer, zie ook paragraaf 3 (Overzicht van aanpassingen) uit de Reactienota.
113	Dat herinrichting van de Maliebaan extra zou kunnen bijdragen aan het Utrechtse beleid om de stad zo fiets- en wandelveilig mogelijk te maken is goed aan het plan. Als het verminderen van parkeerplaatsen kan zonder hinder voor de bewoners in en rond Maliebaan nieuwe vorm, dan is dit in orde. In de veranderfase moet de Gemeente Utrecht stappen nemen om de Wolter Heukelslaan en z'n bewoners te ontzien. Samenvattend: als veiligheids-risico's vermeden kunnen worden is het wat mij betreft oké. Zo dit niet het geval is, zou ik tegen het veranderings-plannen stemmen.	Dank voor uw reactie. Inhoudelijke reactie op deze opmerking kunt u vinden in paragraaf 2.4 (Verkeer) van de Reactienota. Op basis van de zorgen die we hebben ontvangen over het gebruik van de Wolter Heukelslaan als sluitroute wordt er een aanpassing gedaan aan het IPvE. De inritconstructie naar de Wolter Heukelslaan, vanaf de Museumlaan, wordt versmald, waardoor deze inrit niet uitnodigend is voor doorgaand verkeer, zie ook paragraaf 3 (Overzicht van aanpassingen) uit de Reactienota.
114	Verbetering van de groene leefomgeving op de Maliebaan is een mooi initiatief, maar het doel zou de promenade moeten zijn, niet een fietssnelweg!De inschatting van sluipverkeer over de Wolter Heukelslaan moet echt fatsoenlijk onderzocht worden en niet afgedaan met een simpele meting ten zuiden van de braamstraat. Het is momenteel al bijna niet mogelijk een fietser of tegemoet komend verkeer te passeren, en diverse bezorgbussen en vrachtwagens blokkeren regelmatig de doorgang. Daarnaast is het weghalen van de verkeerslichten op de kruising vragen om problemen op de ventwegen aangezien de drukte door fietsers alleen maar toeneemt vanuit de diverse richtingen. Creëer voldoende zitgelegendheid en prullenbakken , met name ook voor hondeneigenaren poepbakken en duidelijke looproutes waar de hond mee mag! Het versmallen van de ventwegen en de invloed op het verkeer op de maliebaan is naar mijn mening zwaar onderschat. Bredere auto's gaan al zorgen voor minder parkeermogelijkheid, door herinrichting van de nachtegaalstraat wordt het gebied natuurlijk populairder, maar daardoor ook de druk op parkeren, afname van 11% is dan fors.	Dank voor uw reactie. Inhoudelijke reactie op deze opmerking kunt u vinden in paragraaf 2.4 (Verkeer), paragraaf 2.6 (Kruising) en paragraaf 2.7 (Middenbaan) van de Reactienota. Op basis van de zorgen die we hebben ontvangen over het gebruik van de Wolter Heukelslaan als sluitroute wordt er een aanpassing gedaan aan het IPvE. De inritconstructie naar de Wolter Heukelslaan, vanaf de Museumlaan, wordt versmald, waardoor deze inrit niet uitnodigend is voor doorgaand verkeer, zie ook paragraaf 3 (Overzicht van aanpassingen) uit de Reactienota.

115	Goed dat de Mailiebaan weer in oude luister wordt hersteld en de veiligheid van de kruising Maliebaan en Reigerstraat/Nachtegaalstraat wordt vergroot. Wij vragen ons af wat de gevolgen van deze plannen gaan zijn voor de Wolter Heukelslaan en de omliggende buurt. Onze vraag is wat dit betekent voor de parkeerdruk op de Wolter Heukelslaan. Daar zijn al weinig parkeerplaatsen. We maken ons sowieso zorgen over de gevolgen voor de Wolter Heukelslaan, onze woonstraat. We maken ons zorgen dat de Wolter Heukelslaan een sluiproute gaat worden met als gevolg toenemende verkeersdrukte, geluidshinder, schade aan woningen door vrachtverkeer, onveilige situatie voor kinderen, fietsers en huisdieren en parkeeroverlast. Wij vinden de Wolter Heukelslaan nu al regelmatig onveilig door snelrijdend verkeer. Liever zien we juist dat de veiligheid in onze straat wordt vergroot dmv snelheidsbeperking en vermindering van autoverkeer. Dit plan zou zomaar eens het tegenovergestelde kunnen bewerkstelligen. Hoe gaat de gemeente dit voorkomen? Daar horen we graag meer over. Alvast bedankt.	Dank voor uw reactie. Inhoudelijke reactie op deze opmerking kunt u vinden in paragraaf 2.4 (Verkeer) van de Reactienota. Op basis van de zorgen die we hebben ontvangen over het gebruik van de Wolter Heukelslaan als sluitroute wordt er een aanpassing gedaan aan het IPvE. De inritconstructie naar de Wolter Heukelslaan, vanaf de Museumlaan, wordt versmald, waardoor deze inrit niet uitnodigend is voor doorgaand verkeer, zie ook paragraaf 3 (Overzicht van aanpassingen) uit de Reactienota.
116	Een slecht plan voor de huidige Maliebaan bewoners maar ook voor de bewoners van de Wolter Heukelslaan. Wij wonen aan de Wolter Heukelslaan en hebben grote zorgen dat er veel verkeer nu over onze laan zal gaan dicht langs de huizen met extra geluidsoverlast tot gevolg en mogelijke schade aan de huizen. Het parkeren zal ook steeds moeilijker worden. Op de Maliebaan is veel ruimte , ook voor verkeer. Door het plaatsen van drempels op de huidige rijbaan van de Maliebaan kan veel ergernis over te snel rijden en lawaai worden opgelost. Parkeren op de de Wolter Heukelslaan wordt ook steeds moeilijker en zal nog slechter worden met deze plannen.	Dank voor uw reactie. Inhoudelijke reactie op deze opmerking kunt u vinden in paragraaf 2.4 (Verkeer) en 2.10 (Parkeren) van de Reactienota. Op basis van de zorgen die we hebben ontvangen over het gebruik van de Wolter Heukelslaan als sluitroute wordt er een aanpassing gedaan aan het IPvE. De inritconstructie naar de Wolter Heukelslaan, vanaf de Museumlaan, wordt versmald, waardoor deze inrit niet uitnodigend is voor doorgaand verkeer, zie ook paragraaf 3 (Overzicht van aanpassingen) uit de Reactienota.
117	Goed aan het plan is meer ruimte voor groen. Nadenken over waar het verkeer naartoe gaat als het niet meer over de Maliebaan gaat: de Wolter Heukelslaan is dan een logisch alternatief en de klinkerweg is daar niet tegen bestand. Ook is die straat erg smal en nu al lastig doorheen te rijden. Ik weet niet genoeg van de parkeer druk daar om een mening te vormen.	Dank voor uw reactie. Inhoudelijke reactie op deze opmerking kunt u vinden in paragraaf 2.4 (Verkeer) van de Reactienota. Op basis van de zorgen die we hebben ontvangen over het gebruik van de Wolter Heukelslaan als sluitroute wordt er een aanpassing gedaan aan het IPvE. De inritconstructie naar de Wolter Heukelslaan, vanaf de Museumlaan, wordt versmald, waardoor deze inrit niet uitnodigend is voor doorgaand verkeer, zie ook paragraaf 3 (Overzicht van aanpassingen) uit de Reactienota.
118	Fietsersbond: Reactie in deel 2 opgenomen	Antwoord in deel 2 opgenomen

119	Willen voetgangers (jong én oud) op een autovrije middenbaan veilig en vooral prettig kunnen verblijven, dan moet de fietser hier geen vrij spel krijgen. Het verschil in snelheid en hoogte is te groot, zeker versus (snel) woon-werk fietsers voor wie de Maliebaan slechts onderdeel is van hun doorgaande route. Een enigszins vergelijkbare situatie in het Wilhelminapark (de geasfalteerde promenade) laat zien dat ondanks de bebording (voetpad, met inrijden fietsers toegestaan), hogere verblijfswaarde (park) en minder doorgaand fietsverkeer (voornamelijk scholieren), de veiligheid en comfort van voetgangers tóch in de knel komt: voetgangers worden er naar de zijkant gedwongen. Liever aansluiting zoeken bij het succes van de Oosterspoorbaan waar wandel- en fietspad gescheiden zijn en de voetganger en fietser zich gelijkwaardig t.o.v. elkaar kunnen verplaatsen. Als dat niet mogelijk is, pas dan de middenbaan zodanig aan dat voetganger en fietser gelijkwaardig zijn door fietssnelheidsremmende maatregelen, bijvoorbeeld gravel als toplaag en andere fiets-te-gast inrichting en communicatie. Snelle woon-werk fietsers kunnen via de ventwegen waar snelheidsverschil tussen auto, vrachtwagen en (snel)fietser klein is. Als ‘verdampend’ doorgaand vracht- en autoverkeer niet elders door Oost gaat rijden, kan deze herinrichting de leefbaarheid van de wijk ten goede komen.	Dank voor uw reactie. Inhoudelijke reactie op deze opmerking kunt u vinden in paragraaf 2.7 (Middenbaan) van de Reactienota.
120	Lijkt een prima plan. Het wordt er zeker mooier op. Goed aan het plan is sowieso het opknappen van de Maliebaan. Kan en mag een opfrisbeurt gebruiken. Het is eigenlijk een 'baan' die is te vergelijken met het Lange Voorhout in Den Haag. Maar die oogt toch wat mooier en netter. Kans op kleine ongelukken en groot ongemak. De zwakke plek in dit verhaal is het verkeer en de verkeersdoorstroming. Wie rond de ochtend- en of avondspits langs de Maliebaan loopt, ziet en hoort hoe druk het is. Dat is best (nog) veel (doorgaand) verkeer. Die hoeveelheid aan verkeer via de 'ventwegen' gaan leiden, lijkt niet realistisch. Al was het maar vanwege de diverse kinderopvanginstellingen (3 à 4) die langs de Maliebaan zitten. Of leidt tot sluipverkeer via andere straten, wat dan weer echt 'woonstraten' zijn. De Maliebaan is als 'verkeersader' nog net te druk, te belangrijk, om die zonder aanvullende (verkeers)maatregelen te veranderen in de bedachte (zeker mooie) wandelpromenade. Als de beoogde vernieuwing van de Maliebaan niet goed is ingebed in gelijktijdige (verkeers)maatregelen en wordt uitgevoerd zoals nu bedacht, leidt dat tot groot ongemak en kleine ongelukken. Dan is de glans van zo'n mooi initiatief er snel af. Dat zou jammer zijn. Langzamer rijden in de stad is altijd een goed idee. Al blijft dat voor sommige 'coureurs' een lastige opgave. Meer nog dan de snelheid is de hoeveelheid verkeer hier een issue, m.n. (doordeweeks) tijdens de ochtend- en avondspits. Ik steek het kruispunt in het midden van de Maliebaan 2 à 3 keer per dag over. Paar keer per dag écht druk.	Dank voor uw reactie. Inhoudelijke reactie op deze opmerking kunt u vinden in paragraaf 2.4 (Verkeer) en 2.5 (Venwegen) en 2.6 (Kruising)van de Reactienota.
121	Stichting Wilhelminapark: Het plan vergroent de Maliebaan en brengt daar rust, doordat hij niet meer als doorgangsweg voor autoverkeer wordt ingericht. Zo ontstaat een groene zone, - zeker wanneer deze in het verlengde van het Oosterspoorbaanpark en het Wilhelminapark wordt gezien. Het is onduidelijk hoe voorkomen gaat worden dat er verkeersdruk op de wegen rond het Wilhelminapark ontstaat. Opheffen van de huidige hoofdroute van de Maliebaan zal er immers toe leiden dat auto- en vrachtverkeer sluiproutes gaat zoeken, -zeker waar het toeleveringsvervoer betreft. Bovendien wordt verkeersdrukte op de Burgemeester Reigerstraat ontmoedigd, waardoor de druk op de noordkant (de rotonde Museumlaan / Snellenlaan) toeneemt. Hoe deze noordkant meer precies wordt ingericht is nog onduidelijk. Van belang is dat het verkeer op deze rotonde niet via de Museumlaan, maar via de Snellenlaan naar de Berenkuil wordt geleid, zodat de druk op Hogelandse park – Emmalaan – Wilhelminapark af- in plaats van toeneemt, waardoor het groen in dit gebied kan worden ontzien.	Dank voor uw reactie. Inhoudelijke reactie op deze opmerking kunt u vinden in paragraaf 2.4 (Verkeer) van de Reactienota.

122	Het is natuurlijk erg leuk voor het stadsbeeld als de Maliebaan in oude luister wordt hersteld. Ik ontkom niet aan de indruk dat er niet goed is of wordt nagedacht over alle consequenties van de plannen. Hoe realistisch is dit plan? ‘De menselijke maat, het belang van de gewone burger in de gewone straten’ lijkt over het hoofd te zijn of worden gezien. Echter: we leven niet meer in de Middeleeeuwen. Is er nagedacht over het vracht- en autoverkeer? Kan dat over de versmalde ventwegen rijden? Dat mag beslist niet door de omringende straten zoals de Wolter Heukelslaan worden geleid. Dit moet echt voorkomen worden en hier zal beslist een oplossing voor moeten worden bedacht. Verminderen aantal parkeerplaatsen gaat beslist voor problemen zorgen.	Dank voor uw reactie. Inhoudelijke reactie op deze opmerking kunt u vinden in paragraaf 2.4 (Verkeer) van de Reactienota. Op basis van de zorgen die we hebben ontvangen over het gebruik van de Wolter Heukelslaan als sluitroute wordt er een aanpassing gedaan aan het IPvE. De inritconstructie naar de Wolter Heukelslaan, vanaf de Museumlaan, wordt versmald, waardoor deze inrit niet uitnodigend is voor doorgaand verkeer, zie ook paragraaf 3 (Overzicht van aanpassingen) uit de Reactienota.
123	Een mooi plan. Alhoewel bij mij de urgentie van aanpak van de Maliebaan ontbreekt. Deze laan is al mooi. Zeker ten opzichte van andere wijken in de stad die mogelijk wat meer groen kunnen gebruiken dan deze laan. De bestrating op de ventwegen maakt dat er meer geluid door het verkeer. Het asfalt op de hoofdweg is hier geschikter voor. Behalve het aantal parkeerplaatsen ben ik zeer benieuwd wat dit plan betekent voor de effecten op het sluipverkeer door de buurt. De Wolter Heukelslaan is een makkelijk alternatief voor de Maliebaan. Het verschil is wel dat de Wolter Heukelslaan een buurt ontsluitingdweg is en geen wijk ontsluitingsweg of ontsluiting van de stal naar de snelwegen. Waarvoor de Maliebaan nu wel geschikt voor is en straks niet meer. Dat lijkt me een probleem voor de omgeving en dus met name de Wolter Heukelslaan. De parkeerplaatsen op de Maliebaan staan altijd vol dag en nacht. Zo ook de Wolter Heukelslaan. Wordt er integraal nagedacht over parkeerplekken in de buurt het plaatsen van elektrische parkeerplaatsen en vuilcontainers? Zou u kunnen aangeven wat die integrale afweging zegt? Voor de kwaliteit van de buitenruimte en het aantal pp in de buurt dus groter dan alleen het plangebied Maliebaan? Zou ik graag deze integratie afweging zien.	Dank voor uw reactie. Inhoudelijke reactie op deze opmerking kunt u vinden in hoofdstuk 1 (Inleiding), paragraaf 2.2 (Doel), in paragraaf 2.4 (Verkeer), 2.5 (Ventwegen) en 2.11 (Geluid en trillingen) van de Reactienota.
124	Reactie in deel 2 opgenomen	Antwoord in deel 2 opgenomen
125	Het ontwerp ziet er mooi uit, en de focus op de fietser en voetganger is goed. De vele fietsers op de Maliebaan verdienen meer ruimte. De gevolgen voor de omliggende straten, denk aan sluipverkeer, verhoogde parkeerdruk, vrachtverkeer dat schade aan monumentale panden kan veroorzaken, etc. Verminderen parkeerplaatsen zal voor de Maliebaan bepaalde voordelen opleveren, maar voor de omliggende straten zoals de Wolter Heukelslaan geldt dit niet. Hier zal het tot meer parkeerdruk leiden, wat niet wenselijk is. Wellicht kan er een 'alleen parkeren voor vergunninghouders' tussen bepaalde uren/dagen worden ingesteld; voor 08.00u, na 17.00u en in het weekend.	Dank voor uw reactie. Inhoudelijke reactie op deze opmerking kunt u vinden in paragraaf 2.4 (Verkeer), 2.5 (Ventwegen), 2.10 (Parkeren) en 2.11 (Geluid en trillingen) van de Reactienota.
126	Eigenlijk vind ik het onnodig. En delen van de middenbaan door fietsers en voetgangers is waarschijnlijk dodelijk voor de oudere voetgangers. En daar zijn er veel van. Niet door laten gaan. Maar als het toch doorgaat, dan laten onderzoeken wat de consequenties zijn voor de Wolter Heukelslaan. Dat is nu al een stige straat met gedeeltelijk tweerichtingverkeer. De druk op deze laan zal exponentieel toenemen na de herinrichting van de Maliebaan	Dank voor uw reactie. Inhoudelijke reactie op deze opmerking kunt u vinden in hoofdstuk 1 (Inleiding), paragraaf 2.4 (Verkeer) en paragraaf 2.7 (Middenbaan) van de Reactienota. Op basis van de zorgen die we hebben ontvangen over het gebruik van de Wolter Heukelslaan als sluitroute wordt er een aanpassing gedaan aan het IPvE. De inritconstructie naar de Wolter Heukelslaan, vanaf de Museumlaan, wordt versmald, waardoor deze inrit niet uitnodigend is voor doorgaand

		verkeer, zie ook paragraaf 3 (Overzicht van aanpassingen) uit de Reactienota.
127	Laten voor wat het is . Geen geld aan uitgeven. Laat het zoals het is . Kijk ook naar de singels dempen en weer open graven. Dat gaat ook met dit plan gebeuren. Belachelijk, auto pesten moet afgelopen zijn.	Dank voor uw reactie. Inhoudelijke reactie op deze opmerking kunt u vinden in hoofdstuk 1 (Inleiding) van de Reactienota.
128	Het plan is mooi om te zien. Wat beter kan aan het plan is onderzoek en maatregelen Wolter Heukelslaan. Zeer zorgelijk voor bewoners Wolter Heukelslaan. Ik denk dat er veel verkeer door de wijk zal komen. Dat kan toch niet de bedoeling zijn. Wolter Heukelslaan is smal en er wonen veel gezinnen met spelende kinderen. AUB meer onderzoek en maatregelen.	Dank voor uw reactie. Inhoudelijke reactie op deze opmerking kunt u vinden in paragraaf 2.4 (Verkeer) van de Reactienota. Op basis van de zorgen die we hebben ontvangen over het gebruik van de Wolter Heukelslaan als sluitroute wordt er een aanpassing gedaan aan het IPvE. De inritconstructie naar de Wolter Heukelslaan, vanaf de Museumlaan, wordt versmald, waardoor deze inrit niet uitnodigend is voor doorgaand verkeer, zie ook paragraaf 3 (Overzicht van aanpassingen) uit de Reactienota.
129	Ik vind eigenlijk niets goed aan het plan. De ventwegen voor auto’s en vrachtverkeer: het lijkt me dat bewoners daar veel last van gaan krijgen. De middenbaan als promenade voor fietsers en voetgangers: dat gaat niet werken. Richt het net als de Oosterspoorbaan zo in dat voetgangers en fietsers gescheiden zijn. Of alleen voor fietsers, met een aparte baan voor snelle fietsen en e-bikes. Handhaaf dan beide voetpaden zoals ze nu zijn. Kijk naar het gedrag van fietsers en voetgangers, dan zie je dat voor ieders veiligheid maatregelen nodig zijn om ongelukken te voorkomen. Ik zou me als voetganger niet veilig voelen als ik een baan moet delen met fietsers. En voel me als fietser vaak niet veilig tussen snelle fietsers. Het lijkt me vooral een plan bedacht aan de tekentafel, ver van de realiteit, ergens in de ivoren toren van het stadskantoor. Zonder gedrag van fietsers, voetgangers en automobilisten in ogenschouw te nemen. Besteed ook aandacht aan de visie van buurtbewoners! Minder parkeerplaatsen maakt me niet zo uit, heb zelf geen auto.	Dank voor uw reactie. Inhoudelijke reactie op deze opmerking kunt u vinden in paragraaf 2.4 (Verkeer), 2.5 (Ventwegen), 2,7 (Middenbaan), 2.11 (Geluid en trillingen) 2.12 (Luchtkwaliteit) en 2.15 van de Reactienota.
130	Nadenken over her inrichten van de infrastructuur van Utrecht is altijd prima, maar kosten wat kost een situatie willen veranderen is verspilling. Iedere dag loop ik van de hoek Biltstraat (wonen) naar de hoek Nachtegaalstraat (werken). Grote ergenis is de smalle, éénpersoons stoep op de Snellenlaan. Vervolgens veilig over de stoep lopen op de Maliebaan is een crime met alle busjes, vrachtwagens en bouwopstellingen dag in dag uit. Deze staan allemaal op de de stoep geparkeerd. Regelmatig is mijn uitwijk mogelijkheid alleen te lopen over de ventweg. Straks in het nieuwe plan zal door de ventwegversmallingen het over de stoep rijden en parkeren alleen maar toenemen. Versmallen van de ventwegen stimuleert busjes en vrachtwagens om over de stoep te rijden en te parkeren op de stoep. Dit wordt nu al continue gedaan en door dit plan zal het er absoluut niet minder door worden. Niet doen dus. De Nachtegaalstraat en Burgemeester Reigerstraat fietsroute is goed aangepakt, maar waarom moet er zo'n enorme fiets ruimte op de Maliebaan gecreëerd worden? Racefietsen eisen vrijbaan en e-bikes zijn niet meer weg te denken en worden alleen maar meer met recht toe rechtaan fietsroutes (lekker snel) . Ik denk dat de brede fietsbaan meer gevaar gaat opleveren voor voetgangers dan nu in de huidige situatie. Een auto/fiets baan zoals langs de singels kan prima op de Maliebaan.	Dank voor uw reactie. Na de herinrichting is er veel extra ruimte voor de voetganger om op te lopen, de gehele middenbaan is beschikbaar. Inhoudelijke reactie op deze opmerking kunt u vinden in paragraaf 2.4 (Verkeer), 2.5 (Venwegen) paragraaf 2.7 (Middenbaan) van de Reactienota.

131	Fantastisch en ik hoop van harte dat de gemeente bereid is óók van de Biltstraat een veilige straat te maken. De Biltstraat is vreselijk onveilig op meerdere punten, vooral 1) einde Willem Barentszstraat de kruising van drie fietspaden is volkomen onoverzichtelijk 2) de trechter ter hoogte van de FC Dondersstraat, bij bushalte Oorsprongpark. (Vracht)auto's rijden met een noodgang de trechter in en kijken niet naar fietsers (veel kinderen!). Graag aandacht voor de Biltstraat!	Dank voor uw reactie. Dit IPvE is opgesteld voor de Maliebaan, de Biltstraat ligt in de scope van dit IPvE en daar heeft dit plan dan ook geen invloed op.
132	Neutraal over het plan. Delen niet de visioenen van een "lommerrijke avenue van Parijse allure". Hoe de inrichting ook is, het verbetert het grootste probleem, - verkeer, geluid en luchtkwaliteit- , niet, laat staan dat het een oplossing biedt. De verkeersproblematiek (snelheid, geluid, parkeren en veiligheid) zal zich verplaatsen naar omliggende straten die nog minder dan de Maliebaan berekend zijn op veilig verkeer. De aangenomen vermindering van het aantal verkeersbewegingen geldt wellicht voor de Maliebaan, maar zal in feite een adequate toename in de omliggende straten betekenen. Nu al stellen we dagelijks vast dat op de Wolter Heukelslaan, een fietsstraat die veel door gezinnen gebruikt wordt, zich steeds meer onveiligheidssituaties voor doen. De 30 km geboden zijn nauwelijks zichtbaar en handhaving is niet aan de orde. Voor verbetering is al jaren geen budget, zoals we uit de "niet voltooide cq afgebroken renovatie van deze straat enkele jaren geleden" kunnen vast stellen. Het is een plan op zichzelf voor de Maliebaan, maar duidelijk niet gezien als een integraal plan voor de omliggende straten/buurten.	Dank voor uw reactie. Inhoudelijke reactie op deze opmerking kunt u vinden in paragraaf 2.4 (Verkeer) van de Reactienota. Op basis van de zorgen die we hebben ontvangen over het gebruik van de Wolter Heukelslaan als sluitroute wordt er een aanpassing gedaan aan het IPvE. De inritconstructie naar de Wolter Heukelslaan, vanaf de Museumlaan, wordt versmald, waardoor deze inrit niet uitnodigend is voor doorgaand verkeer, zie ook paragraaf 3 (Overzicht van aanpassingen) uit de Reactienota.
133	De situatie laten zoals het is. Er is reeds zeer veel groen in de omgeving (Griftpark, Wilhelminapark). De Maliebaan heeft reeds 4 wandelpaden, waar niet veel gebruik van gemaakt wordt, dus extra wandelmogelijkheden lijkt mij overbodig. In de huidige situatie is er ook niet veel fietsverkeer over de ventwegen van de Maliebaan. Niets goed aan het plan! Een zeer duur plan wat alleen maar overlast oplevert voor zowel de bewoners van de Maliebaan, alsook voor de bewoners in de directe omgeving. We twijfelen sterk aan het nut van het invullen van een dergelijke enquete: "Utrechter kan niet gelijkwaardig 'meepraten'. Utrechters mogen meestal 'meepraten' bij een plan van de gemeente maar vaak eindigt dat in frustaties. Zie publicatie AD. Toename van het verkeer over de ventwegen. Zeer veel overlast voor de bewoners van de Maliebaan!	Dank voor uw reactie. Inhoudelijke reactie op deze opmerking kunt u vinden in hoofdstuk 1 (Inleiding, paragraaf 2.5 (Ventwegen), 2.11 (Geluid en trillingen), 2.12 (Luchtkwaliteit) en paragraaf 2.15 (Participatie)van de Reactienota.

133	Tevens toename van het sluipverkeer in de omgeving, m.n. van de Wolter Heukelslaan. De Wolter Heukelslaan is het ideaalste en snelste alternatief voor verkeer komend vanaf de Berekuil en Biltstraat richting Nachtegaalstraat, Maliesingel en Burg. Reigerstraat. Toename van het verkeer op de Wolter Heukelslaan zal niet alleen extra geluidshinder veroorzaken, maar ook schade veroorzaken aan de oude woningen (monumenten). Er is nu al een zeer onveilige situatie op de Wolter Heukelslaan met name voor kinderen en fietsers. Een zeer smalle straat met opkomende wortels die men met name in het donker niet ziet. Fietsers en auto's kunnen elkaar op sommige stukken amper passeren. De opkomende wortels leveren dan een zeer gevaarlijke situatie op. Al jaren geleden zou de Wolter Heukelslaan in 2 fasen opgeknapt worden. Het 1e stuk vanaf de Burg. Reigerstraat tot de Vlietstraat is destijds opgeknapt. Het 2e stuk vanaf de Vlietstraat tot Museumlaan niet. Bij navraag: geen geld! De laan is een aantal jaren geleden Beschermd Stadsgezicht geworden. Daar merk je dus niets van. Zeer slecht onderhoud. Minder parkeerplaatsen op de Maliebaan levert ook extra verkeer op op de Wolter Heukelslaan. De werknemers van de vele kantoren op de Maliebaan zullen uitwijken naar de Wolter Heukelslaan voor een parkeerplaats. Dit levert dus niet alleen minder parkeermogelijkheden op voor de bewoners maar ook meer verkeer, zoekend naar een parkeermogelijkheid. Aangezien de bereikbaarheid van de stad steeds moeilijker wordt, wordt er in de toekomst ook meer gezocht en geparkeerd in buurten buiten het centrum. Er worden ook steeds meer oplaadpalen geplaatst in de Wolter Heukelslaan. Niet langs de Maliebaan, Museumlaan en Emmalaan, waar veel meer ruimte is! Dit leidt ook tot meer verkeer in de Wolter Heukelslaan. De oplaadpalen worden met name veel gebruikt door werknemers van de bedrijven op de Maliebaan.	Dank voor uw reactie. Inhoudelijke reactie op deze opmerking kunt u vinden in paragraaf 2.4 (Verkeer) van de Reactienota. Op basis van de zorgen die we hebben ontvangen over het gebruik van de Wolter Heukelslaan als sluitroute wordt er een aanpassing gedaan aan het IPvE. De inritconstructie naar de Wolter Heukelslaan, vanaf de Museumlaan, wordt versmald, waardoor deze inrit niet uitnodigend is voor doorgaand verkeer, zie ook paragraaf 3 (Overzicht van aanpassingen) uit de Reactienota.
134	Ik vind dit helemaal geen goed plan. Er rijden heel veel auto's en vrachtwagens over de Maliebaan, de binnenstad in, de binnenstad uit. Dit zal heel veel overlast gaan geven aan andere bewoners van de stad als zij moeten omrijden. Het is een absurd plan dat prima had gepast als we nog met paard en wagen zouden rijden, alleen wandelden en fietsten. We kunnen niet meer terug naar die tijd, groen behouden wat er nu is, is wat beter past bij de realiteit. De hele situatie zo laten!! Dus samengevat, we leven nu in 2021, met auto's en vrachtwagens, die de Maliebaan gebruiken om de stad in en uit te gaan.Ik denk dat het verminderen van het aantal parkeerplaatsen heel veel problemen zal geven aan de bedrijven die nu vooral op de Maliebaan gevestigd zijn. De panden worden nu bijna niet gebruikt als woningen, vanwege de hoge kosten. Als bedrijven gaan verhuizen vanwege deze veranderingen, zal er veel leegstand en verpauperingen van de panden ontstaan. Ik denk dat het verminderen van het aantal parkeerplaatsen heel veel problemen zal geven aan de bedrijven die nu vooral op de Maliebaan gevestigd zijn. De panden worden nu bijna niet gebruikt als woningen, vanwege de hoge kosten. Als bedrijven gaan verhuizen vanwege deze veranderingen, zal er veel leegstand en verpauperingen van de panden ontstaan. Het geld wat uitgegeven zal gaan worden, kan beter gebruikt worden om dat wat we nu hebben, te behouden!! Dromen zijn leuk, maar blijf wel reëel.	Dank voor uw reactie. Inhoudelijke reactie op deze opmerking kunt u vinden in paragraaf 2.2 (Verkeer) en paragraaf 2.4 (Verkeer) van de Reactienota.
135	Reactie in deel 2 opgenomen	Antwoord in deel 2 opgenomen

136	Er moet goed nagedacht worden over de wenselijkheid om de middenbaan exclusief voor fietsers/voetgangers open te stellen. Er is een groot risico dat er dan meer sluipverkeer voorkomt in de wijken Oudwijk Noord en Buiten Wittenvrouwen zal komen wat de veiligheid en leefbaarheid in die wijken sterk benadeeld. Daarnaast is de maliebaan geen weg die veel door fietsers genomen wordt, extra ruimte voor fietsers op deze weg is dus ook onnodig. De middenweg zou dus beter een 'auto te gast' weg kunnen worden met klinkers en drempels. Autoverkeer langzamer zorgt voor meer veiligheid. Verminderen aantal parkeerplaatsen vind ik prima, zolang de auto's ook wegblijven uit de omliggende wijken. Kan dat niet gerealiseerd worden, dan graag de parkeerplaatsen houden.	Dank voor uw reactie. Inhoudelijke reactie op deze opmerking kunt u vinden in paragraaf 2.4 (Verkeer) van de Reactienota.
137	Bewoners 1e Korte Baanstraat: In het IPvE zijn een aantal aanpassingen opgenomen waarvan wij verwachten dat ze leiden tot toenemende verkeersonveiligheid. Wij hebben de indruk dat de opstellers onvoldoende of zelfs niet bekend zijn met de (verkeers- en leefsituatie) op en rondom de Maliebaan. Wij verzoeken u in het IPvE aandacht te besteden aan de aansluiting van de 1e korte Baanstraat op de ventweg van de Maliebaan en maatregelen te treffen die het uitlopen/uitrijden van de 1e korte Baanstraat veilig mogelijk maken. Wij verzoeken u de Maliebaan niet in te richten als park, maar de oude baan als originele Maliebaan ‘voor het Maliespel’ in te richten en zeker niet als evenementenlocatie voor grote evenementen te gebruiken. Wij verzoeken u het aantal parkeerplaatsen aan de Maliebaan minimaal te handhaven of zelfs te vermeerderen. Financien niet rond. Stoepen niet smaller maken. Wij dringen aan op maatregelen ter voorkoming van de toename van het verkeer op de ventwegen bijvoorbeeld door het afsluiten van de Snellenlaan en een verbod voor vrachtwagens zonder bestemming aan de Maliebaan.	Dank voor uw reactie. Inhoudelijke reactie op deze opmerking kunt u vinden in paragraaf 2.4 (Verkeer), 2.5 (Venwegen), 2.6 (Kruising) en 2.10 (Parkeren)van de Reactienota.
138	Reactie in deel 2 opgenomen	Antwoord in deel 2 opgenomen
139	Reactie in deel 2 opgenomen	Antwoord in deel 2 opgenomen

140	Op de eerste plaats heel fijn dat we kunnen reageren op de gepresenteerde plannen, immers wij als bewoners willen de beste situatie voor de Maliebaan zoveel mogelijk rekening houden met alle gebruikers: voetgangers, fietsers, auto's en bevoorraders van de grootwinkel bedrijven in de Nachtegaalstraat en Burgemeester Reigerstraat. Als ik het goed begrijp heeft het verkeer van de Nachtegaalstraat- Burg. Reigerstraat voorrang boven het verkeer van de Maliebaan en gaan de stoplichten weg. In de praktijk betekent dit dat de bevoorrading via de ventwegen vanaf de Snellenlaan naar de Nachtegaalstraat en Burg. Reigerstraat moeten wachten tot de stroom fietsers voorbij is? Dit kan wel enige tijd duren, zeker in de spits die voor beide gebruikers nagenoeg samenvalt. Is hier een oplossing voor bedacht? Aan de oneven kant van de Maliebaan liggen twee kinderdagverblijven. De ouders brengen hun kinderen 's morgens weg en halen ze 's middags weer op, sommige doen dit met de auto, anderen te voet of met de fiets. Het merendeel van de fietsers (vanaf de Nachtegaal/Burgemeester Reigerstraat) houdt zich niet aan de regels door op het fietspad te rijden aan de even kant van de straat, maar rijden of over het trottoir of tegen het verkeer in op de ventweg om de kinderen weg te brengen of op te halen. Als de ventwegen in de toekomst voor al het gemotoriseerd verkeer gebruik gaat worden zullen gevaarlijke situaties ontstaan, of er wordt nog meer dan nu het geval op het trottoir gefietst wat ook voor de bewoners tot gevaarlijke situaties kan leiden. Hoe kan dit probleem opgelost worden? Wat is de relatie van de nieuw opgerichte bewonersvereniging met de al jaren bestaande BBMO. De BBMO heeft zich de afgelopen periode intensief bemoeid om tot een zo goed mogelijke oplossing voor de herinrichting van de Maliebaan te komen, Wat is het mandaat van de nieuwe vereniging, zijn zij de vertegenwoordigers van de bewoners, ik heb tot nu toe geen enkele informatie over hen ontvangen zoals samenstelling van het bestuur, wat zijn hun doelstellingen, hoe zien zij de relatie met de BBMO, wat wordt met hun adviezen gedaan als zij niet de stem van de bewoners vertegenwoordigen.	Dank voor uw reactie. Inhoudelijke reactie op deze opmerking kunt u vinden in par 2.4 (Verkeer), 2.6 (Kruising) en 2.11 (Geluid en trillingen). Inderdaad wordt de voorrang zoals u schetst; er komt voor grote vrachtwagens een afslagverbod zodat ze niet vanaf de Maliebaan mogen afslaan naar de Nachtegaal- Burg.Reigerstraat. Dat zorgt ervoor dat vrachtverkeer andere routes gaat kiezen en zich zal spreiden. Het kan ook zijn dat vrachtverkeer in de spits inderdaad lang moet wachten. Voor fietsers maken we met de middenbaan en de doorsteken naar de ventweg een nieuwe routemogelijkheid. Fietsers zullen dan vooral de middenbaan gebruiken. Met de nieuw opgerichte bewonersvereniging bedoelt u waarschijnlijk de stichting De Maliebaan in oprichting. Dit is een bewonersinitiatief om particuliere fondsen te werven. Wij hebben geen andere relatie met deze nieuwe stichting dan met andere bewonersorganisaties. Als ze zich bij ons melden met initiatieven, zullen we daar volgens de gebruikelijke procedures op reageren.
141	Spoorwegmuseum: Wij hebben de afgelopen maanden alle informatiebijeenkomsten m.b.t. de herinrichting Maliebaan bijgewoond. Ook hebben wij het iPvE bestudeerd. Er is voor ons geen aanleiding om opmerkingen te plaatsen bij het voorliggende iPvE.	Dank voor uw opmerking.
142	Als bewoner van de Maliebaan (sinds 47 jaar in rijksmonument) ben ik tegen de plannen voor de Maliebaan. De gevaarlijke rijstijl van de huidige fietsers kan niet de belangrijkste rol gaan spelen in het verkeer, voordat er een een gedragsverbetering komt. De voetganger is in gevaar (zie o.a. de vernieuwde brede stoepen van de Nachtegaalstraat nu vol rijdende fietsers). Handhaving van de 2 keer 2 paadjes. Handhaving stoplichten kruising nachtegaalstraat, t.b.v.doorstroming. Veel te veel doorsteekplaatsen, waardoor de historisch aangelegde zichtas verstoord raakt. De 'vent'wegen zijn niet geschikt voor zwaar doorgaand verkeer. Aantasting van de monumentale panden. N.B. Ook het sterk toegenomen neerdalen van zwart fijn stof. De monumentenwacht heeft bezwaar en houdt o.a. mijn huis in het oog. Zware vrachtauto's kunnen geen andere route kiezen. De parkeerplaatsen niet reduceren, ze zijn nodig. Voorkom parkeren op de stoep. Tot slot, ik heb nog geen medebewoner van deze historische baan die zich een voorstander betoont van dit drastische plan (politiek?).	Dank voor uw reactie. Inhoudelijke reactie op deze opmerking kunt u vinden in paragraaf 2.6 (Kruising)en 2.7 (Middenbaan) van de Reactienota.

143	De leefomgeving krijgt meer voorrang. De authentieke uitstraling van de Maliebaan komt terug. De ontlasting en herontwikkeling van de Maliebaan mag niet ten koste gaan van de omgeving van de Maliebaan. Hier lijkt onvoldoende aandacht voor te zijn. Integendeel. Het lijkt erop dat de voorrang voor de leefomgeving en terugkomst van de authenticiteit van de Maliebaan gecompenseerd gaat worden door negatieve effecten in de omgeving van de Maliebaan. De elders genoemde bezwaren onderschrijven wij volledig, te weten: meer verkeer over de Wolter Heukelslaan, geluidshinder en schade aan woningen, onveilige situatie voor kinderen en fietsers, toename toekomstig autoverkeer, parkeeronmogelijkheden. Wij willen daaraan toevoegen dat eventuele maatregelen om aan die bezwaren tegemoet te komen de authenticiteit van de Wolter Heukelslaan en de achterliggende buurten niet mag aantasten. Vermindering van het aantal parkeerplaatsen legt meer druk op de parkeermogelijkheden in de omgeving.	Dank voor uw reactie. Inhoudelijke reactie op deze opmerking kunt u vinden in paragraaf 2.4 (Verkeer) 2.5 (Ventwegen), 2.11 (Geluid en trillingen) en 2.12 (Luchtkwaliteit)van de Reactienota. Op basis van de zorgen die we hebben ontvangen over het gebruik van de Wolter Heukelslaan als sluitroute wordt er een aanpassing gedaan aan het IPvE. De inritconstructie naar de Wolter Heukelslaan, vanaf de Museumlaan, wordt versmald, waardoor deze inrit niet uitnodigend is voor doorgaand verkeer, zie ook paragraaf 3 (Overzicht van aanpassingen) uit de Reactienota.
144	Bewonersvereniging BBMO: Reactie in deel 2 opgenomen	antwoordbrief: link
145	Blijf, even als de overgrote meerderheid van de leden van de BBMO voorstander van de nul-variant. Beter ten halve gekeerd dan ten hele gedwaald. Geld kan beter besteed worden! Groen op ventwegen volstrekt onnodig. Er is genoeg groen op Maliebaan. Ernstige uitzichtbelemmering door bomen op eilanden. Mijn zichtlijnen verdwijnen. Gemiddeld genomen wordt de verkeersdrukte drie(!) keer zo hoog als nu. Vooral tijdens spitsuren ernstige filevorming op ventwegen. Nachtegaalstraat en Reigerstraat kunnen dan nauwelijks overgestoken worden ondanks eilanden. Op middenbaan fietsers en voetgangers scheiden. Verslechtering geluids- en trillingsniveau. Verslechtering luchtkwaliteit. Blijvend veel vrachtverkeer. Voordat er verkeerslichten waren zijn op de kruising veel ernstige ongelukken gebeurd. Sinds de verkeerslichten nagenoeg niet meer. Als de verkeerslichten weg zijn verwacht ik veel ongelukken, waarvan vooral de door u zo geliefde fietsers het slachtoffer zullen zijn. Verminderen parkeerplaatsen zeer slechte zaak. Het huidige aantal parkeerplaatsen is nodig. Het is nu vakantietijd en corona.	Dank voor uw reactie. Inhoudelijke reactie op deze opmerking kunt u vinden in paragraaf 2.4 (Verkeer), 2.5 (Ventwegen), paragraaf 2.6 (Kruising), paragraaf 2.7 (Middenbaan) en 2.11 (Geluid en trillingen) en 2.12 (Luchtkwaliteit) van de Reactienota.
146	Inmiddels wonen mijn vrouw en ik 37 jaar aan de Maliebaan en zijn dus " ervaringsdeskundigen". Het is buitengewoon aangenaam wonen hier. Af en toe is het wat druk op de middenbaan maar je woont in de stad en niet op Vlieland. Natuurlijk zien wij het als een groot bezwaar dat dit verkeer voortaan onderlangs ons raam wordt geleid. Jammer dat dit gebeurt in een fase waarin de Maliebaan weer meer bewoond raakt. Maar vooral begrijpen we niet dat in een tijd van geldkrapte bij de Gemeente (Corona e.d.) een alleszins redelijke situatie wordt aangepakt. Goed, het is af en toe druk met fietsers op het kruispunt maar wat wil je in een stad met zoveel studenten en waar fietsen (terecht) gepropageerd wordt. Het is zelden een prangend probleem. Is dit plan toch wordt doorgezet sluiten wij ons aan bij de zienswijze van de B.B.M.O.	Dank voor uw reactie. Inhoudelijke reactie op deze opmerking kunt u vinden in in hoofdstuk 1 (Inleiding) , hoofdstuk 2.5 (Ventwegen), 2.11 (Geluid en trillingen) en 2.12 (Luchtkwaliteit) van de Reactienota.

147	Als bewoner van de Maliebaan (dicht bij het kruispunt) zie ik de gevolgen van de plannen met angst en beven tegemoet. 1. Eer het verkeer op de ventwegen afneemt en de meeste auto's elektrisch zijn zullen we veel overlast hebben (geluid, trillingen, luchtkwaliteit door frequente wachtrijen voor het kruispunt). Had iets minder kunnen zijn als voor parkeren langs het trottoir was gekozen (zelfs als dat iets minder parkeerplaatsen had betekent, maar die raken we nu ook kwijt blijkt. En nog veel minder als een jaar of 5 gewacht wordt en er veel minder auto's met verbrandingsmotor zijn. 2. Voor bewoners en voetgangers is een ongewijzigde middenbaan voor gedeeld gebruik een achteruitgang. Met fietsgedrag en fietssnelheid zal geen enkele wandelaar het in zijn hoofd halen daar te flaneren. Überhaupt wie kan verzinnen dat wandelen op een brede asfaltweg prettiger is dan op de wandelpaden. En juist daar gaat er een van weg. Als groen uitbreiding het doel is neem dan wat asfalt van de midden strook weg maak daar meer groen. En bestem de middenbaan dan exclusief voor fietsers En laat alle 4 wandelpaden in takt, exclusief voor voetgangers. Nog beter: bouw alle 4 de wandelpaden om tot fietspaden (1 doorgaand / snel 1 lokaal / langzaam fietsverkeer). En maak de middenbaan helemaal groen om te wandelen en flaneren.	Dank voor uw reactie. Inhoudelijke reactie op deze opmerking kunt u vinden in hoofdstuk 2.5 (Ventwegen), in paragraaf 2.7 (Middenbaan), 2.11 (Geluid en trillingen) en 2.12 (Luchtkwaliteit) van de Reactienota.
148	Goed aan het plan zijn de herinrichting middenbaan, beperking doorgaand verkeer via maliebaan richting singels, ontmoediging autoverkeer in het algemeen. Onvoldoende aandacht voor risico dat autoverkeer andere routes gaat kiezen en daardoor elders de verkeersintensiteit toeneemt. Bijvoorbeeld via Venuslaan en dan rechtsaf de Tolsteegsingel op. Het is een illusie om er van uit te gaan dat automobilisten zich vrijwillig aan maximumsnelheid van 30 km houden. Ook een afslagverbod wordt stelselmatig genegeerd. De praktijk op de Tolsteegsingel en de afslag Ledig erf naar Tolsteegsingel tonen dat aan. Beperking aantal parkeerplaatsen voor niet-bewoners moet uitgangspunt zijn. Op de Maliebaan zijn veel kantoren gevestigd. Minder parkeerplaatsen voor niet-bewoners moet gebruik van openbaar vervoer stimuleren. Minder geparkeerde auto's doet ook recht aan het monumentale karakter van Maliebaan.	Dank voor uw reactie. Inhoudelijke reactie op deze opmerking kunt u vinden in paragraaf 2.4 (Verkeer) van de Reactienota.
149	Hierbij deel ik u mede dat wij - bewoners van een huis aan de Maliebaan - de "Herinrichting" van de Maliebaan een heel slecht plan vinden . Wij maken tegen de plannen bezwaar . Wij maken ons ernstig zorgen. Wat doet de Gemeente de bewoners aan? Wij zijn de direkt betrokkenen (niet een stichting in oprichting o.i.d). De ventwegen zijn niet berekend op al het verkeer dat in de voorstellen ook vanaf de middenbaan naar de ventwegen wordt geleid. Voorspelbaar is dat op de ventwegen veel opstoppingen zullen ontstaan. Als eerste ten gevolge van de voorrang voor fietsers op het kruispunt. Ten tweede door afleveringen van goederen aan de aan de Maliebaan gevestigde kantoren, instellingen en particulieren. Dit zal leiden tot opstoppingen van auto's met ronkende motoren die immers op dat moment niet kunnen doorrijden. Met grote nadruk wijzen wij op de niet mis te verstane schade aan de fraaie Maliebaan. Wij hopen en vertrouwen dat de Gemeente dit keer niet voorbij gaat aan de bezwaren van ons , de direkt betrokkenen , waarvoor ik u bij voorbaat wil danken. Helaas wordt het historische karakter door dit plan nog verder aangetast. De start hiervan werd door de Gemeente ingezet met het onzalige plan de Maliebaan als uitvalsweg te bestempelen. Een ander gevolg is de toename van de hoeveelheid uitlaatgassen van de auto's welke door uw plannen dicht op de huizen terecht komen . Ook nu is de hoeveelheid uitlaatgassen al ernstig maar dit zal in de toekomst vrezen wij nog verder toenemen. Wij vrezen ook dat de van verkeer op de ventwegen zal leiden tot schade aan de huizen door trillingen. Wij wijzen u erop dat wij de bezwaren van de BBMO tegen uw plan volledig ondersteunen.	Dank voor uw reactie. Inhoudelijke reactie op deze opmerking kunt u vinden in paragraaf 2.3 (Historisch kader), in paragraaf 2.4 (Verkeer), 2.5 (Ventwegen), 2.11 (Geluid en trillingen) en 2.12 (Luchtkwaliteit) van de Reactienota.
150	Hierbij vraag ik uw aandacht voor de reactie van de BBMO op de door u gepresenteerde plannen. Ik sta volledig achter hun op- en aanmerkingen.	Dank voor uw reactie.

151	Reactie in deel 2 opgenomen	Antwoord in deel 2 opgenomen
152	Reactie in deel 2 opgenomen	Antwoord in deel 2 opgenomen
153	Reactie in deel 2 opgenomen	Antwoord in deel 2 opgenomen
154	Reactie in deel 2 opgenomen	Er zijn geen plannen om de route van de lijndiensten over de ventwegen te realiseren. Om vrachtverkeer te ontmoedigen worden afslagverboden ingevoerd op de kruising voor groot vrachtverkeer. Zie ook paragraaf 2.11 van de Reactienota.
155	Reactie in deel 2 opgenomen	Antwoord in deel 2 opgenomen
156	Reactie in deel 2 opgenomen	Dank voor uw reactie.
157	Reactie in deel 2 opgenomen	Antwoord in deel 2 opgenomen
158	Hierbij wil ik graag reageren op het IpvE inzake de verandering van de Maliebaan. Ik ondersteun van harte alle opmerkingen, die de Bewoners Belangenvereniging Maliebaan en Omgeving, gemaakt hebben op het onderhavige IpvE en de beschrijving die daarin zijn opgenomen over de wijziging van de inrichting van de Maliebaan. Los van het aantasten van het historische karakter zijn er nog talloze praktische bezwaren en blijft de vraag welk probleem eigenlijk opgelost moet worden. Voor deze bezwaren op het IpvE wil ik u verwijzen naar de opsomming ervan in de reactie van de BBMO. Ik sta geheel achter die reactie. Afsluitend, stop met het plannen van deze wijzigingen aan de Maliebaan. Beter ten halve gekeerd dan ten hele gedwaald. Ik vind het onbegrijpelijk, dat, nadat er zolang is vastgehouden aan het historische karakter van de Maliebaan, dit nu zeer ernstig aangetast wordt. Gedurende vele jaren werd de Maliebaan, tegen alle plannen in om iets te wijzigen aan de inrichting, het historische karakter gekoesterd en werd met gepaste trots vanuit Utrecht de Maliebaan genoemd als een van de weinige bewaard gebleven Maliebanen. Zo is een van de belangrijke elementen de zichtlijn van de Maliebaan als geheel, zonder veel doorsnijdingen. De voorliggende plannen doen dit zeer zeker te niet. Ik vraag mij ten zeerste af wat de reactie is van de gemeentelijke afdeling Erfgoed op het voorliggende IpvE.	Dank voor uw reactie. Inhoudelijke reactie op deze opmerking kunt u vinden in paragraaf 2.3 (Historisch kader) van de Reactienota.
159	Ik vind er niks goeds aan ik zie geen voordelen. Auto's op de midden baan te laten rijden. En het plan duidelijk maken voor de bewoners. Verkeer over de midden baan laten rijden dit is een onnodige maatregel. Waarom wil je extra geld uitgeven aan iets wat al jaren goed functioneert?	Dank voor uw reactie. Inhoudelijke reactie op deze opmerking kunt u vinden in hoofdstuk 1 (Inleiding) van de Reactienota.
160	Niks vind ik goed aan het plan, het heeft geen voor delen voor mij. De auto's gewoon over de Middenbaan laten rijden dat zorgt voor ons minder geluid. Verminderen parkeerplaatsen nergens voor nodig want we kunnen alle plekken wel gebruiken, het is soms moeilijk om een plekje te vinden.	Dank voor uw reactie. Inhoudelijke reactie op deze opmerking kunt u vinden in hoofdstuk 2.5 (Ventwegen), 2.11 (Geluid en trillingen) en 2.12 (Luchtkwaliteit) van de Reactienota.
161	Niks goed aan het plan. Plan B van de bewoners een betere optie. Jammer dat er nu weer € 30.000 uitgegeven wordt aan een schets terwijl er geen budget is om de hele Maliebaan aan te pakken. Jammer dat onze mening wel gevraagd wordt maar deze niet meegenomen wordt in de uiteindelijke beslissingen. Verminderen aantal parkeerplaatsen geen probleem.	Dank voor uw reactie. Inhoudelijke reactie op deze opmerking kunt u vinden in paragraaf 2.15 (Participatie) van de Reactienota.
162	Sedert 2015 heb ik vele avonden bijgewoond mbt de Maliebaan en ben erg blij dat dit voorlopige Öpen Maliebaan Plan ëruit is gekomen. In de afgelopen maanden (sinds januari 2020, toen de bewegingstoestellen in het Griftpark kwamen), hebben mijn echtgenoot en ik meerdere malen per week onze ochtend workout via de Maliebaan naar het Griftpark gemaakt. Later ook	

	langs de Oosterspoorbaan. Ik geloof, dat als in de toekomst de Maliebaan ook een uitstraling als verblijfsplek zal verkrijgen en er mooie ontmoetingen tussen alle wijken van Utrecht kunnen ontstaan. Graag blijf ik meedenken en meewerken!	

Deel 2: Losse reacties, inclusief antwoord

Betreft brieven met reacties en waar van toepassing antwoorden voor respondenten met de nummers:
45, 118, 124, 135, 138, 139, 144, 151, 152, 153, 154, 155, 156 en 157.

Respondent nr 45, Voetgangersvereniging Utrecht Oost

Reactie:

Voetgangersvereniging Utrecht Oost (VVUO) verbijsterd over plannen Maliebaan

De Voetgangersvereniging Utrecht Oost heeft met stijgende verbazing kennis genomen van het IPvE voor de inrichting van de Maliebaan en kruising: waar de verwachting was dat de middenbaan als park (analoog de Oosterspoorbaan) zou worden ingericht blijkt dit een 4-baans fietssnelweg te worden. Bij de kruising op de Maliebaan worden de voetgangers ten opzichte van de huidige situatie volledig verdrukt: het document rept vol trots dat de totale breedte van de voorgestelde Ovonde gelijk is aan de huidige ruimte, daarbij gaat ze voorbij aan het feit dat de rijbaan voor fietsers en auto's op de huidige stoepen wordt gelegd en voetgangers in het voorstel met een grote boog rondom de Ovonde van de Reiger- naar de Nachtegaalstraat moeten gaan lopen. De kritiek van VVUO spitst zich toe op:

- De huidige middenbaan wordt autovrij en een promenade, van de ruim 6 meter brede strook asfalt gaat echter over de volle lengte 4 meter naar een fietssnelweg, de voetgangers/skeelers etc. krijgen een meter breed daarnaast om te lopen. Dit is geen attractief vooruitzicht, de huidige voetpaden door het groen zijn dan veel aantrekkelijker.
- 2 van de 4 huidige voetpaden in het groen worden verwijderd, de mogelijkheden voor de voetganger worden dus met de helft gereduceerd.
- De auto-intensiteit op de ventwegen neemt fors toe, dit is niet aantrekkelijk voor de voetgangers die gebruik maken van de huidige trottoirs langs de huizen. Ook over het behouden (of verbreden) van de huidige breedte van de stoepen is het document niet helder.
- De Ovonde die wordt voorgesteld voor de kruising neemt alle ruimte van de huidige stoepen in voor fietsers en auto's, de doorgaande route voor voetgangers wordt daardoor volledig ingenomen. In plaats van de huidige rechtstreekse doorsteek van de Nachtegaal- naar de Reigerstraat moeten voetgangers in het vervolg met een grote boog rond de Ovonde lopen.

VVUO vindt dat het voorgestelde IPvE voor de Maliebaan opnieuw opgesteld moet worden waarbij nu ook de belangen van de voetgangers worden meegewogen. Dit geheel in lijn met de RSU 2040 die inzet op meer lopen in de stad en daar prioriteit aan geven. In het huidige voorstel komen de voetgangers er op alle punten bekaaid af.

Antwoord:

Geachte VVUO,

Dank voor uw reactie op het concept-IPvE voor de Maliebaan. We zijn blij met het feit dat er een vereniging is opgericht om de voetgangersbelangen in Utrecht Oost te behartigen.

In deze brief hopen we duidelijkheid te scheppen over een aantal zorgen die u uit.

Zo wordt de middenbaan straks geen fietssnelweg, maar een promenade voor wandelaars en fietsers. We gaan geen markering aanbrengen, maar maken een ongedeelde ruimte voor gebruik door fiets en voetgangers. We zien dat dat in bijvoorbeeld het Wilhelminapark ook goed werkt. Op verschillende momenten door de week (spits, weekend) zie je verschillend gebruik, dat past bij de inrichting. Daarnaast biedt de Maliebaan voldoende keuze: voetgangers kunnen straks behalve de middenbaan ook een halfverhard wandelpad of de stoep kiezen. En fietsers kunnen behalve de middenbaan ook de ventweg gebruiken.

De mogelijkheden voor de voetganger worden met de middenbaan in aantal gelijk gehouden (3 mogelijkheden: stoep, halfverhard wandelpad en middenbaan. De middenbaan komt in plaats van een halfverhard wandelpad. De middenbaan biedt daarnaast gelegenheid om zonder druk autoverkeer in het groen te wandelen. De totale autointensiteit op de Maliebaan zal fors verminderen. De stoepen blijven dezelfde royale maat behouden. Op de oostelijke ventweg zal de breedte (van ca 3,5m) op enkele plekken met 2 tot 25 cm afnemen.
De voetpaden van de Nachtegaal- naar de Burgemeester Reigerstraat zullen inderdaad 2,5 tot 5,5m verder van de verharding af komen te liggen. Dat betekent een afbuiging van de rechte lijn, waardoor voetgangers 5 tot 11 m verder moeten lopen dan in de huidige situatie. Daarvoor komt een mooi voetpad terug, met een voorrang voor de voetgangersoversteek over de ventwegen.
We hebben de variant bekeken om het voetpad direct naast de verharding van de kruising te leggen. Dat betekent echter dat de voetgangers tussen de bomen door moeten slingeren, en dat we (half)-verharding rondom de bomen moeten realiseren. Een voetpad dat om de bomen slingert vinden we noch voor wandelaars noch voor bomen (kwetsbaar) prettig.

Wij menen dat het IPvE meer ruimte geeft aan voetgangers en wandelaars en daarmee past in de ambitie van de stad om meer leef- en verblijfsruimte en een betere kwaliteit van de openbare ruimte. In tegenstelling tot de huidige situatie kunnen voetgangers vanaf de Nachtegaalstraat naar de Burgemeester Reigerstraat straks zonder verkeerslichten en met voorrang op autoverkeer de oversteek maken over de ventwegen. Ook kunnen voetgangers straks direct vanaf de middenbaan noord over een comfortabel en groen middeneiland oversteken naar de middenbaan zuid. Momenteel zijn voetgangers die, komende vanaf de halfverharde paden, hun wandeling over de gehele lengte van de Maliebaan willen voortzetten gedwongen op de kruising om te lopen naar de verkeerslichten om een oversteekplek te vinden.
Maar de grootste winst ten opzichte van de huidige situatie, waarin voetgangers niet eens midden op de Maliebaan *kunnen* komen, is dat er straks een schitterend nieuwe route is voor de voetganger. De beste plek van de Maliebaan is straks ook voor voetgangers te ervaren.
Mvgr

Respondent nr 118, Fietsersbond:

Reactie

Geachte heer, mevrouw,
Vriendelijk dank voor de mogelijkheid om te reageren op het Integraal Programma van Eisen (IPvE) voor de Maliebaan. We maken er met genoegen gebruik van.

IPvE openbaar gemaakt: mijlpaal in het proces.
De Fietsersbond is al 7 jaar betrokken bij de breed samengestelde klankbordgroep voor de ontwikkeling van plannen voor de Maliebaan. Wat ons betreft heeft het meer dan lang genoeg geduurd. We zijn blij dat het proces rondom de Maliebaan nu zo ver is gevorderd dat het IPvE voor inspraak is vrijgegeven. Complimenten aan de projectleider, die in de laatste twee jaar voortvarend te werk is gegaan.
In de loop van de afgelopen jaren is duidelijk geworden dat er geen oplossing is die alle betrokken partijen helemaal tevreden stelt. We vinden het van groot belang dat de voortgang in het proces behouden blijft en er daadwerkelijk stappen worden ondernomen op weg naar realisatie op korte termijn. Daarom reageren we in deze brief op hoofdlijnen op het IPvE en gaan uit van een zorgvuldige uitwerking in het voorlopig ontwerp door de gemeente. Bij dat proces blijven we graag betrokken.

Storingen in de VRI maken aanpak urgent
Een belangrijke aanleiding voor de herinrichting is het feit dat het verkeerslicht op de kruising van de Maliebaan met de Nachtegaal- en Reigerstraat aan het eind van zijn technische levensduur is gekomen. Voor de gemeente leek het destijds vanzelfsprekend om het verkeerslicht te vervangen door een nieuw verkeerslicht. We hebben de gemeente de vraag gesteld of het wel echt nodig is om deze kruising met een VRI te regelen.
De VRI vertoont in toenemende mate storingen (er staat inmiddels een nood-lantaarn op de hoek bij de Rabobank) en dat kan leiden tot verkeersonveilige situaties. Dat maakt dat er wat ons betreft grote urgentie is om spoedig te starten met de herinrichting. Bovendien is de herinrichting van de Nachtegaal- en Reigerstraat al gestart en het is wat ons betreft van groot belang dat het kruispunt met de Maliebaan zo spoedig mogelijk goed aansluit op de nieuwe inrichting van deze straten.

Stadsbrede aandachtspunten voor verkeerslichten
We zijn blij dat gekozen is om de verkeerslichten op het kruispunt van de Maliebaan en de Nachtegaal- en Reigerstraat niet te vervangen door een nieuw verkeerslicht. Naar onze overtuiging kan de kruising veilig worden ingericht zonder VRI. En dat kan op veel meer plekken in de stad.

Afweging tussen vervangen VRI of herinrichten kruispunt
Op veel meer plekken in de stad ligt binnen afzienbare termijn de keuze voor om een bestaand verkeerslicht aan het eind van zijn (technische) levensduur te vervangen door een nieuw verkeerslicht. Verkeerslichten zijn de minst veilige kruispuntvorm! Weggebruikers kijken er niet naar elkaar maar naar hun lichtje. Automobilisten geven extra gas om nog even door 'donker groen' (of erger) te kunnen rijden. Fietsers schatten de snelheid van naderend autoverkeer verkeerd in of denken nog even voorlangs te kunnen oversteken. 's Nachts knippert de installatie en verwacht niemand ander verkeer en rijdt met te hoge snelheid door. Zulke situaties kunnen leiden tot ongevallen met zeer ernstige afloop, door het grote gewicht en de hoge snelheid van het autoverkeer. Bij ongeregelde kruispunten wordt verkeer gedwongen om naar elkaar kijken en wordt al veel eerder afgeremd. De kans om als fietsers of voetganger een ongeval met een auto die 30 km/u rijdt te overleven is aanzienlijk groter dan bij 50 km/u. Als een auto 30 km/uur rijdt, staat die binnen 10 meter stil (reactietijd + remweg). Bij 50 km/uur zit de chauffeur na 10 meter nog in de reactietijd. Dat is het verschil tussen met de schrik vrijkomen of ernstig/dodelijk gewond raken.

Verkeerslichten in stedelijk gebied zijn vrijwel uitsluitend nuttig om hiaten te maken in (te) grote verkeersstromen, als de situatie zo complex en/of druk is dat de bestuurders onderling er niet meer uitkomen. We schatten in dat meer dan de helft, misschien zelfs wel tweederde deel van de verkeerslichten in Utrecht op kruispunten staat die rustig genoeg zijn om zonder VRI het verkeer te kunnen afwikkelen. Als de VRI niet wordt vervangen maar in plaats daarvan het kruispunt wordt heringericht, kan dat een belangrijke bijdrage leveren aan veiliger verkeer! We willen dat telkens de afweging om de VRI te vervangen door een nieuwe VRI niet impliciet maar expliciet wordt gemaakt.

We vinden het vreemd dat er in Utrecht wel vanzelfsprekend budget wordt gereserveerd om een 'overjarige' VRI te vervangen door een nieuwe, maar er geen geld is om te kiezen voor een herinrichting van het kruispunt. De kosten van beheer en onderhoud van VRI's zijn hoog; een herinrichting zonder VRI kan op wat langere termijn goedkoper uitvallen. Dat moet dus anders!

Slimme verkeerslichten
We zijn blij dat verkeerslichten steeds slimmer worden. De nieuwe zogeheten iVRI's zijn, beter dan oude regelingen, in staat om zelf hun regelprogramma af te stemmen op de verkeerssituatie en dat zorgt (op langere termijn) voor een stevige beperking van de verliestijden en daarmee voor grote maatschappelijke baten.

Achter elke afstelling van een VRI zitten (impliciete) (beleids)keuzes voor wat betreft de prioriteiten van de verschillende verkeersstromen. Uit proeven die in het land worden gedaan met iVRI's maken we op dat daarbij vooral wordt gekeken naar autoverkeer (vrachtverkeer, nood- en hulpdiensten, openbaar vervoer). Prioriteit voor de fiets speelt bij de nieuwe regelingen nog een veel te kleine rol. We hebben daarom ook zorgen over de uitrol van iVRI's in Utrecht: we willen dat de prioriteiten vanuit het beleid (voetganger en fietser op 1, OV op 2 en auto op 3) onverkort worden doorgevoerd in de nieuwe slimme verkeerslichtenregelingen.

Verder vinden we het ongewenst dat verkeerslichten prioriteit geven aan de verkeersstroom op basis van het gebruik van een app op een mobiele telefoon door weggebruikers. Veel (jonge) fietsers hebben geen mobiele telefoon. Andere fietsers hebben bezwaar tegen het voortdurend delen van hun locatie of tegen het hoge stroom- en datagebruik door het gebruik van zo'n appje. Wat ons betreft is het niet terecht dat zij dan maar langer moeten wachten op groen licht. We willen dat de gemeente zorgt voor een maximale kwaliteit in de detectie van fietsers. We zijn wat dit betreft hoopvol over de proef met een radar bij de Archimedeslaan en zien uit naar de resultaten daarvan.

Een veilig kruispunt van de Maliebaan met de Nachtegaal- en Reigerstraat
We zijn heel blij dat het verkeerslicht op de kruising van de Maliebaan met de Nachtegaal- en Reigerstraat verdwijnt. Een veilige inrichting van het kruispunt is mogelijk, onder de voorwaarde dat de intensiteit van het autoverkeer voldoende laag is. Mocht na de herinrichting blijken dat het toch te druk is, dan willen we niet dat de gemeente in een reflex kiest om toch een VRI neer te zetten, maar dat ze nog meer inzet op het verlagen van de verkeersdruk op het kruispunt, zowel door fietsers aantrekkelijke alternatieve routes te bieden als door maatregelen om het autoverkeer te verminderen.

Er komt met de herinrichting een einde aan de ongeloofwaardige regeling; het 'lokgroen' dat ontstond als voetgangers de ventweg alvast mochten oversteken, terwijl fietsers nog rood licht hadden, aan de lange cyclustijd die nodig was om de vele conflicterende verkeersbewegingen op het kruispunt na elkaar te laten afwikkelen. De ongeloofwaardige regeling zorgde voor grote aantallen rood licht rijders, met verkeersonveiligheid en soms boetes tot gevolg.

We zijn er van overtuigd dat een veilige inrichting van het kruispunt mogelijk is zonder verkeerslicht. De in het IPvE voorgestelde inrichting vormt een grote stap op weg naar een veilige inrichting. We zijn graag betrokken bij de uitwerking van het IPvE in het voorlopig ontwerp van een veilig kruispunt.

We hebben begrip voor de keuze om verkeer op de Nachtegaal- en Reigerstraat voorrang te verlenen op het verkeer op de Maliebaan. Deze keuze draagt er echter niet aan bij dat de in 2008 door ons geïnitieerde Herenroute wordt gepromoot. We willen vragen om met bewegwijzering de Herenroute onder de aandacht te brengen en daarmee recht te doen aan de wens om fietsers te verleiden de drukke binnenstadsas te mijden en via de Herenroute naar de zuidelijke ingang van de Stationspleinstalling te rijden.

Wachtrij op de ventweg

We hebben zorgen over het ontstaan van een wachtrij op de zuidoostelijke ventweg voor het kruispunt met de Nachtegaal- en Reigerstraat, met name in de ochtendspits. Autoverkeer op de ventweg vanuit de richting van het Spoorwegmuseum moet bij de kruising voorrang verlenen aan alle verkeer op de Nachtegaal- en Reigerstraat. Het kan zijn dat hier onvoldoende grote hiaten in zitten, waardoor de auto's wat langer zullen moeten wachten. In de simulaties treedt dit niet op, maar dat stelt ons niet helemaal gerust. We voorzien dat een enkele autobestuurder niet genoeg geduld zal hebben om op een geschikt hiaat te wachten en de kruising zal oprijden terwijl die niet helemaal vrij is. Dat kan leiden tot verkeersonveilige situaties. We vragen de gemeente om een monitoringplan op te stellen, waarin het voorkomen van deze ongewenste situatie wordt meegenomen. Als blijkt dat dit veelvuldig voorkomt, zullen aanvullende maatregelen nodig zijn om de verkeersveiligheid te waarborgen.

Opstelplek op de kruising
We vinden het een goed idee dat er midden op de kruising ruimte wordt gemaakt voor auto's om op te stellen, zodat auto's de rijbanen van de Nachtegaal- en Reigerstraat afzonderlijk kunnen oversteken. De ruimte is toereikend voor een standaard personenauto, maar voor vrachtwagens en touringcars is de opstelruimte niet lang genoeg. We gaan er vanuit dat andere weggebruikers, net als elders, rekening houden met vrachtwagen- en touringcarchauffeurs en hen de ruimte bieden om vlot over te steken.

Fijn dat er met deze opstelruimte tussen de rijbanen ruimte komt om bomen toe te voegen en de boomstructuur van de Maliebaan meer te laten doorlopen. De bomen zullen er naar verwachting ook voor zorgen dat de snelheden van het gemotoriseerd verkeer in alle richtingen lager zal uitvallen dan nu het geval is.

Fietsen op de middenbaan
Op de Maliebaan ligt het oudste fietspad van Nederland en is in 1883 de Nederlandsche Vèlocipédisten Bond opgericht, een voorloper van de Fietsersbond. Een plek om te koesteren in wereldfietsstad Utrecht!

We zijn blij dat de middenbaan van de Maliebaan wordt ingericht als promenade in asfalt voor fietsers en voetgangers. De middenbaan is nu in gebruik door (te) snel rijdend gemotoriseerd verkeer. Automobilisten kijken vooral recht vooruit en niet om zich heen; niemand kan daardoor in deze situatie de schoonheid van de middenbaan beleven. Dat wordt met de herinrichting anders. Wandelaars en fietsers vervangen het geronk en de uitlaatgassen van het autoverkeer. Samen kunnen ze genieten van de schoonheid van de middenbaan.

Op voorhand valt niet exact te voorspellen hoe de promenade gebruikt zal gaan worden. We vragen de gemeente om de bestaande verharding niet te versmallen, maar te kiezen voor een subtiele markering als idee van een verdeling van de ruimte. We vinden de markering met het bloemetjespatroon op het Lint in Leidsche Rijn (net als de middenbaan van de Maliebaan 6 meter breed) een zeer geschikte bron van inspiratie voor de Maliebaan. Die markering zorgt ervoor dat zeer verschillende typen gebruikers (skaters, skeeleraars, hardlopers, wandelaars, fietsers) de baan zonder problemen met elkaar kunnen delen. Een verbeterpunt is dat de markering in wegenverf of koudplast moet worden uitgevoerd; de dikte van de bloemen op het Lint is hinderlijk.


Het Lint, Leidsche Rijn

Met bankjes langs de kant kan verblijf langs de baan worden gefaciliteerd.
In het eerder genoemde monitoringplan moet ook het veilig gebruik van de middenbaan worden meegenomen. Op het Lint blijkt dat de spitstijden (er lopen verschillende schoolroutes via het Lint) op andere momenten van de dag vallen dan de pieken in het recreatief gebruik. De combinatie van wandelen, skaten en fietsen levert er geen problemen op. Een knelpunt op het Lint zijn de racefietsers die er op zaterdag- en zondagochtend rondjes rijden. Maar de Maliebaan loopt niet rond. Daarom zal dat probleem zich hier niet voordoen. Als blijkt dat toch veelvuldig sprake is van ongewenste of onveilige verkeerssituaties, kunnen aanvullende maatregelen worden genomen.

Veilige ventweg

De riolering onder de ventwegen worden vervangen. Dat biedt kansen voor een herinrichting van de rijweg. Voor fietsers op de ventwegen is het veiliger als auto's aan de kant van het groen parkeren, dan aan de kant van de gevels. Bij het in- en uitparkeren aan de kant van het groen kruist de baan van de auto's de beweging van de fietsers niet.

De ventwegen worden 3,1 – 3,3 meter breed. Dat klinkt erg smal. Bij deze breedte kunnen vrachtwagens en touringcars fietsers met geen mogelijkheid inhalen. Fietsers en (grote) voertuigen blijven dus achter elkaar rijden. Fietsen in de tegenrichting zal dus niet voorkomen, want ook een personenauto kan je niet passeren. We zijn blij dat er niet is gekozen voor een onveilige breedte van 3,5 meter. Bij die breedte wringen auto's zich te dicht langs de fietsers.

Aansluiting Maliesingel
Ons bereikte een klacht dat het met de huidige vormgeving niet eenvoudig is om veilig vanaf de Maliesingel linksaf te slaan naar de Maliebaan. De Maliesingel draait ter hoogte van de kruising met de Maliebaan naar rechts; om over de schouder achteropkomend autoverkeer goed te zien moet het hoofd ver naar links worden gedraaid. Om tegemoetkomend autoverkeer vanaf de Maliesingel goed te kunnen zien, moet juist vooruit naar rechts worden gekeken. Om de verkeerssituatie aan beide kanten goed te kunnen beschouwen moet het hoofd dus snel een enorme draai kunnen maken. Dat is niet iedereen gegeven, daarom kan het kruispunt en met name het naar links afslaan als gevaarlijk worden ervaren. We vragen om bij de uitwerking van het ontwerp aandacht te besteden aan de inrichting van een veilig kruispunt, zowel naar de middenbaan als naar de ventweg. Ter inspiratie verwijzen we naar de elegante oplossing die onlangs is gerealiseerd op de Wilhelminalaan in Vleuten.

Aansluiting Museumlaan / Snellenlaan / Oorsprongpark
De aansluiting van de maliebaan op het kruispunt met de Museumlaan, Snellenlaan en Oorsprongpark is in de huidige situatie een rotonde. We verwachten dat het mogelijk is om het ruimtebeslag van de wegen hier sterk te beperken. We stellen daartoe voor dat de middenbaan van de Maliebaan als fietsstraat wordt doorgetrokken over de Snellenlaan totaan de Biltstraat. Door het Oorsprongpark en de Museumlaan recht op elkaar te laten aansluiten ontstaat een overzichtelijk kruispunt. Ook bij de verdere uitwerking van dit kruispunt zijn we graag betrokken.

Ten slotte
We hebben met plezier aan deze inspraakreactie gewerkt. We lichten onze standpunten desgewenst graag mondeling aan u toe. We zien uw inhoudelijke reactie graag tegemoet.

In afwachting van uw reactie, verblijven we,
Met vriendelijke groet,
Fietsersbond afdeling Utrecht
Voorzitter

Antwoord:

Geachte voorzitter,

Dank voor uw uitgebreide reactie op het concept-IPvE Maliebaan. In deze brief gaan we kort in op uw vragen en suggesties. Voor een overzicht van ons antwoord op alle gezamenlijke reacties verwijs ik naar de reactienota.

U ondersteunt de lijn om de kruising zonder VRI vorm te geven. U geeft aan overtuigd te zijn dat de kruising veilig kan worden ingericht zonder VRI. Daarmee komt er een einde aan de door u als ongeloofwaardig gekwalificeerde huidige verkeersregeling bij de kruising Maliebaan. U vraagt ook om de voortgang vast te houden en spoedig aansluiting te zoeken op de recent heringericht Nachtegaalstraat.

U heeft begrip voor het behouden van de voorrangssituatie voor de Nachtegaalstraat en Burgemeester Reigerstraat. Wel vraagt u aandacht voor een goede vindbaarheid van de Herenroute. Uw suggestie voor bewegwijzering van de Herenroute nemen we mee in de uitwerking.

Ook uw suggestie om te monitoren nemen we ter harte. Dit verzoek hebben enkele bewoners ook aan ons gedaan. In het IPvE hebben we een paragraaf opgenomen waarin we aangeven welke zaken we willen monitoren.

U vraagt om markering op de middenbaan toe te voegen om, net als op het Lint, de verkeersstromen te kunnen scheiden. We hebben daar naar gekeken, maar we willen dat nu niet opnemen. We menen dat de intensiteit niet zodanig hoog zal zijn dat markering nodig is, en we zien voor zowel voetgangers als fietsers een parallelle structuur zodat fietsers en voetgangers een andere route kunnen kiezen als ze daar behoefte aan hebben. Dat is bij het Lint minder het geval.

Uw zorg over de ‘linksaf-beweging’ vanaf de Maliesingel naar de Maliebaan herkennen we. Met het inrichten van de middenbaan voor fiets en voetgangers zal de situatie voor de meeste fietsers gunstiger worden. Ook de fietsbeweging naar de ventweg moet natuurlijk veilig zijn. We zullen dat in de ontwerpfase betrekken.
Voor een complete herinrichting rondom de Snellenlaan hebben we op dit moment geen budget. We zien daar zeker een vraag voor later, onder andere op basis van het voorstel van West 8 voor deze plek. Op het moment dat we dat oppakken, zullen we daarbij uiteraard de situatie voor de fiets en uw voorstel daarvoor betrekken, als logische schakel tussen de Maliebaan en de Biltstraat.
Mvg

Respondent nr 124:

Reactie en antwoord:

Ik woon in Maliebaan en mijn kantoor, waar ik elke dag werk, kijkt uit op de Maliebaan. Ik vind de geplande aanpassingen aan de Maliebaan een ramp, die de leefbaarheid van de mensen in die straat ernstig zal verminderen, zonder dat dit tot grote verbeteringen leidt voor voetgangers of fietsers die de Maliebaan gebruiken. De geplande veranderingen zullen leiden tot schade aan de oude huizen aan de Maliebaan, een gevaar voor de kinderen van de Maliebaanschool en de kleuterschool, verkeersproblemen veroorzaken, de luchtkwaliteit voor mensen die op straat wonen verminderen. Tot slot zijn deze wijzigingen onnodig en leiden ze niet tot verbeteringen.

Schade aan rijksmonumenten en andere oude huizen
Veel huizen op de Maliebaan zijn oud. Er zijn 34 rijksmonumenten en 27 gemeentelijke monumenten. In de huizen hebben veel kamers mooie, versierde plafonds. Als zware vrachtwagens op de ventwegen mogen rijden, zullen ze trillingen veroorzaken die deze huizen beschadigen.
Antwoord gemeente: We hebben door ingenieursbureau M+P metingen laten uitvoeren met betrekking tot geluid en trillingen op de Maliebaan. Uit de metingen is gebleken dat de kans op schade aan gebouwen zeer klein is, hierbij is ook rekening gehouden met historische panden, zoals rijksmonumenten. Na de herinrichting zal de hoeveelheid verkeer op de ventwegen toenemen. M+P concludeert dat het ook in die situatie niet de verwachting is dat de kans op schade aan gebouwen aan de Maliebaan zal toenemen.
Belangrijk is daarbij dat de verharding goed vlak is. Dat zal voor zowel geluid als trillingen een positief effect hebben. Dit kan door de huidige klinkers, die er in slechte staat bij liggen, te vervangen door een nieuwe verharding met zo min mogelijk onvlakheden. Bij de herinrichting zal daar vanzelfsprekend aandacht voor zijn. De kans op beschadiging van de panden aan de Maliebaan na herinrichting achten wij zodoende erg klein.

Gevaar voor Voetgangers, met name kinderen
Er lopen altijd mensen op de ventwegen. Sommigen zijn mensen die hun auto hebben geparkeerd en oversteken naar de trottoirs. Sommigen zijn ouders die hun kinderen ophalen van de Maliebaanschool en de kleuterschool. Ook rennen er vaak kinderen over straat om hun ouders te ontmoeten. Dit kan tot gevaarlijke situaties leiden.
Antwoord gemeente: We zien door de ingrepen aan de Maliebaan per saldo een afname van autoverkeer met ca 30%. Dat autoverkeer rijdt via de ventwegen, die daarmee drukker worden dan nu: 2 tot 3 keer zo druk. Deze omvang is verkeerskundig goed te verwerken. We zorgen door de inrichting van de ventwegen dat het autoverkeer beter dan nu wordt gestimuleerd om maximaal 30 km/uur te rijden. We plaatsen daarvoor regelmatig versmallingen (doorsteken) onder andere nabij de school en de kinderdagverblijven.
Belangrijk uitgangspunt voor het ontwerp is de opdracht om de ventweg zo in te richten dat de rijsnelheid niet hoger is dan 30 km/u en liefst lager. Als fysieke en visuele versmalling voor snelheidsremmende werking voor autoverkeer maken we gebruik van enerzijds een smalle ventweg en anderzijds een aantal doorsteken die uitmonden in een groenvak aan de rijbaan. Belangrijk is een evenwicht tussen het aantal doorsteken, de onderlinge afstand en de snelheidsremmende werking. We hanteren in het ontwerp een afstand tussen de doorsteken die iets kleiner is dan de afstand die we anders voor drempels zouden toepassen.
Verkeersveiligheid is een uitgangspunt, we zijn niet in de veronderstelling dat de verkeersveiligheid ter plaatse van de school en de opvang, maar ook op andere plekken aan de Maliebaan, er op achteruit gaat. We zullen in de volgende fase van het ontwerp beoordelen of het toevoegen van ‘attentieverhogende’ elementen (zoals de rood-gele-palen bij de school) toegevoegde waarde heeft.

Verkeersproblemen
De Maliebaan is een hoofdroute voor politieauto's, brandweerwagens en ambulances. Op de ventwegen is het verkeer, ook nu nog, vaak gestremd. Zo zijn er veel bestelauto's. Maar nog vaker moeten auto's die willen parkeren achteruit de parkeerplaats oprijden. Sommige coureurs slagen er niet in hun eerste verzoek, dus moeten ze nog een keer vooruit en de weg weer blokkeren. Als het hoofd verkeer over de ventwegen gaat, ontstaat er een grote verkeerschaos. En deze chaos wordt nog verergerd als de ventwegen smaller worden gemaakt en als de stoplichten bij de kruising naar de Nachtigalstraat komen te vervallen.

Antwoord gemeente: nood- en hulpdiensten zullen, zoals in de rest van de stad, op de Maliebaan terecht kunnen. De middenbaan zal niet meer toegankelijk zijn voor autoverkeer, nood- en hulpdiensten hebben daarop een uitzonderingspositie. Indien nodig kunnen zij gebruikmaken van de middenbaan.
Zoals nu zal ook na de herinrichting de ventweg af en toe gestremd zijn door bestelbusjes, mensen die verhuizen, vuilniswagens et cetera, zoals dat gewoon is in een levendige stad. Wij verwachten niet dat dit tot verkeerschaos zal leiden, omdat de drukste momenten op de ventwegen in de spits is, en dat zijn in de regel niet de momenten van genoemde activiteiten. Tweemaal steken bij het inparkeren door een minderheid van de weggebruikers levert naar onze mening niet het oponthoud op dat een chaos of onleefbare situatie veroorzaakt.

Luchtkwaliteit
Op warme zomerdagen raakt de lucht nu al zo vol met auto-uitlaatgassen dat we onze ramen moeten sluiten. Dit probleem wordt nog veel ernstiger als al het verkeer via de ventwegen gaat.
Antwoord gemeente: De berekende luchtkwaliteit (fijnstof) ligt ver onder de huidige gemeentelijke normen. We voorzien voor de komende jaren een aanpassing van de normen naar een strenger niveau, en hebben daarom als mogelijke toekomstige richtlijn de advieswaarden van de WHO toegevoegd. De voor de toekomstige situatie verwachte uitstoot ligt in de buurt van die veel strengere WHO-waarden. In de volgende fase, als we beter weten hoe de inrichting eruit gaat zien, gaan we opnieuw berekeningen maken om te kunnen toetsen of we onder de normen blijven.

Vermindering van parkeerplaatsen
Dit is echt een grote ramp voor zowel bedrijven als inwoners. We zien geen bewijs van enig plan om het verwijderen van parkeerplaatsen te "compenseren" - waar moeten auto's worden geparkeerd? Het is een illusie te denken dat het aantal auto's door de nieuwe plannen zal afnemen; meerdere bedrijven zijn gehuisvest in afzonderlijke panden, er is geen parkhouse-capaciteit in de buurt om een alternatief te bieden. Doordeweeks is het al bijna onmogelijk om een parkeerplaats te vinden op de Maliebaan of op de Maliestraat. Ik moet vaak 20 minuten rondrijden tot ik het geluk heb een plek te vinden die onlangs is vrij geworden.
Antwoord gemeente: In het concept-IPvE was de achtergrond toegelicht van het daarin opgenomen voorstel voor aantal parkeerplaatsen. We hebben veel reacties ontvangen die aandringen op het behouden van het aantal parkeerplaatsen. Gegeven alle reacties hebben we in het definitieve IPvE een nieuw voorstel opgenomen met meer parkeerplaatsen dan in het concept IPvE. We willen de snelheid van het autoverkeer op de ventwegen laag houden, dus het aantal doorsteken met bijbehorende groene wegversmalling niet te ver verlagen. We verminderen het aantal doorsteken aan de noordzijde van 8 (zoals in het concept FO ingetekend) naar 7; dat scheelt ca 6 parkeerplaatsen. We voegen aan de noordzijde van de noordelijke ventweg, nabij het spoor, de huidige parkeerstrook aan het FO toe. Ook voegen we een parkeerstrook daar tegenover toe. In het IPvE komen dan ca 332 parkeerplaatsen, ten opzichte van de huidige situatie van 350 en het voorstel van 311 in het concept-IPvE.

Wat zijn de voordelen van de geplande wijzigingen?
Geen van deze is overtuigend beargumenteerd; bovenstaande punten bieden tegenargumenten. Bijvoorbeeld: Een van de argumenten die ik vaak hoorde was dat het met de huidige regeling onmogelijk zou zijn om de snelheid van het autoverkeer op 30 km/u te houden. Vroeger was er van tijd tot tijd politie met radar en het verkeer reed vrij langzaam. Ik heb al jaren hier geen politiecontrole meer gezien. Als het te duur is om daar af en toe politie met radarkanonnen te plaatsen, zou een vaste radarinstallatie het probleem meteen oplossen. Waar te hard rijden op de Maliebaan niet erg gevaarlijk is, omdat voetgangers doorgaans oversteken bij het stoplicht, zal het op de "ventweg" met overstekende scholieren en kleuters erg gevaarlijk zijn.
Als ik elke dag op de Maliebaan uitkijk, zie ik heel weinig fietsen op de fietspaden. Aangezien er in beide richtingen prima fietspaden zijn (vermoedelijk de eerste fietspaden in Nederland), zie ik geen noodzaak om fietsen meer ruimte te geven. Naast de fietspaden zijn er ook goede paden voor voetgangers om comfortabel en aangenaam de Maliebaan op en af te lopen. Het is erg prettig om op die paden te lopen en ik doe dit vaak voor mijn dagelijkse beweging.
Met fietsen op de middenweg krijgt de Maliebaan niet het karakter van een park. Ten slotte zijn er vele lanen zoals de Maliebaan in Parijs, Rome en enkele in Londen. In al die gevallen is de regeling voor de veiligheid van iedereen dat het verkeer op de middelste rijstrook staat en auto's op de Ventweg worden geparkeerd.
Met vriendelijke groeten

Antwoord:
In de uitwerking is gezocht naar een passende inrichting van de ventwegen zodat het autoverkeer zich aan de 30km-snelheid houdt. Voorstel is om de ventwegen fysiek en visueel te versmallen. De rol van de regeling in de (on)mogelijkheid de verkeerssnelheid te remmen hebben wij voor zover wij weten niet als argumentatie gebruikt. De rol van handhaving zal in de regel niet een van de uitgangspunten zijn van het ontwerp. De bedoeling is dat de inrichting bepaald weggedrag afdwingt, en dat dit niet door handhaving moet worden gecorrigeerd. In het geval van structureel te hard rijden zal de oplossing eerder gezocht worden in een aanpassing van het Ontwerp dan op een grote(re) rol van handhaving. Wij verwachten dat het Ontwerp voldoende snelheidsremmend effect heeft.
Ter plaatse van de school en vestigingen van de kinderopvang wordt de ventweg smaller, zodat autoverkeer zich beter aan de snelheid (30km) zal houden. Een achteruitgang van de verkeersveiligheid verwachten wij niet.

De noodzaak om fietsers meer ruimte te geven zien wij wel, niet alleen doordat de verwachting is dat er op het traject van de Maliebaan meer fietsverkeer komt, maar ook doordat er nu en

vooral in de toekomst veel behoefte is om andere (extreem) drukke fietsroutes te ontlasten. Dit kan door alternatieven aan te bieden, zoals de Herenroute, die over onder meer de Maliebaan gaat. Momenteel nodigt de Maliebaan niet uit om te fietsen. Dat zal na de Herinrichting anders zijn, de Maliebaan wordt dan een heel stuk aantrekkelijker voor de fiets. De paden waarvan ook het eerste fietspad van Nederland deel uitmaakt zijn geen fietspaden, maar wandelpaden. Deze paden aanpassen tot fietspad is voor Gemeente geen optie, omdat de huidige breedte niet voldoet aan de Eisen die hedendaags aan een fietspad worden gesteld. Het aanleggen van een fietspad volgens huidige normen zou gaan ten koste van de bomenrijen. Voor Gemeente is dat geen optie.

Voor voetgangers blijft er nog steeds de mogelijkheid om over de onverharde paden te wandelen, er blijft naast de ventwegen een pad liggen. Dagelijkse beweging kan na herinrichting op die paden, op de stoepen en dus ook op de brede middenbaan.

Respondent nr 135:

Reactie:

L.S.
het concept IPvE voor de herinrichting van de Maliebaan wijkt af van het raadsbesluit dienaangaande 19 december 2019.
De hoofdzaken uit het raadsbesluit, variant 3+ : verkeersveiligheid, behoudt van historisch aspect van de ‘Baan', geen toename van verkeer op de ventwegen en behoudt van parkeerplaatsen.

Kruising: in het concept is een ovonde zonder VRI geprojecteerd. U ontkent dat dit een ovonde is omdat er sprake is van voorrangsregels. Dit is een semantische discussie omdat iedere buitenstaander de door u geschetste kruising zal ervaren als een ovaal uitgevoerde rotonde! De kruising wordt er niet veiliger op, zal tot irritatie van de gebruikers leiden, ergo verkeersongelukken.
Tijdens de spits zal het oversteken van de kruising rijdend op de ventwegen te veel geduld vragen. De voorrang Nachtegaal-Reigerstraat legaliseert voor wielrijders dat wat zij nu frequent doen, de VRI negeren. Een ovonde schaadt in ernstige mate de historische zichtlijn van de Baan.

Ventwegen: Het afsluiten van de middenbaan zal altijd tot toename van verkeer op de ventwegen leiden. Het leidt geen twijfel dat zwaar vrachtverkeer zal resulteren in schade aan de panden. Over handhaving van 30 km wordt in het concept niet gerept terwijl het inmiddels bekend is dat de huidige Tolsteeg-Malie-Wittevrouwen-singel voor alle automobilisten een ‘uitnodiging’ is om harder te rijden. Door meer doorsteken van de middenbaan naar de ventwegen te maken ontstaan gevaarlijke situaties voor voetgangers en wielrijders, zij zijn vrijwel onzichtbaar voor de te hardrijdende automobilist.

Parkeerplaatsen: het is ten enenmale onacceptabel dat in het concept sprake is van een aanzienlijke afname van parkeerplaatsen.

Historisch aspect: Gedurende de afgelopen 8 jaar heb ik als bewoner deelgenomen aan alle informatiebijeenkomsten, ‘participatie' zoals daar in de troonrede destijds toe werd aangespoord. Als burger verwacht ik dat participeren OOK betekent dat u luistert, zeker als dit participeren wordt ondersteund door 3000 handtekeningen. Helaas moet ik andermaal constateren dat participeren GEEN enkele meerwaarde heeft. Tijdens de laatste, zoom, informatiebijeenkomst werden wij geconfronteerd met deelname van West8, op initiatief van stichting Maliebaan i.o.
De informatie van West8 ter verfraaiing van de middenbaan, is nooit eerder voor ‘participatie' gepresenteerd en dient dus uit het concept IPvE toe worden verwijderd.

Samenvatting: ik keur het concept IPvE niet goed en verzoek de raad om plan 3+ terug te verwijzen naar de tekentafel.
met vriendelijke groet,

Antwoord:
De uitgevoerde simulatie toont voor ons aan dat de kruising zonder VRI veiliger wordt dan de bestaande kruising, met voor bijna alle verkeersdeelnemers een korte tijd voor het passeren van de kruising. Met de vormgeving die we voorstellen kunnen we de historische bomenrijen aanvullen, zodat deze beter herkenbaar zijn. Op basis van de reacties doen we een voorstel om het aantal parkeerplaatsen aan te passen en dichter bij het huidige aantal te laten.

Respondent nr 138:

Reactie en antwoord:
De herinrichting van de Maliebaan is een veel moeilijkere opgave dan het Malieblad. Het project is in de loop van de tijd geëvolueerd van het zoeken van een oplossing voor een als storend ervaren verkeerssituatie (de kruising Nachtegaalstraat / Burgemeester Reigerstraat) gekoppeld aan een politiek parti-pris (de ‘herenroute’) naar een conceptueel heroverwegen van de functie van de Maliebaan in het stedelijk weefsel.

Het concept-IPvE is nog sterk gebaseerd op de oorspronkelijke uitgangspunten en de verbreding van de scope van het project komt er dan wat bekaaid van af, terwijl zowel de kwaliteit van de plannen als (daarmee) de acceptatie bij de betrokken bewoners en ondernemingen en de mogelijkheden meer publieke en/of private middelen te mobiliseren het juist daarvan moeten hebben. In dat licht kwamen bij mij de volgende gedachten op die ik je graag wil meegeven:

1) Vermindering verkeersdruk op de Maliebaan Het concept IPvE wil de verkeersdruk op de Maliebaan trachten te verminderen door het treffen van een aantal cosmetische maatregelen binnen het plangebied (versmallen ventwegen, doorsteken). Is het niet nodig daarnaast buiten het plangebied wat meer te kijken naar het omleggen van verkeersstromen? Ik denk dan aan de inrichting van de afslag Prinsessenlaan/ Museumlaan op zodanige wijze dat het verkeer primair rechtdoor de Prinsesselaan opgestuurd wordt en via de Burgemeester Reigerstraat naar het winkelgebied wordt geleid in plaats van over de Maliebaan. In dat kader past natuurlijk ook het oude idee van de structurele oplossing voor de toeristische toegang tot de binnenstad en binnenstadsmusea door het reconstrueren van het oude stationnetje aan de Biltstraat met parkeerfaciliteiten voor touringcars en auto's en een frequente verbinding tussen deze halteplaats en station Maliebaan over het museumlijntje, bij voorkeur met historisch materieel: dit zijn maatregelen die concreet verkeersaanbod beperken, het touringcar probleem oplossen en denk ik een vrij overzienbaar kostenbeslag hebben, waarin je overigens ook nog van derde partijen (de binnenstadsmusea die daar ook hun ticketing kunnen concentreren, horeca op het herleefde stationnetje) een bijdrage mag verwachten. Breng een harde koppeling aan tussen dergelijke concrete maatregelen en de afsluiting van de middenbaan, dan gaan bewoners er misschien in geloven dat de afsluiting van de middenbaan van de Maliebaan daadwerkelijk met vermindering van het verkeersaanbod gepaard kan gaan.
Antwoord: Dank voor uw opmerkingen en ideeën. De Maliebaan is onderdeel van een groter gebied waar inderdaad ook in groter verband maatregelen overwogen moeten worden. In het recent aangenomen Mobiliteitsplan 2040 staat aangegeven hoe de gemeente kijkt naar het grotere geheel. We werken aan een uitbreiding van het fietsnetwerk en aan een schaalsprong in het openbaar vervoer. De museumlijn is daar niet onderdeel van, vanwege de beperkte capaciteit die daar geboden kan worden. Herstel van het station Biltstraat zou vragen om ruimte voor het station en voor parkeren aldaar, wat niet direct voorhanden is.

2) Rijksmonument Maliebaan?
Het Zocherpark is rijksmonument. Het Malieblad is daar een beetje bijgefrommeld (het heeft niet de status van rijksmonument, maar heeft wel een erfgoedparel subsidie ontvangen; knap werk!). De Maliebaan (inclusief Malieblad) is uniek cultureel erfgoed, eerlijk gezegd met een aanzienlijk grotere en zeldzamere monumentale waarde dan het hele Zocherpark (menige stad heeft bij het slechten van de muren geopteerd voor de aanleg van een park, zo bijzonder is het niet). Waarom is er nog geen grote druk op de rijksdienst gelegd om de Maliebaan de status van rijksmonument te verlenen? Met een Brim-subsidie verdampen je financiële problemen en waarom zou de staat de restauratie van mijn woonhuis zwaar moeten subsidiëren en een gemeente die uniek cultureel erfgoed wil bewaren in de kou laten staan?
Antwoord: Het Malieblad is onderdeel van het rijksmonument Stadsbuitengracht (inclusief het Zocherplantsoen) en in die hoedanigheid ook rijksmonument. De Maliebaan is dat niet, tot veler verbazing. We hebben de Maliebaan, voor het eerst in de vorige eeuw, bij het rijk voorgedragen voor beschermde status, dat is toen niet gehonoreerd. Sinds begin van deze eeuw wijst het rijk geen monumenten van vóór 1940 meer aan, recent zelfs helemaal geen aanwijzingen meer. Zodra het rijk haar beleid wijzigt, trekken we aan de bel.

3) Park?
De Maliebaan is geen 'park' en is dat nooit geweest. Erkenning van de unieke culturele status van de Maliebaan door de bescherming als rijksmonument kan ook te wilde aspecten van plannen tot 'verparking' binnen aanvaardbare klauwen houden. Is het bestaande padenstelsel nu juist niet een wezenlijk element van wat de Maliebaan tot de Maliebaan maakt? Wees er voorzichtig mee!
Wat ik ook nooit begrepen heb is waarom twee van de paden aan weerszijden niet gereserveerd kunnen worden voor in- en uitgaand fietsverkeer, er zit een of andere ambtelijke mantra achter, maar misschien is het tijd die te doorbreken: de minimumbreedte voor een fietspad van 2m. is aanwezig en het is voor fietsers aanzienlijk comfortabeler over een fietspad te kunnen fietsen dan tussen de wandelaars door te moeten manoeuvreren; kies voor een verharding waar de wortels tegen kunnen in plaats van het obligate rose asfalt en misschien komt de herenroute dan alsnog tot leven.
Antwoord: We houden ons bij de herinrichting aan de regels van het beschermd stadsgezicht, zoals vastgelegd in het bestemmingsplan. Hieronder vallen de driedubbele bomenrij en het monumentale groene laankarakter van de Maliebaan, inclusief de groene aansluitingen (Malieblad en Hogeland/ Oorsprongpark). Ook zijn regels opgenomen om deze waarden te borgen en zo mogelijk te versterken. Ten aanzien van historische (groen)aanleg in het algemeen geldt in het bestemmingsplan: behouden, onderhouden en waar mogelijk versterken door parkeerplaatsen groener in te richten en minder te verharden, dan wel de verharding een meer groene uitstraling te geven door meer bomen en beplanting. Ook wordt een wensbeeld geformuleerd waarin overmaat aan verharding wordt teruggebracht ten gunste van groen. Dit geldt voor de hele Maliebaan en specifiek worden nog de achtertuinen benoemd.
Het straatprofiel van de Maliebaan met rijbaan, bomenrijen, fiets- en halfverharde wandelpaden en (vent)wegen dient aan weerszijden te worden behouden en het aantal parkeervakken dient niet te worden uitgebreid. Dit betekent dat de aanwezigheid van de halfverharde paden wel deel uitmaakt van het beschermde stadsgezicht, maar niet het aantal. Gezien de capaciteit voor wandelaars en de wens tot vergroening waar mogelijk, brengen we het aantal wandelpaden terug van 4 tot 2. De huidige halfverharde paden worden bij voorkeur niet geasfalteerd (verder verhard) en de huidige breedte van de paden voldoet niet aan de maten voor fietspaden die we in de stad hanteren. Het inrichten van de buitenste wandelpaden tot fietspad zou ten koste gaan van de bomen (wortels), voor de gemeente onwenselijk.

4) Kop en staart
Het concept IPvE spreekt over plannen voor de 'kop' van de Maliebaan. Dat is niet zorgvuldig uitgedrukt: de 'kop' van de Maliebaan is het Malieblad, de afsluiting bij de Snellenlaan is de 'staart'. De plannen van West 8 voor de staart zien er goed en evenwichtig uit en verhogen sterk de kwaliteit (en daarmee de acceptatie) van het totale project. Uitvoering in twee tranches leidt tot

kostenverhoging, meer ergernis en overlast bij de betrokken bewoners en verhoogt dus de weerzin tegen het hele project die in de buurt bestaat. Gemeentelijke begrotingen zijn voor de aan debet en credit gewende burger in hun systematiek niet te volgen, maar het moet mogelijk zijn voor de infrastructuur van een project dat toch pas over een aantal jaren tot uitvoering komt voldoende geld te regelen.
De markering van begin en eind van de Maliebaan met een fontein aan de staart en iets wat op een replica van het toegangshek lijkt (bijvoorbeeld gestileerd in cortenstaal en gedeeltelijk uitnodigend openstaand) op kop (in het Malieblad, dat is de historisch juiste plek en markeert de eenheid tussen Malieblad en Maliebaan) lijken goede concrete gedachten waar je privaat geld voor moet kunnen vinden; dat is beter dan vage manifest-taal.
Antwoord: dat nemen we ons ter harte bij het zoeken naar middelen.

Respondent nr 139:

Reactie en antwoord:

Wij zijn teleurgesteld in de huidige IPvE omdat:

Het stuk onduidelijk is in wat wel en niet aangepakt gaat worden en een integrale aanpak van de Maliebaan (kop tot staart) ontbreekt.

De historische karakter van de maliebaan aangetast wordt

De verkeersveiligheid omlaag gaat

- Door toename gemotoriseerd verkeer op ventwegen
- Door een onduidelijke kruizing

De belangen van de bewoners niet meegewogen worden

- Geluidsoverlast, trillingsoverlast gaat toenemen terwijl de IPvE niet duidelijk is in de maatregelen die genomen gaan worden om deze overlast zo veel mogelijk te beperken

Op basis van de IPvE hebben wij de volgende vragen waar we graag schriftelijk antwoord op ontvangen:

Algemeen

- Kun u aangeven op welke punten de IPvE voldoet aan het raadsbesluit van december 2019 en de (oorspronkelijke) doelstellingen en beloften van de gemeente?
    - Bijvoorbeeld, In hoeverre wordt de Herenroute verbeterd?
    - Bijvoorbeeld, hoe wordt omgegaan met de toezegging/belofte van de wethouder dat er nauwelijks parkeerplekken zouden verdwijnen en de maatregelen tegen trilling overlast worden niet ingevuld?
    - Etc

Antwoord: Het raadsbesluit geeft voor de herinrichting van de Maliebaan de volgende uitgangspunten mee:

1. *Hele middenbaan noord en zuid wordt een autovrije promenade voor wandelen en fietsen.*
2. *Ventwegen blijven 30-km/uur en worden ingericht met snelheidsremmende maatregelen.*
3. *Op de kruising krijgt de fietser prioriteit en worden de groene zichtlijnen doorgetrokken; de kruising wordt zonder verkeersregelinstallatie uitgevoerd.*

Deze uitgangspunten zijn in het IPvE uitgewerkt.

De Herenroute wordt verbeterd door het vereenvoudigen van de kruising en door het vergemakkelijken van de afslagbeweging voor fietsers van de Burg Reigerstraat naar de zuidelijke Maliebaan. Er komt een weg bij die door fietsers te gebruiken is; meer oppervlakte voor de fiets ,en dat zonder gemotoriseerd verkeer. Niet verbeteren van huidige capaciteit voor de fiets ,maar vooral en ook toevoegen van extra weg om op te fietsen.

In de uitwerking is gezocht naar een passende inrichting van de ventwegen zodat het autoverkeer zich aan de 30km-snelheid houdt. Voorstel is om de ventwegen fysiek en visueel te versmallen (zie paragraaf 4.3). Belangrijk middel daarin is het accentueren van de doorsteken van de middenbaan naar de ventwegen. Als we dat goed willen doen, gaat dat ten koste van méér parkeerplaatsen dan we eerder voorzagen. Op basis van de reacties op het concept-IPvE stellen we voor om aan het einde van de noordoostelijke ventweg de huidige parkeerstrook te behouden en een nieuwe parkeerstrook toe te voegen. Daarmee wordt het aantal parkeerplaatsen verminderd van nu ca 350 plaatsen naar straks ca 332 parkeerplaatsen.

- Kun u duidelijk aangeven welke onderdelen van de IPvE nu budgettair gedekt zijn?

- Welke plannen kunnen uitgevoerd worden binnen het bestaande budget (overzicht)?
- Voor welke onderdelen (plannen) verwacht de gemeente op korte termijn budget te kunnen vrijmaken (overzicht)?
- Voor welke onderdelen (plannen) verwacht de gemeente geen budget te hebben voordat begonnen wordt met de herinrichting (overzicht)?
- Wil de gemeente zo vriendelijk zijn de IPvE te beperken tot de plannen die budgettair uitvoerbaar zijn?
    - En zo niet, kan de gemeente dan aangeven wat de logica is van een IPvE die (nu) grotendeels bestaat uit plannen makerij die budgettair niet gedekt is?

Antwoord: Op basis van het concept-IPvE is een concept-kostenraming gemaakt. Uit die kostenraming blijkt dat we alle voorgestelde maatregelen kunnen uitvoeren, met uitzondering van de door West 8 voorgestelde inrichting van de noordelijke kop van de Maliebaan. We zullen in het IPvE duidelijker aangeven wat er na herinrichting gewijzigd is en wat nog ambities zijn voor de toekomst, waarvoor nu geen budget is.

- Waarom wordt niet de hele Maliebaan heringericht?
    - Wat is de logica om de aansluiting met de Snellenlaan niet mee te nemen in de werkzaamheden?
    - Kan de gemeente aangeven wat er nodig is om de aansluiting met de Snellenlaan wel mee te nemen?
    - Is de gemeente op de hoogte van het voorstel van de bewoner dhr. C. Mol mbt de aansluiting Snellenlaan?
        - Kan de gemeente aangeven wat ze van dit voorstel vinden?
        - Kan de gemeente aangeven waarom er in de IPvE wel aandacht wordt besteed aan de plannen van West8 mbt de Snellenlaan en niet aan die van dhr C. Mol?

Antwoord: In onze visie wordt de hele Maliebaan ingericht, inclusief een aansluiting op de rotonde bij de Snellenlaan. We maken een eenvoudige, functionele aansluiting op deze rotonde.
West 8 ziet de aansluiting met de Snellenlaan in de toekomst als een markante 'kop', entree naar de Maliebaan. Voor het voorstel dat West 8 doet voor de inrichting hebben we momenteel geen budget.
We zijn op de hoogte van de voorstellen van dhr Mol en van de Fietsersbond voor de aansluiting met de Snellenlaan. Deze hebben we aan West 8 voorgelegd. Beide voorstellen geven volgens West 8 onvoldoende invulling aan de gedachten van een markante entree als begin van de Maliebaan. Aangezien we op dit moment niet méér budget hebben dan voor een eenvoudige aansluiting op de huidige rotonde hebben we aan de voorstellen voor de toekomst niet meer aandacht besteed.

- Wat is de logica om allerlei (plus) ideeën in de IpvE op te nemen waar geen budget voor is?
    - Waarom wil de gemeente de invulling van openbare ruimte aan een stichting in oprichting overlaten.
        - Is de openbare ruimte in Utrecht geen gemeente taak meer?
    - Kan de gemeente aangeven hoeveel budget uitgegeven is aan de plannen/ideeën van de stichting i.o en/of zijn initiatief nemers?
        - Graag een overzicht van alle gelden/subsidies die door mevr. M. Graafland zijn aangevraagd en toegekend mbt de maliebaan?
        - Vind de gemeente dit een nuttige besteding van overheidsgeld?

Antwoord: West 8 heeft op ons verzoek een toekomstvisie opgesteld. Deze visie betreft de lange termijn, en is een richtlijn voor de toekomst. We starten met de noodzakelijke onderdelen (riolering, verkeersstructuur). Daar is budget voor. De openbare ruimte is uiteraard een gemeentelijke verantwoordelijkheid. We staan open voor initiatieven uit de buurt voor investering in en beheer van de openbare ruimte. Dat doen we ook in andere delen van de stad (Maximapark, Wilhelminapark), waarbij de gemeente eindverantwoordelijk blijft.
Wij zijn niet op de hoogte van de uitgaven van de stichting i.o.. In de afgelopen twee jaar heeft de stichting i.o. (of haar vertegenwoordiger) geen gemeentelijke subsidies aangevraagd of ontvangen. In de periode 2016 - 2017 hebben we aan een buurtinitiatief uit het Initiatievenfonds een bijdrage toegekend voor het kunnen inhuren van Landlab en Bureau Stramien voor het uitwerken van de promenadevariant.

- Wordt het historische karakter van de Maliebaan behouden?
    - Kan de gemeente aangeven welke historische periode genomen wordt als uitgangspunt voor de maliebaan?
        - Indien de gemeente hierover geen positie wil/kan innemen waarom niet?
    - Is de gemeente het met ons eens dat de laatste grote historische aanpassing aan de maliebaan (de wandeling van Zocher 1813 - 1861) het beste aansluit bij de recente aanpassing van het malieblad?
    - Wil de gemeente dan onderschrijven dat het kenmerk van de Maliebaan de rechte doorkijken zijn plus vier (4) wandelpaden tussen de bomen (oostzijde: twee ruiter/wandelpaden, westzijde: een wandelpad en het oudste fietspad van Nederland (1885))?
        - Indien niet waarom niet?
    - Waarom stelt de gemeente voor om twee (wandel)paden op te heffen?
    - Wat is het nut van extra dwarsbanen die de gemeente voorstelt?
        - Zijn deze dwarsbanen noodzakelijk.

Antwoord: De historie van Maliebaan beslaat vier eeuwen. In die tijd is de Maliebaan veranderd van een groene recreatiebaan buiten de stad (17e, 18e eeuw) naar een straat met paviljoens, theehuizen en woningen (19e eeuw) tot uiteindelijk een straat met vooral een verkeerskarakter (20ste eeuw).
De herinrichting heeft niet de intentie om 'terug te gaan' naar een bepaalde periode. Dat past niet bij het huidige gebruik in de stad. We willen de Maliebaan geschikt maken voor het nieuwe stedelijk gebruik met respect voor de historische waarden. De belangrijkste waarden daarbij zijn de lange rechte lijnen met zo min mogelijk onderbreking, de bomen in het gras, de eenheid van noord naar zuid. Met Malieblad vormt de overgang tussen de lange rechte lijnen van de Maliebaan en het karakter van het Zocherplantsoen rond de singel.
Met de herinrichting willen we ruimte voor voetgangers en fietsers bieden:
Voetgangers op de stoep, op de middenbaan en op een wandelpad in het groen
Fietsers op de ventwegen en op de middenbaan. En we markeren het historische fietspad, maar niet voor gebruik door fietsers.
Met deze verdeling en het toevoegen van de middenbaan voor voetgangers en fietsers is het niet nodig om 4 wandelpaden tussen de bomen te behouden. Het karakter van de groene Maliebaan met bomen in het gras kan worden versterkt door twee van de vier paden te verwijderen. Er is meer dan voldoende capaciteit voor voetgangers: stoep, 2 wandelpaden, middenbaan.

De doorsteken van de middenbaan naar de ventwegen dienen voor de ontsluiting van de voorzieningen aan de ventwegen vanaf de middenbaan. Om fietsers en voetgangers zoveel mogelijk gebruik te laten maken van de middenbaan, worden er nieuwe doorsteken toegevoegd.
Daarbovenop hebben de doorsteken een functie in het versmallen van de ventwegen, zodat het autoverkeer op lage snelheid blijft.

- Wat is het nut/toegevoegde waarde van het Manifest Maliebaan voor de IPvE?
    - Kan de gemeente aangeven in hoeverre de huidige maliebaan wel/niet voldoet aan deze visie?
    - Kan de gemeente aangeven waarom zij de buurtbewoners en BBMO niet betrokken hebben in het opstellen van dit Manifest?

Antwoord: Het Manifest is door West 8 opgesteld als leidraad voor de toekomstvisie. De huidige inrichting past op een aantal punten niet in deze visie, zoals: de huidige Maliebaan is duidelijk onderbroken en heeft de uitstraling van 'ruim baan voor autoverkeer' in plaats van 'ruim baan voor voetgangers en fietsers'. Bij het opstellen van het concept-IPvE hebben we op een groot aantal momenten de tussenstand en ons denken gedeeld met de buurt en de BBMO. De visie van West 8 (en het Manifest) maakte daar ook deel van uit, en ligt nu ook open voor reacties.

- Kan de gemeente aangeven in hoeverre de volgende items meegenomen zijn in de IPvE

- behoud historisch karakter;
- behoud/versterking leefkwaliteit voor bewoners en bezoekers;
- verkeersveiligheid;
- behoud van parkeerplaatsen?

- Kan de gemeente aangeven in hoever zij het eens/oneens zijn met de volgende stelling: “De Maliebaan is een historische baan en in zijn soort uniek in de wereld het zou jammer zijn om hier een (gewoon) park van te maken”.

Middenbaan

- Is het correct dat op de middenbaan het asfalt over de gehele lengte en 6.5 meter breed blijft liggen.
  - Kunt u een toelichting geven op de toplaag?
    - Waarom?
    - Hoe gaat het er uit zien?
    - Wat voor materiaal wordt dit?

- Waarom is het zo duur om het asfalt op de middenbaan weg te halen?

Antwoord: In het concept IPvE wordt uitgegaan van versterken van het historisch karakter, de ligging en de breedte van de middenbaan. De Maliebaan is uniek. Met de huidige voorstellen maken we het mogelijk dat er een park ontstaat dat in de loop van de tijd, met extra en eventueel particuliere bijdragen, kan uitgroeien tot een park met meer allure en historische accenten. We stellen voor om de middenbaan te voorzien van een nieuwe toplaag: de bovenste asfaltlaag van de verharding. Daarmee kunnen we de uitstraling van ‘grijze verkeersruimte’ veranderen naar ‘aangename verblijfsruimte’. In de volgende fase werken we dat verder uit. Het verwijderen van een asfaltlaag is niet extreem duur.

Ventwegen

- Is het realistisch dat het gemotoriseerd verkeer veel minder wordt?
  - Kan de gemeente aangeven hoe groot de afnames zijn op andere plekken in utrecht waar herinrichtingen hebben plaatsgevonden:
    - Zoals de maliesingel?
    - Zoals de goylaan?

Antwoord: Ja, het is zeker realistisch dat het autoverkeer substantieel afneemt. Na de herinrichting van de Malie- en Tolsteegsingel zagen we een afname van autoverkeer van in beginsel ca 30%, later weer enigszins gegroeid maar nog steeds ca 20% afname.
Aangezien we de komende jaren in heel Utrecht-Oost een 30km-regime gaan invoeren, en ook nabij het Ledig Erf ingrepen gaan voorstellen voor ontmoedigen van het doorgaand autoverkeer, vinden we een afname van autoverkeer met 30% een realistische voorspelling.

- Klopt het wel dat het geluids- en trillingsniveau nu onder de gemeentelijke normen valt?
  - De IpvE spreekt zich daarin namelijk tegen (hoofdstuk 5 bijv. Pagina 29, “geluidsbelasting bij de gevel sterk toeneemt”; “drempelwaarde geluid op 3 van de 4 ventwegen niet overschreden” (dus op 1 wel!)
- En hoe zit het met de luchtkwaliteit?
  - Uit de IpvE (p. 30) blijkt in ieder geval dat het fijnstof niveau boven de WHO-advieswaarde ligt, wat vind de gemeente hiervan?

Antwoord: In de eerdere concept-geluidberekeningen voor de toekomst zagen we inderdaad op één van de vier ventwegen een stijging tot net boven de drempel. In recente berekeningen waarin we met de nieuwe verwachtingen opnieuw berekeningen hebben gemaakt, zien we dat de stijging op die ene ventweg minder groot is en onder de plandrempel blijft. We zullen ook in de komende fase geluidberekeningen maken om te bewaken of het berekende geluidniveau onder de drempelwaarde blijft.
De berekende luchtkwaliteit (fijnstof) ligt ver onder de huidige gemeentelijke normen. We voorzien voor de komende jaren een aanpassing van de normen naar een strenger niveau, en hebben daarom als mogelijke toekomstige richtlijn de advieswaarden van de WHO toegevoegd. Dat we de huidige waarde al zeer dicht in de buurt van de toekomstige normen ligt, vinden we prettig.

- De gemeente noemt een aantal aanpassingen om de overlast zo veel mogelijk te beperken o.a. vlak wegdek en visueel versmallen?
    - Kan de gemeente in detail aangeven wat er gaat gebeuren (invulling/materiaal) aan de ventwegen en:
    - hoe hiermee de overlast beperkt wordt?
    - Kan de gemeente aangeven hoe de geluids en trillingsbelasting er uit gaat zien na de herinrichting?

Antwoord: De detailuitwerking volgt in de volgende fasen van het ontwerp: VO en DO. We gaan nieuwe verharding aanbrengen en zorgen voor goede vlakke en stevige ondergrond. In paragraaf 5.1 en 5.2 is aangegeven hoe we aankijken tegen geluid, trillingen en luchtkwaliteit. In de volgende fasen zullen we de berekeningen opnieuw laten aansluiten bij de stand van het ontwerp, zodat we in de uitwerking vinger aan de pols houden. In de huidige situatie liggen de klinkers op de ventwegen er slecht bij, hier is al veel winst te behalen.

- Waarom moeten er zoveel parkeerplaatsen weg?
    - Kan dit niet slimmer?d
    - Is de gemeente op de hoogte van het idee van de bewoner dhr C. Mol waarmee minder parkeerplaatsen verloren gaan?
    - Zo ja wat vind de gemeente van dit idee?
        - En waarom is dit niet meegenomen in het IPvE

Antwoord: In het concept-IPvE hebben we aangegeven wat de aanleiding is voor het voorstel om parkeerplaatsen met ca 35 tot 40 terug te brengen. Op basis van alle reacties passen we het IPvE aan door het toevoegen van parkeerplaatsen (‘minder verminderen’), zodat het aantal parkeerplaatsen uitkomt op 332. Het voorstel van dhr Mol om de hoek van het parkeren te veranderen, nemen we niet over. Bij aanpassen van de ‘hoek’ is meer ruimte nodig voor in- en uitdraaien, en dat vraagt een bredere ventweg. Dat willen we niet; we willen juist versmallen vanuit snelheidsoverwegingen.

- Wil de gemeente bevestigen dat de breedte van de trottoirs onaangetast blijven?
    - Kan de gemeente in detail aangeven wat er gaat gebeuren met de trottoirs (werkzaamheden, materialen, ed.)?

Antwoord: De trottoirs aan de westzijde (Nachtegaalstraat) behouden overal de huidige breedte. De trottoirs aan de oostzijde (Burgemeester Reigerstraat) worden op enkele stukken tussen de 5 en 25 cm smaller. Het trottoir blijft vóór de woningen een ruime maat houden, ca 3,5m breed. Daar waar een erker of uitbouw uitsteekt, is de stoep smaller, maar altijd minimaal 2,5m breed. De rechte lijn in combinatie met de lichtmasten blijft in de nieuwe situatie aanwezig. De bandenlijn gaat dus niet ‘schommelen’

- Is de aansluiting Maliebaan – Malieblad nu klaar?
    - Hoe zit het met de in- en uitritten van de ventwegen moeten deze nog aangepast worden ?
        - En waarom?

Antwoord: De aansluiting Maliebaan op Malieblad is nu klaar voor de situatie met een nieuw Malieblad en de huidige Maliebaan. Op het moment dat we de middenbaan afsluiten voor autoverkeer in combinatie met een afslagverbod voor vrachtverkeer langer dan 12m bij de Nachtegaalstraat, moeten we zorgen dat grote voertuigen bij het Malieblad de ventweg uit- en in kan draaien. Dat vergt een zeer beperkte aanpassing van de aansluiting.

Kruising

- Wil de gemeente reageren op de volgende opmerking. De IPvE geeft aan dat de kruising Maliebaan met Burg. Reigerstraat/Nachtegaalstraat niet zonder verkeerslichten (VRI) kan?
    - Om de kruizing zonder VRI in te richten zijn diverse aanpassingen nodig, zoals voorrangsroute op Burg. Reiger – Nachtegaal straat, correct ja/nee?
    - Introductie middeneiland om overstekken en afslaan mogelijk te maken, correct ja/nee?
    - Met dezelfde aanpassingen had het huidige kruispunt ook zonder VRI gekund?

Antwoord: In de huidige situatie, met de huidige verkeersstromen en opzet van de kruising, zijn verkeerslichten nodig om de kruising te laten functioneren. In het IPvE laten we zien dat het mogelijk is om de kruising in de nieuwe situatie zonder VRI vorm te geven. RHDHV heeft dat met een simulatie onderbouwd. Dus wat ons betreft is de stelling "het IPvE geeft aan dat de kruising niet zonder verkeerslichten kan", niet correct. Ook de regel daarna is niet correct: het is niet zo dat, om de kruising zonder VRI te kunnen organiseren, een voorrangsroute op de Nachtegaalstraat nodig is. In de huidige situatie, met VRI, ligt de voorrangsroute ook op de route Nachtegaalstraat – Burg. Reigerstraat, zie de haaientanden langs de route. Deze route is verreweg de drukste route op de kruising. Het is omwille van de logica op de kruising en daarbij ook de verkeersveiligheid aan te raden die route voorrang te geven.

Ja, we introduceren een middeneiland. Daarmee creëren we ruimte zodat afslaan of overstekend verkeer een plek heeft om even te wachten. Oversteken kan daarmee in 2 keer plaatsvinden.
Nee, een middeneiland is niet voldoende om de huidige kruising zonder VRI te kunnen laten functioneren.
Het is mogelijk om de kruising straks zonder VRI te laten functioneren, omdat de toekomstige situatie:
. minder autoverkeer kent
. minder complex is (niet meer 8 'takken' voor autoverkeer)
Om in die situatie een inrichting zonder VRI te kunnen maken, is een middeneiland nodig.

- Kan de gemeente aangeven wat in hun optiek acceptabele wachttijden zijn voor het oversteken van de kruising vanuit de ventwegen (graag in aantal auto's/wachtrij en wachttijden).
    - In piekmomenten?
    - Buiten de piek?

Antwoord::In de stedelijke omgeving vinden we een wachtrij acceptabel, De lengte in auto's en tijd is daarbij niet als harde norm aan te geven. Dat het in drukke momenten soms enkele minuten kan kosten voor je kan oversteken, is niet onacceptabel. In de huidige situatie is de oversteek- en wachttijd langer dan in de nieuwe situatie, zie de rapportage van RHDHV. Slechts op de richting noord-zuid vice versa wordt de oversteek- en wachttijd langer, in het drukste moment in de spits gemiddeld 2 minuten.

- Diverse ambtenaren hebben al publiekelijk gezegd dat de herenroute gedepriortiseerd is, kan de gemeente hier een toelichting op geven?
    - Kan de gemeente aangeven wat bedoeld wordt met bevorderen herenroute, (in toename fietsverkeer absoluut en %?
        - Wanneer is beschouwd de gemeente de herenroute als een succes, graag in absolute getallen?
    - Kan de gemeente aangeven waarom de herinrichting toch doorgaat terwijl de doelstelling "bevorderen herenroute" niet gerealiseerd wordt?

Antwoord: De Herenroute is en blijft een belangrijke route als onderdeel van het stedelijk fietsnetwerk. Deze route draagt bij aan een fijnmazig netwerk, en aan mogelijke alternatieve routes om de (te drukke) fietsroute over het Vredenburg te ontlasten.

- Waarom wordt de kruising groter door de herinrichting?
    - Is het nodig om de huidige wandelstroken weg te halen?
    - Is het middeneiland nodig?

Antwoord: De nieuwe kruising kent minder asfalt-oppervlakte dan de huidige kruising, wordt in die zin niet groter. De voetgangersverbinding wordt niet weggehaald; het voetpad wordt doorgetrokken op een afstand van 2,5 tot 5,5m buiten de kruising. Een middeneiland is nodig om het autoverkeer gelegenheid te geven om in twee keer over te steken.

- Kan de gemeente een tekening op schaal leveren van het nieuwe kruispunt?
    - Is het realistisch dat er 10 bomen op het middeneiland passen?
        - Staan die bomen in lijn/structuur zoals de rest van de maliebaan?

Antwoord: In het IPvE is een tekening op schaal opgenomen, deze is als separaat bestand (FO) toegevoegd. De bomen staan in hetzelfde patroon als op de rest van de Maliebaan.

Maliebaan stichting in oprichting.

- Waarom wordt er in het IPvE gesproken over een stichting die nog niet is opgericht?
    - Waarom ondersteund de gemeente deze stichting in woord, daad en met geld?
- Waarom mede-initieert de gemeente een stichting die ze vervolgens als gesprekpartner willen instellen?

Antwoord::De Stichting in oprichting heeft als doelstelling om voorzieningen toe te voegen aan de nieuw ingerichte Maliebaan en om een rol in (groen-)beheer te willen spelen. Deze stichting is niet aan de gemeente verbonden. De gemeente is ook geen (mede-)initiatiefnemer van deze stichting.

Respondent nr 144:

Reactie van Bewonersvereniging Maliebaan en omgeving (BBMO) en antwoord:

Bezwaren/opmerkingen bij concept IPvE, herinrichting Maliebaan

Geachte meneer, mevrouw,

Graag willen wij, namens de leden van de BBMO, met een aantal punten reageren op het IPVE voor de herinrichting van de Maliebaan:

Algemeen:

Wij zijn teleurgesteld in het huidige IPvE omdat:

Het stuk onduidelijk is in wat wel en niet aangepakt gaat worden en een integrale aanpak van de Maliebaan (kop tot staart) ontbreekt.

- Wij zien ook niet de logica van het meenemen in de werkzaamheden van de aansluiting met de Snellenlaan. Kan de gemeente aangeven wat er nodig is om de aansluiting met de Snellenlaan wel mee te nemen? **De BBMO verzoekt tot een integrale aanpak van de Maliebaan, dus Malieblad tot en met aansluiting Snellelaan.**

Antwoord: We hebben in het definitieve IPvE beter aangegeven welke onderdelen wel opgepakt worden, en welke delen mogelijk later gerealiseerd kunnen worden.

Als onderdeel van de herinrichting gaan we een goede aansluiting op de rotonde bij de Snellenlaan realiseren. Op dit moment hebben we geen budget om het voorstel van West 8 uit te voeren. Ook horen we, mede vanuit enkele bewoners, bezwaren tegen het ontwerp van West 8. Reden om dat nu nog niet mee te nemen, maar nog een kritisch te bekijken en op de wensenlijst 'voor later' te zetten.

Het IPvE mist een historisch referentiekader.

- **De BBMO heeft de projectleider verzocht om de laatste grote historische aanpassing aan de Maliebaan (de wandeling van Zocher 1813 - 1861) als referentiekader te nemen voor de beleidskeuzes herinrichting Maliebaan** omdat deze ook het beste aansluit bij de recente aanpassing van het Malieblad. Hiermee wordt ook duidelijk wat de unieke kenmerken van de Maliebaan zijn: de rechte doorkijken plus vier (4) wandelpaden tussen de bomen (oostzijde: twee ruiter/wandelpaden, westzijde: een wandelpad en het oudste fietspad van Nederland (1885).
- **De BBMO verzoekt tot het handhaven van vier onverharde paden tussen de middenbaan en de ventwegen**.

  Deze wandel- en ruiterpaden accentueren de lengte en zichtlijnen, waardoor de historische waarde van deze maiie baan, uniek in Europa, blijven behouden.
- Ook mist het IPvE een rationaal voor het vermeerderen van de dwarsdoorsteken, daarom is het **verzoek van de BBMO tot vermindering van het aantal doorsteken vanuit de middenbaan naar de ventwegen**.

  De doorsteken worden, naast hun verkeersremmende werking, gepresenteerd als vermeerdering van groen.

  De brede/verbrede doorsteken leiden juist tot vermindering van groen waar het groen zou moeten zijn. Dit gaat ten koste van de leefbaarheid.

Antwoord: De Maliebaan bestaat al van ver voor de periode van Zocher. Zocher heeft slechts beperkt invloed gehad op de Maliebaan. De karakteristieke ontwerpkenmerken van het Zocherpark (variatie, hoog-laag, speels, kromme lijnen) zijn anders dan de elementaire kenmerken van de Maliebaan (rechte lijnen, eenheid). Nog los van deze periode vinden we het, in de tegenwoordige tijd, niet gepast om terug te gaan naar één periode, gegeven de vier eeuwen Maliebaan. Wij delen met u het beeld van de unieke kenmerken: rechte doorkijken, lange lijnen, wandelen tussen de bomen. Met het toevoegen van de middenbaan als promenade realiseren we extra capaciteit voor voetgangers. We vinden het dan niet nodig om, naast het trottoir en de middenbaan, ook nog alle 4 de wandelpaden te behouden. Het bestemmingsplan (beschermd stadsgezicht) spreekt over 'halfverharde wandelpaden' waarbij het gaat om de essentie van paden, niet om het aantal. Met de verwijdering van 2 van de 4 paden blijft en meer dan voldoende wandelcapaciteit over, behouden we het oudste fietspad, en kunnen we het karakter van wandelen tussen de bomen (op de middenbaan en de 2 paden) behouden en versterken door toevoeging van grasstroken. De lengte en zichtlijnen blijven ook met 2 wandelpaden kenmerkend voor de Maliebaan. . De doorsteken van de middenbaan naar de ventwegen dienen meerdere doelen: het goed bereikbaar maken van de bestemmingen aan de ventwegen voor fiets en voet, en het bijdragen aan snelheidsverlaging op de ventwegen. Daarom vinden we het belangrijk dat er voldoende doorsteken zijn. In ieder geval bij bestemmingen als de school en de kinderdagverblijven, maar ook bij medische voorzieningen of kantoren. Bovendien moeten er, om bij te dragen aan de snelheidsverlaging, voldoende van deze 'fysieke versmallingen' zijn in de ventwegen. Voor ons is dit een belangrijke ratio en onderbouwing.
Ter plaatse van de ventwegen krijgen de doorsteken een groene kop, op die manier zorgen we voor een vermeerdering van groen direct langs de ventwegen. Aan de middenbaan maken we de doorsteken circa 2 meter, zodat er nauwelijks sprake is van vermindering van groen ter plaatse van de middenbaan. Om te zorgen voor meer groen rond de middenbaan brengen we het aantal wandelpaden terug van 4 naar 2. Op verzoek van u en anderen maken we de uitbreiding van doorsteken langs de noordelijke Maliebaan minder groot: niet meer van 5 naar 8 zoals in het concept-FO getekend was, maar van 5 naar 7.

Het IPvE staat vol met toekomstdromen waarvan niet zeker is of ze ooit werkelijkheid worden**.**

- Het IPvE bevat ideeën en plannen waarvoor geen financiering vanuit de gemeente beschikbaar is en waarvoor het twijfelachtig is of die financiering er wel gaat komen. De gemeente verwacht dat er financiële middelen worden geregeld door een stichting die nog niet bestaat en waarvan ook niet zeker is dat deze daadwerkelijk wordt opgericht.

  De BBMO heeft de projectleider verzocht het IPvE te beperken met de kosten en uitvoering van de *haalbare* plannen van het basisplan. Hierdoor is er zicht op de haalbaarheid, omvang en eventuele problemen die hieruit voortkomen. De toekomstplannen en particuliere financiering zou in een bijlage vorm kunnen krijgen, en daarmee helder gescheiden zijn van de basisplannen.

Antwoord: We hebben in het IPvE aangegeven voor welke onderdelen financiering beschikbaar is, en die we gaan uitvoeren. Dat betreft in ieder geval de riolering, de nieuwe hemelwaterafvoer, de herinrichting van de ventwegen en de kruising, een nieuwe deklaag op de middenbaan, de aansluiting op hetMalieblad en de aansluiting op de rotonde bij de Snellenlaan.

Note: De BBMO is niet tegen een aanpassing van de Maliebaan, maar wel tegen het onnodig maken van hoge kosten zeker in tijden waarin andere zaken prioriteit zouden moeten krijgen. De BBMO richt zich primair op de aandachtspunten verkeersveiligheid, verblijfskwaliteit voor gebruikers en bewoners, leefbaarheid voor omwonenden en behoud van cultuurhistorische waarden. Daarnaast zijn er in het verleden afspraken gemaakt waar de gemeente zich in het voorliggende IPvE niet aan houdt. Op deze punten ligt de nadruk van deze reactie op het IPvE.

1. Het plan uit 2013 voor een ovonde is niet doorontwikkeld vanwege lange wachtrijen op de ventwegen. Dat probleem is onverkort of zelfs in heviger mate aanwezig met de nieuwe inrichting in voorliggend IPvE. Het gaat om wachttijden van 10 minuten. Dan gaan mensen rare dingen doen.
De BBMO verzoekt tot nader onderzoek omtrent verkeersonveiligheid door wachtrijen, extra uitstoot van fijnstof en geluid door wachtende en optrekkende auto's tot ver op de ventwegen.

Antwoord: Het voorstel voor de kruising betreft een voorrangskruising waarbij de ventwegen voorrang moeten verlenen aan verkeer op de Nachtegaal- en Burgemeester Reigerstraat. Uit de simulatie blijkt dat deze oplossing een veiliger inrichting is met per saldo minder wacht- en oversteektijd dan in de huidige situatie. De huidige inrichting met verkeerslichten in niet optimaal; met name buiten de spits moet er vaak gewacht worden voor rood terwijl het verkeersaanbod laag is. De huidige verkeersregeling betekent voor 90% van het verkeer over de kruising een wachttijd. Bovendien leidt het, zeker bij fietsers, tot het negeren van het rode licht. Dat heeft onder andere te maken met de niet-optimale regeling die een complexe kruising in deze opzet is.
Het onderzoek van RHDHV geeft ons voldoende inzicht in de veiligheid van de kruising. We zien uit de simulatie dat er, met het afnemen van het autoverkeer en het overzichtelijker maken van de kruising, een veiliger situatie ontstaat, met per saldo kortere wachtrijen dan in de huidige situatie. Met name in de daluren levert dat minder wachtrijen op de ventwegen op. Dat er in de spits wachtrijen kunnen ontstaan vinden we, voor een stedelijke omgeving en voor straten waar we doorgaand autoverkeer willen ontmoedigen, redelijk. We zullen als onderdeel van het ontwerpproces in de volgende fase nogmaals berekeningen maken van de voorziene geluidbelasting en luchtkwaliteit.

2. Onvoldoende maatregelen om de snelheid van het verkeer op de ventwegen terug te brengen.
Verkeersafname ventwegen is onjuist berekend.
Door onjuiste of dubieuze cijfers over afname verkeer op de ventwegen valt geen goede betrekking te maken over geluid en trillingen, en komt de leefbaarheid voor omwonenden, werknemers, crèche kinderen, leerlingen en passanten in het geding.
De BBMO verzoekt de gemeente inzichtelijk te maken welke maatregelen genomen gaan worden (o.a. te gebruiken materialen e.d) bij de herinrichting van de ventwegen en hoe deze aanpassingen de overlast gaan beperken (zowel getalsmatige onderbouwing als voorbeelden waar de gemeente dit bereikt heeft) en binnen de huidige en toekomstige normen gaan houden, hierbij denken wij aan snelheidsbeperkingen, trillings-, geluid- en fijnstof overlast.

Antwoord: We verwijzen u wat betreft getalsmatige onderbouwing naar de rapportage van RHDHV en de verkeersberekeningen die bij het raadsbesluit in december 2019 zijn gepresenteerd. In het recent vastgestelde Mobiliteitsplan 2040 wordt bevestigd dat we in heel Utrecht Oost maatregelen nemen om doorgaand autoverkeer te ontmoedigen en de rol van de auto in de openbare ruimte te verminderen. In het IPvE hebben de aangeven welke maatregelen we rond de ventwegen zien: versmalling, doorsteken accentueren en vergroenen. In de ontwerpfase gaan we de maatregelen uitwerken, zoals de verharding en te gebruiken materialen. In het IPvE zijn de resultaten van de meest recente tellingen en berekeningen voor geluid, trillingen en luchtkwaliteit toegelicht. Deze vallen allen binnen de daarvoor geldende normen.

3**. De BBMO verzoekt de gemeente te voldoen aan de eerdere toezeggingen waarbij het aantal parkeerplaatsen niet zou verminderen.** De Gemeente gaat nu uit van circa 350 aantal parkeerplaatsen met een afname naar 310. Er is derhalve sprake van een afname van 11%.
Algemeen bekend is dat parkerende auto's een remmende werking hebben op de snelheid op de ventwegen, dus een gelijkblijvend aantal of meer parkeerplaatsen zullen bijdragen aan terugbrengen van de snelheid en het aantal rondrijdende, parkeerplaats zoekenden verminderen: minder geluidsoverlast en minder fijnstof. Allen dragen bij aan de leefbaarheid.

Antwoord: In het concept-IPvE was de achtergrond toegelicht van het daarin opgenomen voorstel voor aantal parkeerplaatsen. We hebben veel reacties ontvangen die aandringen op het behouden van het aantal parkeerplaatsen. Gegeven alle reacties hebben we in het definitieve IPvE een nieuw voorstel opgenomen met meer parkeerplaatsen dan in het concept IPvE. We willen de snelheid van het autoverkeer op de ventwegen laag houden, dus het aantal doorsteken met bijbehorende groene wegversmalling niet te ver verlagen. We verminderen het aantal doorsteken aan de noordzijde van 8 (zoals in het concept FO ingetekend) naar 7. We voegen aan de noordzijde van de noordelijke ventweg, nabij het spoor, de huidige parkeerstrook aan het FO toe. Ook voegen we een parkeerstrook daar tegenover toe. Wij delen uw redenering niet dat meer parkerende auto's bijdragen aan een betere leefbaarheid.

Wat bovenstaande punten betreft blijkt uit het IPvE dat het plan zoals het nu voorligt niet voldoet. De BBMO verzoekt dan ook terug te gaan aar de tekentafel zoals de wethouder heeft toegezegd aan de raad op 19 december 2019.
Antwoord: Het nu voorliggende IPvE voldoet, net als het concept IPvE dat deed, wat ons betreft aan de uitgangspunten uit het raadsbesluit.

Overige:
Verzoek tot gezamenlijk overleg met gemeente en vertegenwoordigers van belangengroepen.
Herhaaldelijk heeft de BBMO de projectleider verzocht tot heropening van de klankbordgroep bijeenkomsten. Momenteel spreekt de gemeente met een stichting om zaken af te stemmen. Wij betreuren het dat de gemeente in overleg gaat met een particuliere stichting in plaats van een klankbordgroep of orgaan met vertegenwoordigers van alle gremia die de Maliebaan gebruiken of er belang bij hebben zoals de winkeliersvereniging, het fluwelen handvat, Fietsersbond, voetgangers Utrecht Oost, de school, en kinderdagverblijven, sport Utrecht, het Spoorwegmuseum en bewoners.
Antwoord: In de periode tot aan het raadsbesluit (december 2019) heeft de toenmalige klankbordgroep met wisselend succes gefunctioneerd. De afgelopen periode kenmerkte zich door uitwerking van het raadsbesluit. We hebben ervoor gekozen de ontwerpstappen in de uitwerking met bredere inbreng van meerdere partijen te delen, in de vorm van vele buurtavonden. Daarnaast is met sommige organisaties separaat gesproken over delen van de uitwerking of het proces, zoals met de stichting in oprichting en met de BBMO. De stichting in oprichting is daarbij nooit beschouwd als een vertegenwoordiger van de door u genoemde partijen en belangen, maar als een partij die kansen wil toevoegen.

Tot slot: **De BBMO verzoekt dringend om de periode van reageren te verlengen tot na 15 augustus vanwege de vakantietijd.**
Antwoord: De reactietermijn was ruim 8 weken: van 15 juni tot 16 augustus. Over het algemeen hanteren we kortere termijnen; vanwege de zomervakantie is de termijn verlengd. Wij vinden deze termijn redelijk.

Respondent nr 151:
Reactie en antwoord:
Betreft: Bezwaren/opmerkingen bij concept IPvE, herinrichting Maliebaan

Geachte mevrouw, mijnheer

Als bewoner van de 2e Korte Baanstraat (zijstraat Maliebaan) en als lid van de Bewonersvereniging BBMO, deel ik u mede mij geheel te vinden in de bezwaren, die de BBMO aan u heeft doorgegeven. Die ga ik hierbij niet herhalen.
Antwoord: we verwijzen u naar bezwaren van de BBMO en de reactie van gemeente, terug te vinden onder reclamant 144 in het tweekolommenstuk.

DOORSTEKEN, de huidige fouten
Met betrekking tot de doorsteken geef ik u hierbij foto's en bijbehorende opmerkingen t.a.v. de doorsteken op dit moment om te voorkomen dat ook de aangepaste doorsteken de fouten bevat die ik nu tegenkom.
Antwoord: de doorsteken zullen doorlopen tot de rijbaan van de ventweg en zo worden uitgevoerd dat het voor automobilisten duidelijk is dat op deze plekken niet geparkeerd kan worden. De detaillering wordt verder uitgewerkt in de fase van het Voorlopig Ontwerp (VO), maar te denken valt aan een trottoirband als markering en duidelijke grens met de parkeerstrook.

Doorsteken, de uitbreiding
Ik deel uw plannen om het aantal doorsteken uit te breiden absoluut niet. Het huidig aantal doorsteken volstaat naar mijn idee. Voorkomen moet worden dat fietsers de gelegenheid krijgen om vanaf de middenbaan (fietsbaan) via (nog meer) doorsteken “illegaal” door over de wandelpaden te rijden om op de ventwegen te kunnen komen.
Dit is geen onzinnige gedachte. Fietsers doen er alles aan om ergens gemakkelijker te komen ook al gaat het ten koste van andere gebruikers van de straat. Reeds nu wordt tegen de rijrichting gefietst en rijden fietsers al ruim van te voren over de stoep om met name de kinderopvang maar ook andere instanties te bereiken. Niemand die daar iets aan doet, dus mijn vermoeden dat er op onjuiste gebruik gemaakt zal worden is allesbehalve naïef. In het plan moet voorkomen worden dat de fietser alleenheerser wordt ten koste van wandelaars/voetgangers. Hieraan zou veel meer aandacht besteed moeten worden.
Antwoord: dank voor de opmerkingen, wij zullen hier in de ontwerpfase van het VO aandacht voor hebben. Wij verwachten dat het illegaal gebruik van stoepen, wandelpaden en spookrijden op de ventwegen door fietsers na herinrichting zal afnemen, omdat er op de middenbaan een extra mogelijkheid is gecreëerd voor fietsers om hun locatie aan de ventwegen te bereiken, die beter bereikbaar zullen zijn vanaf de middenbaan door het toevoegen van een aantal doorsteken (noordzijde).

Verder verwijs ik u naar de bijlagen.
Met vriendelijke groet,

Respondent nr 152:

Reactie en antwoord:

Beste meneer, mevrouw,
Hierbij wil ik graag reageren op het IPvE voor de herinrichting van de Maliebaan.
Allereerst wil ik zeggen dat ik vanaf 2013, toen ik aan de Maliebaan kwam wonen, alle ontwikkelingen en voorstellen van zowel de gemeente als de buurt en het participatieproject Maliebaan Promenade heb bijgewoond en deel aan heb genomen. Een lange geschiedenis met veel ideeën, veel gesprekken, veel geld en veel tijd van de gemeente, van belanghebbenden, bedrijven en vrijwilligers. Veel politiek!
Na al die inzet ben ik teleurgesteld in het uiteindelijke IPvE dat voor mij ligt.
De hoofdpunten zal ik benoemen:

1. Mijn verzoek aan de gemeente is om de Parijse allure gedachte uit het ontwerp te schrappen.
Waarom moet Utrecht zich meten aan Parijs en dat vervolgens uitdrukken in het ‘staart’ ontwerp van de Maliebaan?
Verloochening van de geschiedenis van de unieke baan, waarbij de bomen doorliepen tot aan het water. Maar ook verloochening van wat Utrecht is: Rietveld, Dick Bruna en Nijntje, Zocher, Koch, de Dom, de Winkel van Sinkel en zoveel meer en dus ook de Utrechtse Maliebaan, NIET de Parijse Maliebaan!
Antwoord: hierin kunnen we ons vinden, we schrappen in het IPvE de verwijzing

2. Daaruit voortvloeiend mijn tweede verzoek aan de gemeente: kies een periode om vanuit te ontwerpen voor de herinrichting. Het meest logische lijkt om door te gaan op het ontwerp dat onlangs werd geopend: de periode Zocher en het Malieblad. Eenheid en duidelijkheid is helderheid en schoonheid. Het bestuur van de BBMO heeft eenheid van plaatsing in de tijd mede verzocht aan de projectleider.
Antwoord: hierin kunnen we ons niet vinden. Ten eerste niet met het kiezen van één periode, voor een baan die in 4 eeuwen zoveel heeft meegemaakt. Ten tweede is Zocher niet van groot belang voor het ontwerp van de Maliebaan. Zocher heeft, toen de baan er al 2 eeuwen lag, voorgesteld om met het oog op het toenmalig zo gegroeide gebruik, de buitenste bomenrijen te kappen en de wirwar aan stoepjes en toeritten te vervangen door een fatsoenlijke stoep. De Maliebaan kenmerkt zich door de lange rechte lijnen en de bomen in het groen, die zijn ouder dan Zocher. Meer dan kappen van bomen en organiseren van een stoep heeft Zocher niet gedaan. We kiezen voor een inrichting die recht doet aan de kernwaarden van de lange rechte lijnen en de bomen in het groen. Die waarden zijn ook vastgelegd in het Beschermd stadsgezicht.

3. Mijn verzoek aan de gemeente is om NIET financieel afhankelijk te worden van een stichting, voor welke fase van dit project dan ook! Dat publieke ruimtes gefinancierd gaan worden door donateurs van (wellicht ook buiten) Utrecht lijkt me sowieso heel scheef en uiteindelijk ook fout en lastig voor beslissingen die moeten worden genomen!
Antwoord: dank voor uw hartekreet, dat nemen wij ter harte. We worden niet afhankelijk van particuliere gelden. We richten de Maliebaan opnieuw in, na het vervangen van de riolering, met een nieuwe kruising en nieuwe ventwegen. De inrichting die in het IPvE staat beschreven wordt met gemeentelijke middelen betaald. De publieke ruimte is en blijft van de gemeente. Wel zien we mogelijkheden dat, na de inrichting, aanvulling van meubilair, verlichting, beelden et cetera ontstaan met private middelen. Voorstellen daartoe zullen we serieus bekijken. Dat geldt ook voor voorstellen om vanuit bewonersinitiatieven een deel van de beheertaken te vervullen (bijvoorbeeld zwerfvuil ruimen, beperkt groenbeheer, vergelijkbaar met bijvoorbeeld Wilhelminapark en Maximapark).

4. Verder is mijn verzoek aan de gemeente om echte participatie en wederzijds begrip tussen belangengroepen te organiseren door de klankbord groep in ere te herstellen voor de rest van het herinrichting's traject. In de tijden dat ik in de klankbordgroep zat was het in ieder geval duidelijk(er) wie de spelers waren en wat ieders belangen waren.
Natuurlijk was het lastig vanwege de epidemie om fysiek bijeenkomsten te organiseren, maar het is ook niet eens geprobeerd door de projectleider om een virtuele vorm te vinden na herhaaldelijk verzoek van diverse partijen voor een gezamenlijk gesprek. (Meer) draagvlak is nodig en ontbreekt nu totaal onder andere vanwege de een op een gesprekken met de projectleider.
Antwoord: voor de volgende fase zullen we opnieuw beoordelen op welke wijze we de participatie passend kunnen organiseren. Passend bij de mogelijkheden en bij de fase van detaillering.

5. Dan nog een verzoek om niet meer uitgaven te maken dan noodzakelijk. Helaas kan het budget voor de herinrichting niet verzet worden naar andere, belangrijkere zaken van nu (corona steun individuen en bedrijven, milieu, groen in grijze wijken, etc.). Niet meer dan noodzakelijke uitgaven betekent ook dat de plannen niet in het veld verder uitgezocht moeten worden om daarna weer met extra geld toch te voldoen aan de eisen van veiligheid, doorstroming, trillingen, fijnstof, etc. Er zijn genoeg voorbeelden in Utrecht waar het helaas wel zo gegaan is....
Antwoord: de uitgaven die we nu voor de Maliebaan voorzien zijn enerzijds geplande uitgaven aan het vervangen van de riolering, anderzijds noodzakelijke uitgaven aan het vernieuwen van de kruising (nieuwe verharding) en tot slot wenselijke aanpassingen aan de ventwegen en de aansluiting op omliggende straten. We doen geen onnodige uitgaven. Bovendien menen we dat deze uitgaven zorgen voor een aantrekkelijker stad, een veiliger kruising, met minder doorgaand autoverkeer en meer ruimte voor voetgangers en fiets, passend bij de toekomst van de stad.

6. Mijn verzoek aan de gemeente is om een plan te hebben, te maken en uit te voeren om de verkeersaantallen vanaf de Berekuil al te verminderen, zodat de drukte op de ventwegen niet vermeerderd zoals nu berekend is. Het vreemde is namelijk dat de drukte door de gemeente gebachatelliseerd wordt vanwege vergelijking met andere, soortgelijke straten in de stad. Maar dat is scheef, want die wegen zijn er al en hebben hun drukte in de loop der jaren ontwikkeld. Bij de ventwegen van de Maliebaan (en dan vooral Noord) komt er ineens een heel ander weggebruik en dus leefbaarheid niveau. Uiteindelijk is die verblijfskwaliteit enorm gedaald door dit plan!
Antwoord: In het Mobiliteitsplan 2040 geven we aan hoe we de komende jaren in de stad steeds meer 30km/uur-gebieden willen inrichten, en hoe we steeds meer doorgaand autoverkeer willen ontmoedigen en de auto minder dominant willen laten zijn.

7. Mijn dringende verzoek is (om de lijst niet al te lang te maken!) om nogmaals te kijken of het IPvE wel voldoet aan het raadsbesluit van december 2019. Ik zie haalbaarheid van het kruispunt zonder VRI en de drukte op de ventwegen; de leefbaarheid voor de panden aan de ventwegen en de historische zichtlijnen (het niet in passende bomen raster over het kruispunt) en de samenwerking met de bewoners allemaal als (nog) niet behaalde punten.
Antwoord: het IPvE geeft invulling aan de promenade voor wandelaars en fietsers, aan de kruising zonder verkeersregeling en aan een inrichting van de ventwegen voor 30km/uur. Daarmee voldoet het aan het raadsbesluit. De uitgevoerde simulatie laat zien dat de kruising in de toekomst beter functioneert dat de huidige kruising en dat er per saldo minder wacht- en oversteektijd is. De nieuwe bomen op de kruising passen in de zichtlijnen over de Maliebaan. De motie voor meten geluid en trillingen is uitgevoerd en de resultaten zijn opgenomen in het IPvE. In de volgende fase zullen we wederom geluid- en luchtkwaliteitsberekeningen maken.

8. Bovendien zou ik willen verzoeken tot het verlengen van de reactieperiode. Na weer een jaar van vele beperkingen kunnen mensen er eindelijk op uit en even 'vrij' zijn tijdens deze vakantiemaand. De datum verlengen zou de gemeente nog veel goede feedback kunnen opleveren en dus weer resulteren in een beter plan met meer draagvlak.
Antwoord: dit verzoek hebben we niet gehonoreerd. We menen dat we op vele momenten gelegenheid hebben gegeven om mee te denken en te reageren, en dat we na de laatste informatieavond voldoende reactietermijn hebben geboden.

Hartelijke dank voor uw aandacht en tijd.
Ik zie een reactie tegemoet!

Respondent nr 153:

Reactie en antwoord:

Beste medewerkers en bestuurders van de gemeente Utrecht,

Mijn huis bevindt in de nabijheid van de rotonde naar de Snellenlaan. Qua autoverkeer is dit nu reeds het drukste deel van de Maliebaan en bij sluiting van de middenstrook zal het verkeer op de ventweg toenemen. Ik heb de volgende opmerkingen en vragen naar aanleiding van het IPvE;

1-Specifieke overlast (lawaai, veiligheid, luchtkwaliteit) Maliebaan Noord
Bij vrachtverkeer staat mijn huis (MB 123 bouwjaar 1880) al te trillen en klepperen de schuiframen in hun sponning. Garandeert de gemeente dat deze trillingen niet toenemen? Aanvaardt de gemeente de schade (waar ik mij serieus zorgen over maak) aan het huis en de fundering mocht die zich voordoen als gevolg van de nieuwe situatie in de komende jaren? De specifieke
Antwoord: Uit de meting van trillingen in de huidige situatie blijkt dat de normen voor schade over overlast nergens worden overschreden. Wij vinden het vervelend dat u desondanks nu hinder ondervindt. Inzet van de nieuwe inrichting is dat we, na de rioleringswerkzaamheden, de weg opnieuw gaan opbouwen (onderlaag, vlakke bovenlaag) waardoor er na de werkzaamheden

minder kans is op trillingen. Het autoverkeer gaat wel toenemen, toch zien we per saldo geen verslechtering van de situatie. Wij kunnen geen aansprakelijkheid aanvaarden voor schade veroorzaakt door trillingen.

2- Spoorwegovergang
Is in de verkeersstudie rekening gehouden met de spoorwegovergang aan de museumlaan? Ik lees daar niets over. Ik verwacht dat de file die zich 2 keer per uur op de ventweg vormt voor de bewoners en verkeersgebruikers voor veel overlast gaat zorgen.
Antwoord: in het voorstel blijft de spoorwegovergang bij de Museumlaan ongemoeid.

3-Gebruikers middenstrook
Wat betreft de inrichting van de middenstrook is het de bedoeling dat dit een parkachtige strook gaat worden. Aangezien de bestrating niet gewijzigd wordt is mijn verwachting echter dat dit een hoge-snelheidsfietspad gaat worden waar zich geen voetganger veilig op begeeft. Een geweldige verbetering voor de fietskoeriers maar dat is niet het doel van deze herinrichting, toch? Wat is de zienswijze van de gemeente op een veilige regulering van de verkeerststromen op de middenstrook? Tijdens de bewonersavond werd de situatie vergeleken met 'het lint in het maximapark', dat is toch een volledig andere situatie en daarom niet vergelijkbaar?
Antwoord: wij verwachten een toename van fietsers op de middenstrook. Brom-, snor- en speedfietsen zijn niet toegestaan. Wij verwachten een verdeling van gebruik over de dag, waarbij op sommige momenten de fietsers overheersen (spits, schoolverkeer) en op andere momenten de joggers en wandelaars (weekend). Zowel wandelaars als fietsers hebben op drukke momenten gelegenheid om parallelle routes te gebruiken. Dat onderdeel is inderdaad anders dan het Lint. Verder vinden wij het voorstel voor de middenbaan vergelijkbaar met het Lint als vrijliggende voorziening voor fietsers en voetgangers.

4-Hondenuitlaatstrook
De Maliebaan is nu hondenuitlaatstrook waar ik, en vele hondenbezitters uit Utrecht-Oost met mij, graag gebruik van maken. Het is prachtig om over de Maliebaan richting het Lepelenburg en de Singel te wandelen. In de plannen lees ik niet of de hondenuitlaatstrook in de toekomst gehandhaafd blijft dus ik verwacht dat dit het geval is. Ik zou hier graag duidelijkheid over krijgen..
Antwoord: deze blijft behouden. Dat nemen we mee in de verdere detaillering van het ontwerp.

5-Wat is het doel van de stichting i.o?
Rondom de Maliebaan is er reeds een vereniging van bewoners (BBMO) én daarnaast een vereniging van ondernemers (fluwelen handvat). Waarom is er niet met hen in overleg gegaan over de inrichting en eventuele financiering van aanpassingen aan de Maliebaan? De lantaarns die nu de Maliebaan verlichten en de AED's die in de verschillende panden bevinden zijn ooit gezamenlijk door het fluwelen handvat en de gemeente gerealiseerd. Dit prikkelt mijn achterdocht dat er deze stichting i.o. een gelegenheidsinitiatief is waarmee er Utrechtse bewoners-betrokkenheid gefingeerd wordt. Sorry maar dit komt op mij ongeloofwaardig over. Ik verneem graag de motivatie waarom er een aparte stichting opgericht gaat worden?
Antwoord: We hebben de afgelopen jaren veel en inhoudelijk contact gehad met zowel de BBMO als de ondernemersvereniging. In de loop van 2020 werden wij benaderd door een nieuw initiatief met als doel om middelen te verwerven voor een aanvulling op het ontwerp voor de Maliebaan. Ook zou deze nieuwe stichting een rol in het beheer kunnen spelen. Dat is een interessante beweging. Ook bij andere groengebieden in de gemeente hebben we contacten met stichtingen voor beheer. De stichting is een particulier initiatief waar wij als gemeente (passief) over geïnformeerd zijn, niet actief bij betrokken zijn. Wij kunnen u dan ook niet verder informeren over de motivatie of de huidige stand van de stichting.

Ten slotte sluit ik mij aan bij de reactie van de bewonersvereniging op het IPvE en vraag ik de gemeente zich te houden aan de in het verleden gedane toezeggingen.
Met vriendelijke groet,

Respondent nr 154:

Reactie en antwoord:

Hierbij stuur ik u mijn reactie op het concept IPvE herinichting Maliebaan.

Graag zou ik me willen aansluiten bij de reactie vanuit de vereniging BBMO op het concept plan. Waarbij de BBMO zich primair richt op de aandachtspunten verkeersveiligheid, verblijfskwaliteit voor gebruikers en bewoners, leefbaarheid voor omwonenden en behoud van cultuurhistorische waarden. Tevens vraagt zij aandacht voor de in het verleden gemaakte afspraken waar de gemeente zich in het voorliggende IPvE niet aan lijkt te houden.

Antwoord dank voor uw reactie. We verwijzen u naar de reactie van gemeente op de brief van de BBMO.

Specifiek zou ik willen benadrukken dat het voorliggende plan onvoldoende maatregelen treft om de snelheid van het verkeer te beperken, verkeer te reduceren en toename van trillingen, geluid en fijnstof te mitigeren dit ondanks eerdere toezeggingen. De berekeningen zoals opgenomen in het concept zijn gedaan op gemiddelde voor de gehele Maliebaan, de berekeningen houden

geen rekening met de impact op Maliebaan Noord. De verkeersdruk zal hier verreweg het grootst zijn. De verwachting is dan ook dat de trillings-, fijnstof- en geluids-niveaus ver boven de gestelde norm zullen komen te liggen, waardoor schade van bewonersbelangen, gezondheid en huizen te verwachten is. Feit is dat de in het plan voorgestelde maatregelen niet toereikend zullen zijn voor deze kant van de Maliebaan. Tevens was er een integraal plan van aanpak inclusief aansluiting Snellelaan beloofd, dit is zeer relevant om voorliggende plan en impact op Maliebaan Noord te kunnen beoordelen beoordelen.
Antwoord: de berekeningen betreft geluid en trillingen zijn gedaan voor de ventwegen afzonderlijk. We hebben door ingenieursbureau M+P metingen laten uitvoeren met betrekking tot geluid en trillingen op de Maliebaan. Uit de metingen is gebleken dat de kans op schade aan gebouwen zeer klein is, hierbij is ook rekening gehouden met historische panden, zoals rijksmonumenten. Na de herinrichting zal de hoeveelheid verkeer op de ventwegen toenemen. M+P concludeert dat het ook in die situatie niet de verwachting is dat de kans op schade aan gebouwen aan de Maliebaan zal toenemen. Verwacht wordt dat er op 3 van de 4 ventwegen een afname van geluid waarneembaar zal zijn en dat op de ventweg noordoost de toename beperkt blijft tot onder de plandrempel van 1.5 dB. Bureau M+P geeft ons als aanbeveling mee om bij de herinrichting te zorgen voor een vlakke verharding. Dat zal voor zowel geluid als trillingen een positief effect hebben. Dit kan door de huidige klinkers, die er in slechte staat bij liggen, te vervangen door een nieuwe verharding met zo min mogelijk onvlakheden. Bij de herinrichting zal daar vanzelfsprekend aandacht voor zijn. De kans op beschadiging van de panden aan de Maliebaan en een geluidsniveau (ver) boven de gestelde normen na herinrichting achten wij zodoende erg klein. Ook raadt M+P aan waar mogelijk het vrachtverkeer over de ventwegen te verminderen. Dat laatste doen we door het invoeren van een afslagverbod voor vrachtverkeer langer dan 12 meter. De berekende luchtkwaliteit (fijnstof) ligt ver onder de huidige gemeentelijke normen. We voorzien voor de komende jaren een aanpassing van de normen naar een strenger niveau, en hebben daarom als mogelijke toekomstige richtlijn de advieswaarden van de WHO toegevoegd. We constateren dat de huidige en voor de toekomst berekende luchtkwaliteit al dicht in de buurt van deze toekomstige (strenge) normen ligt.
In onze visie wordt de hele Maliebaan ingericht, inclusief een aansluiting op de rotonde bij de Snellenlaan. We maken een eenvoudige, functionele aansluiting op deze rotonde. West 8 ziet de aansluiting met de Snellenlaan in de toekomst als een markante 'kop', entree naar de Maliebaan. Voor het voorstel dat West 8 doet voor de inrichting hebben we momenteel geen budget.

Ik hoop dat u in gesprek gaat en blijft met de BBMO als de belangrijkste vertegenwoordiging van de bewoners, en hun de reacties serieus meeweegt.
(Begrijp ik goed dat er een stichting wordt opgericht die als klankbord gebruikt gaat worden voor de inrichting van de Maliebaan? Ik zou graag details en informatie ontvangen over het doel van de stichting Maliebaan i.o? Als dit het klankbord wordt voor de gemeente dan is het essentieel dat er een brede vertegenwoordiging is vanuit de bewoners (van zowel Maliebaan Zuid en Noord) en er een doel is dat door een brede groep bewoners / leden BBMO en belanghebbenden wordt gedragen. Voor als nog is dat niet zo en is de BBMO de vertegenwoordiging van de bewoners en daarmee een zeer belangrijke gesprekspartner.)
Antwoord: Wij blijven graag in gesprek met de BBMO en wegen hun mening serieus mee. Zij zijn en blijven een belangrijke gesprekspartner. We hebben de afgelopen jaren veel en inhoudelijk contact gehad met zowel de BBMO, de ondernemersvereniging, het Spoorwegmuseum, de Fietsersbond en andere betrokken partijen. In de loop van 2020 werden wij benaderd door een nieuw initiatief met als doel om middelen te verwerven voor een aanvulling op het ontwerp voor de Maliebaan. Ook zou deze nieuwe stichting een rol in het beheer kunnen spelen. Dat is een interessante beweging. Ook bij andere groengebieden in de gemeente hebben we contacten met stichtingen voor beheer. De stichting is een particulier initiatief waar wij als gemeente (passief) over geïnformeerd zijn, niet actief bij betrokken zijn. Wij hebben geen voornemen om de stichting in oprichting te gebruiken als klankbordgroep. Deze stichting is een van de partijen waarmee er contact is over de herinrichting van de Maliebaan.

Ps. Tevens is er eerder toegezegd dat er geen bus lijndiensten over de ventwegen zullen gaan, kunt u dit ook expliciet benoemen in het definitieve plan? (zoals u dit ook doet tav het ontmoedigen van vrachtverkeer van >12m afslaand van en naar de parallel wegen?)
Er zijn geen plannen om de route van de lijndiensten over de ventwegen te realiseren. Om vrachtverkeer te ontmoedigen worden afslagverboden ingevoerd op de kruising voor groot vrachtverkeer.

Respondent nr 155:

Reactie:
Het afgelopen jaar heb ik jullie veel analyses, kritiek en opbouwende suggesties gestuurd, in de hoop het plan niet alleen functioneel beter te maken, maar ook beter verteerbaar voor de gebruikers van de Maliebaan, en met meer oog voor de unieke historische waarden van het gebied. Als architect/bouwkundig ingenieur weet ik daar iets over! Zoals je je kunt voorstellen is daar héééél veel tijd in gaan zitten. Het was daarom nogal teleurstellend om te zien dat er niet één suggestie haar weg naar jullie ontwerp gevonden heeft.
Ook is het jammer dat er bijna nooit een gedegen schriftelijke reactie is geweest op mijn stukken, zelfs niet toen jullie het tweekolommen stuk hebben gemaakt. Ik begrijp jullie inspraakproces niet zo, zoals bijvoorbeeld jullie stelselmatige weigering om de klankbordgroep bijeen te roepen. Informatieavonden zijn geen inspraak, en het is onduidelijk of er iets gedaan is met wat er op die avonden gezegd is door de diverse gremia. Notulen zijn er in ieder geval niet van gemaakt. Tot slot hebben jullie de reactietijd op het IPvE midden in de eerste vakantie na een jaar van lock-down gepland, dat is een goede manier om reacties te beperken, maar is dat wenselijk in een democratie?
Mijn analyses, kritiek en opbouwende suggesties hebben jullie al, en ik breng ze hierbij dan nogmaals in als reactie op de IPvE, samen met bijgesloten opmerkingen direct in het IPvE document. Graag ontvang ik ditmaal wel een schriftelijke reactie op de punten die ik gemaakt heb.
In de loop van het jaar heb ik een aantal ideeën ontwikkeld, mede geïnspireerd op het werk van West8, waarin de ambities van de gemeente, het raadsbesluit, de geschiedenis van de Maliebaan, de uitkomst van verschillende studies en de wensen van de buurt samenkomen in een oplossing die dichter bij het ideaal komt. Mijn voorstel aan de gemeente is om het IPvE aan te passen op de volgende punten (zie bijgesloten tekening):
- het in ere herstellen van het oudste fietspad van Nederland (en een zelfde fietspad aan de overkant)
- de centrale as te reserveren voor wandelaars en spelende kinderen
- de onverharde wandelpaden te behouden (die zijn trouwens deel van het beschermd stadsgezicht)
- het aantal doorsteken onveranderd te laten, en deels onverhard te laten. Alleen het deel tussen de fietspaden en de ventwegen hoeft verhard.
- de stoepen van Zocher niet te versmallen. De besparing gebruiken om de aansluiting bij de Snellelaan nu aan te pakken,
- alle 357 parkeerplaatsen te behouden zoals door de gemeente aan de buurt beloofd is en door Lot van Hooijdonk aan de raad bevestigd is. Mijn tekeningen tonen dat dit mogelijk is. Zo nodig kan de parkeerhoek 50 of 55 graden worden. Bij een parkeerhoek van 55 graden passen er zelfs 412 auto's, dus 357 is makkelijk te doen. De ruimte van de "overgebleven" 55 parkeerplaatsen kan gebruikt worden om het groen bij de doorsteken te verbreden (= 10,5 m extra groen per doorsteek)
- het kruispunt smal te houden zodat het historische bomenraster daar in ere hersteld kan worden, met behoud van de eilandfunctie om in twee keer over te kunnen steken. Aan de koppen is het eiland 5 m breed als opstelruimte voor kruisende voertuigen (net zoveel als in het plan van de gemeente). In de tekening is het eiland 3 m breed in het midden, kan evt. wat breder gemaakt worden.
- voetgangers tussen de Reiger- en Nachtegaalstraat niet om te laten lopen
- de beëindiging van de Maliebaan aan de noord-oost zijde te herstellen zoals die oorspronkelijk was door de bomenrijen door te laten lopen tot aan de spoorlijn, en die lelijke symmetrische oplossing met spuitende fontein weg te laten. Zo'n formele oplossing past helemaal niet in Utrecht en ook niet in de geschiedenis van de Maliebaan. In plaats van een fontein doe bijvoorbeeld iets met een poort zoals die ooit aan het eind van het malieveld stond. Deze beëindiging resulteert in 16 extra bomen. In totaal levert dit plan 40 nieuwe bomen op.
- concrete verkeersaanpassingen om de Maliebaan heen te maken zodat het aantal voertuigen op de ventwegen daadwerkelijk vermindert tot de aantallen die jullie de buurt voorspiegelen, en liever nog minder. Bijvoorbeeld door het kruispunt tussen de Museumlaan en de Prinsessenlaan aan te passen zodat het verkeer via de Prinsessenlaan wordt geleid
- de wachttijd bij het Maliebaan kruispunt te beperken tot maximaal 90 seconden tijdens de spits. Als dat laatste niet gehaald wordt moeten er tijdens de spits stoplichten komen.
- elektrische laadpalen langs de hele Maliebaan te plannen en organiseren dat fiber aangelegd wordt (werk met werk)

Deze ideeën stroken geheel met het besluit van de raad en zijn m.i. een evolutionaire verbetering t.o.v. het voorgestelde plan.
Zoals ik vaak eerder gezegd heb werk ik graag met jullie mee aan een functionele en historisch mooie oplossing!

Met vriendelijke groet,
PS - het zal je misschien niet opgevallen zijn, maar de plattegrond van het plan dat jullie voorstellen is letterlijk een erecte penis: het ovale Malieblad is de teelbal, de Maliebaan is de schacht met een penisring bij het kruispunt, en het oostelijke symmetrische einde is de eikel, nog eens versterkt door een spuitende fontein. Dit geheel staat onder een hoek van 45 graden en zal in de toekomst op elke kaart van de stad staan. Wil de gemeente dat?

In deze en volgende emails zitten deze bijlagen, die vormen een integraal deel van deze reactie. Deze zijn ook te downloaden via deze link: https://www.dropbox.com/t/WisJn28ExoHrFONq

Antwoord:
Zeer dank voor al je uitgebreide en doordachte reacties die je ons het afgelopen jaar voor de Maliebaan hebt meegegeven. Je hebt er veel tijd en liefde in gestoken, waarvoor dank. In deze brief een reactie op het voorstel dat je doet voor het IPvE. Maar eerst enkele algemene opmerkingen.

Het proces in het afgelopen jaar was voor ons een zoektocht naar invulling van het IPvE. We hebben ons laten voeden en inspireren op alle bijeenkomsten met de buurt. Ook jouw suggesties gaandeweg hebben ons aan het denken gezet en ons op weg geholpen. En soms ook bevestigd in een lijn die we wel of niet redelijk of realistisch vonden. In zo'n zoektocht past het niet om alle reacties en bijdragen op een schaaltje te wegen en van een degelijk antwoord te voorzien. We wilden ruimte houden om te bewegen en te (her-)overwegen. We hebben in de projectgroep zeker naar jouw ideeën gekeken, en die meegenomen als onderdeel van een grotere afweging. Onze projectgroep was breed, met stedenbouwkundigen, landschapsontwerpers, erfgoed en cultuurhistorie, verkeerskundigen en verkeersontwerpers. En daar waar nodig hebben we externe expertise ingehuurd.
Het afgelopen jaar was een proces van zoeken en delen. We hebben avonden georganiseerd, die helaas door de digitale invulling niet zo van de grond kwamen als we hadden gewild. We hebben telkens geprobeerd in kleinere groepen (digitaal) door te praten om meer ruimte te geven om te vragen en te reageren. We hebben altijd aangegeven dat het geen formele avonden waren, maar momenten om de voortgang te delen en mee te denken. We hebben ook regelmatig, als daar aanleiding voor was, separate bijeenkomsten gehouden, bijvoorbeeld om met RHDHV, met jou en de BBMO in gesprek te gaan over de verkeerssimulatie en de uitgangspunten. Daar hebben we ook uitgebreid contact over gehad, helaas zonder een gedeeld beeld over de berekeningen en uitkomsten.
Wat je voorstellen voor het IPvE betreft:

1. We behouden het pad dat destijds als oudste fietspad van Nederland is aangelegd, maar niet als fietspad. Dat pad voldoet niet aan de eisen (breedte, aansluitingen) die we tegenwoordig aan fietspaden stellen. Als we van dit pad een volwaardig fietspad zouden maken, gaat dit ten koste van de wortels van de historische bomenrijen. We bieden met de middenbaan voldoende ruimte voor fietsers. De halfverharde wandelpaden behouden we als wandelpaden, met een verwijzing naar de geschiedenis.
2. Conform het raadsbesluit maken we van de middenbaan een promenade voor wandelaars en fietsers. Daar ontstaat ruimte voor wandelaars en spelende kinderen, in samen-gebruik met andere langzaam-verkeerdeelnemers. We verwachten op verschillende delen van de dag een ander accent in gebruik: het fietsverkeer zal voornamelijk in de spits de boventoon voeren, het flaneren van wandelaars en spelen van kinderen zal vooral buiten de spits gebeuren. Voor zowel fietsers als wandelaars zijn er alternatieve routes als daar op enig moment behoefte aan is.
3. Mede op basis van jouw reactie hebben we na heroverweging het aantal doorsteken noord met eentje verminderd ten opzichte van het concept-IPvE. We laten het aantal doorsteken op de zuidelijke Maliebaan gelijk (3). Op de noordelijke Maliebaan breiden we dat uit van nu 5 naar straks 7 om een betere spreiding te krijgen. In het concept-IPvE hadden we voor noord 8 doorsteken voorgesteld. De spreiding tussen de doorsteken is belangrijk voor enerzijds de toegang naar de ventwegen, en anderzijds voor de versmalling die op de ventwegen gerealiseerd wordt bij de toegang naar de doorsteken. In de volgende fase gaan we uitwerken hoe de verharding van de doorsteken wordt.
4. Hier is sprake van een misverstand: de stoepen zijn niet een ontwerp 'van Zocher'. Zocher adviseerde het stadsbestuur destijds om, met het toenemen van bebouwing rond de Maliebaan, de buitenste rij bomen te kappen en de (toen nog zand-)weg te voorzien van een trottoir langs de panden. Het stadsbestuur heeft vervolgens inderdaad een trottoir aangelegd. Die blijft, en wordt slechts gedeeltelijk (delen oost) en slechts beperkt versmald (5 tot 20 cm), waarbij overal de maat van 2,5m breed bij uitstekende erkers en 3,5m breed op de rest van de lengte blijft.
5. De herinrichting van de kruising en het realiseren van de 'entrees' naar de doorsteken (als middel ter versmalling) betekenen dat langs de ventwegen enkele parkeerplaatsen komen te vervallen. Op basis van de reacties op het concept-IPvE willen we dat (gedeeltelijk) compenseren. Dat vinden we langs de noordkant van de oostelijke ventweg. Het aantal parkeerplaatsen neemt daardoor per saldo af van ca 350 naar ca 332. We hebben jouw suggesties om de hoek van indraaien van de parkeerplaatsen te veranderen bekeken. We vinden dat niet verstandig, omdat we met een grotere hoek ook meer ruimte nodig is om te kunnen in- en uitdraaien bij het parkeren. Dat betekent dat de ventweg minder versmald kan worden. We hechten vanuit snelheids- en verkeersveiligheidsoverwegingen sterk aan een smalle ventweg. Dus we nemen jouw suggestie niet over.
6. De kruising wordt zo breed als nodig is om in twee keer te kunnen oversteken, zoals Goudappel Coffeng destijds bij de verkeersanalyses had aangegeven. Daardoor ontstaat een middeneiland waardoor we bomen kunnen toevoegen. Deze bomen staan vrijwel in het historische patroon; de zichtlijnen over de lengte van de Maliebaan worden zo aangeheeld met bomen. In de volgende fase gaan we de maatvoering in afweging tussen veiligheid, functionaliteit, cultuurhostorie en groen nader optimaliseren. Daarbij houden we, net als jij, vast aan het uitgangspunt 'in twee keer kunnen oversteken'.
7. We hebben, mede op basis van jouw reactie, nogmaals beoordeeld of we het voetpad direct langs de kruising kunnen leggen. Dat doen we uiteindelijk niet, om 2 redenen.
   > als we het voetpad direct naast de kruising leggen, moeten we verharding aanbrengen tussen de (bestaande) bomen. Dat doen we liever niet, ter bescherming van de bomen en de wortels.
   > een voetpad direct naar de kruising zou betekenen dat voetgangers tussen de bomenrij langs de kruising moeten 'slingeren'. Dat heeft niet onze voorkeur.

We houden dus, ook na nieuwe beoordeling, vast aan het voorstel om het voetpad op beperkte afstand van de kruising te leggen. Dat is op een afstand van aan de ene kant 2,5m en aan de andere kat 5,5m van de verharding van de kruising. Dat betekent 5 tot 11 m omlopen via een pad tussen de bomen. Dat vinden we op een oversteek van ca 70m een acceptabele invulling.

8. We nemen in het IPvE geen voorstel op voor aanpassing van de rotonde bij de Snellenlaan. Het budget is daarvoor ontoereikend. We maken voor nu een eenvoudige aansluiting van de 'nieuwe' Maliebaan op de bestaande rotonde. Op het moment dat er zicht is op budget, gaan we een plan uitwerken. West 8 heeft een suggestie gedaan die ons aanspreekt, maar die ook nog uitwerking vraagt. Ook de fietsersbond heeft ons een idee aan de hand gedaan. En jij ook, waarvoor dank. Als we dit oppakken zullen we die ideeën beoordelen en omzetten in een voorstel. Voorlopig laten we het dus bij een eenvoudige aansluiting van nieuw op bestaand.
9. De komende jaren wordt op meer plekken in Utrecht Oost gewerkt aan een inrichting voor 30km, meer ruimte voor langzaam verkeer en ontmoedigen 'gebiedsvreemd' autoverkeer. De Biltstraat wordt 30km, net als de Museum- en Prinsesselaan. De planning daarvan is nog onbekend. Bij de uitwerking van die plannen zal ook gekeken worden naar de wegenstructuur. Inzet is het ontmoedigen van doorgaand verkeer. In het recent vastgestelde Mobiliteitsplan 2040 is de lijn om doorgaand autoverkeer te ontmoedigen en in de binnenstad en direct daaraan grenzende zones de focus op autoverkeer te verminderen. Op een locatie als de Maliebaan willen we het accent verschuiven van verkeersruimte naar verblijfsruimte.
10. Zoals je in het rapport van RHDHV hebt gezien, en zoals RHDHV ook in een apart gesprek met jou heeft toegelicht, wordt de gemiddelde rij- en oversteektijd over de kruising voor vrijwel alle stromen beduidend korter in de nieuwe situatie. De enige stroom die een langere rij- en oversteektijd kan krijgen, is de noord-zuid-stroom. Hier kan de gemiddelde rij- en oversteektijd in de spits oplopen tot ca 2 minuten. Dat kan dan in uitzonderingssituaties incidenteel nog langer worden. Dat vinden we voor een dergelijke locatie, waar we doorgaand verkeer willen ontmoedigen, in de spits niet onacceptabel. Zoals je ook gelezen hebt zullen we een jaar na realisatie monitoren, en als er aanleiding is zullen we dan maatregelen overwegen.
11. In de volgende fase gaan we het ontwerp uitbreiden met laadpalen, vuilcontainers, watertappunten, fietsenrekken etc.

Dank voor je inbreng, het helpt ons zeker, ook al herken je dat wellicht niet direct.
PS: je PS laat ik aan jou, ieder zijn eigen associaties.

Respondent nr 156:
Reactie en antwoord:

L.S.,
Op de valreep wil ik toch reageren op het IpvE betreffende de herinrichting van de Maliebaan. Ik ondersteun volledig alle op- en aanmerkingen van de BBMO betreffende dit IpvE.
Reactie: we verwijzen u naar de inzending van de BBMO en de reactie daarop van gemeente, te vinden onder reclamant 144.

Initieel had ik mij voorgenomen niet te reageren op het IpvE daar in de achterliggende jaren is gebleken dat de gemeente Utrecht elke inbreng van bewoners, bedrijven en winkeliers welke niet past in het plan van de gemeente volledig negeert. Schrijnend voorbeeld van deze laakbare handelswijze is het gegeven dat de gemeente een stichting in oprichting, dus niet bestaand, welke drie personen vertegenwoordigd, als een representatieve gesprekspartner positioneert en de vertegenwoordigende gremia van bewoners, winkeliers en bedrijven geen enkele status geeft. Zij worden niet gehoord.
Reactie: Vervelend dat u dit zo ervaart, wij hebben hiervan een ander beeld. De stichting in oprichting is een van de gesprekspartners, naast vele ander partijen zoals de BBMO, Fietsersbond, voetgangersvereniging, Spoorwegmuseum, ondernemersvereniging et cetera. In de loop van 2020 heeft de stichting in oprichting zich gemeld bij de gemeente. De stichting is een particulier initiatief waar wij als gemeente (passief) over geïnformeerd zijn, niet actief bij betrokken zijn.

Het baart mij als Utrechter grote zorgen dat het door cultuur barbarisme gekenmerkte beleid van de Utrechtse bestuurders (dempen singles, slopen van prachtige panden en laboratoria aan de Catharijnesingel, het slopen van een uniek Jugenstil gebouw aan het Leidseveer, het realiseren van een betonnen kolos, de Neudeflat, midden in het historisch centrum van Utrecht, en deze misplaatste betonnen erectie tot afschuw van velen tot monument te verheffen) wordt voort gezet middels het aantasten van de prachtige Maliebaan door het laten verdwijnen van paden, het maken van een onnodige ovonde en onnodige dwarsverbindingen, welke aanpassingen de zichtlijnen van de Maliebaan verstoren. Gemeenteraad van Utrecht, als u instemt met dit IpvE bent u verantwoordelijk voor de zoveelste cultuur historische blunder in deze stad. Een plan dat veel geld gaat kosten, geen enkele oplossing biedt voor een niet bestaand probleem, het verblijf klimaat

op de ventwegen voor bewoners fietsers en wandelaars ernstig aantastdoor toename van fijnstof, trillingen en geluidsoverlast. Een plan waarvan de consequenties betreffende verkeersveiligheid en kwaliteit van verblijven haaks staan op het door de centrale overheid gepropageerde beleid. Kortom, dit plan dient regelrecht in de vuilnisbak te verdwijnen.
Met vriendelijke groet,

Respondent nr 157:
Reactie en antwoord:
Het Integraal Programma van Eisen (IPvE) behelst een concept-plan voor de herinrichting van de Maliebaan tot een promenade voor voetgangers en fietsers, waartoe de gemeente-raad in december 2019 in een principebesluit helaas heeft besloten. Hierbij wordt de middenbaan autovrij gemaakt en tot de bedoelde promenade omgetoverd, wordt al het doorgaande verkeer (gemengd met het lokale verkeer) via de ventwegen geleid, en wordt de kruising zonder VRI uitgevoerd.
Hoewel dit (althans voor het moment) een gepasseerd station is, kunnen wij niet nalaten toch nog een keer te wijzen op het onzes inziens veel realistischer plan dat in 2019 vanuit de BBMO en omwonenden als een soort compromis is gepresenteerd, en dat door een wel zeer ruime meerderheid van de omwonenden werd onderschreven (het zogenoemde plan B). Dit plan houdt het doorgaande verkeer van de ventwegen weg, impliceert tegelijkertijd dat het doorgaande verkeer op de middenbaan een rustiger karakter krijgt, en sluit qua inrichting uitstekend aan op de weginrichting op de singels.
Voor zover wij hebben begrepen zal in verband met financiële beperkingen de herinrichting van de middenbaan beperkt blijven tot het afsluiten van de middenbaan voor autoverkeer, en zal het asfalt vooralsnog blijven liggen, ook al wordt op sommige punten voorgesteld dat de middenbaan een park wordt. Op zich is dat eigenlijk wel goed. Als men er dan na een aantal jaren achter komt dat de herinrichting van middenbaan en kruising toch niet zo'n goed idee was, wat niet onwaarschijnlijk is, dan is een terugkeer naar de huidige situatie een stuk eenvoudiger. Maar afgezien daarvan is het natuurlijk een wassen neus dat de Maliebaan als geheel door de afsluiting van de middenbaan voor autoverkeer ineens een wandel- en fiets-promenade zou worden. De Maliebaan is immers al lang een wandel- en fietspromenade bij uitstek.
Antwoord: de keuzes met betrekking tot materiaalgebruik en dergelijke zijn nog niet gemaakt, dat wordt verder uitgewerkt in het Voorlopig Ontwerp en ten slotte in het Definitief Ontwerp. We zijn van plan om het asfalt inderdaad te laten liggen op de middenbaan, maar te voorzien van een nieuwe toplaag en in een kleur die past bij de sfeer van de Maliebaan. Het huidige grijze asfalt zal zodoende verdwijnen.

De Maliebaan is gezegend met maar liefst vier parallelle paden, waarvan drie thans de status wandelpad hebben, en één de status fietspad annex wandelpad. Het is zeer de vraag waar de aantallen wandelaars en fietsers vandaan moeten komen die wellicht de inrichting van de middenbaan als additionele wandel- en fietspromenade zouden rechtvaardigen. Voor wandelaars en fietsers is thans meer dan genoeg ruimte voorhanden op de paden. Er wordt al jaren geschermd met de term Herenroute voor fietsers, maar vooralsnog lijken fietsers in het geheel niet geneigd dit concept te omarmen. Dat zal door herinrichting beslist niet veranderen. Die fietsers kunnen immers nu al over de ventwegen en het fietspad, maar ook dat gebeurt niet in groten getale. Het fietspad ligt aan de westzijde, maar heel eenvoudig zou ook één van de wandelpaden aan de oostzijde tot fietspad omgetoverd kunnen worden.
Antwoord: De Maliebaan nodigt in de huidige situatie niet uit tot fietsen, het is, los van het uitzicht, niet comfortabel fietsen op de ventwegen. Wij verwachten dat na herinrichting het aantal fietsers over de Maliebaan toeneemt en dat de Herenroute, vooral in de toekomst, goed gebruikt gaat worden en een goede alternatieve route is voor de hoofdroute tussen Utrecht CS en USP. Modellen laten zien dat het fietsgebruik in Utrecht de komende jaren sterk zal toenemen, daarop probeert de gemeente nu te anticiperen. Dat doen we door het aanbieden van alternatieven voor de huidige (over)volle fietsroutes, de Herenroute is er daar een van. De halfverharde paden zijn niet geschikt voor de fiets, ze zijn te smal voor de huidige eisen en normen voor een fietspad. Indien we de halfverharde paden inrichten tot een hedendaags fietspad, dan gaat dat ten koste van de bomenrijen. Voor ons is dat geen optie.

Dat de voorgenomen inrichting van de kruising zonder VRI op bepaalde momenten tot chaos en opstopping zal leiden is evident. Daarvoor is geen uitgebreid verkeerskundig onderzoek nodig, met enig (gezond) verstand van zaken is dat volkomen duidelijk.
Antwoord: wij hebben voor de haalbaarheid van een kruising zonder VRI onderzoek laten uitvoeren door ingenieursbureau RHDHV. De conclusie daaruit is dat de voorgestelde oplossing de

verkeersstroom goed aankan en zelfs in verreweg de meeste gevallen van de dag een verbetering laat zien ten opzichte van de huidige situatie. Er zal op momenten in de spits een wachtrij kunnen ontstaan, maar chaos en opstoppingen liggen niet in de lijn der verwachting.

Een belangrijk punt is ook dat de Maliebaan niet zo heel lang geleden (wij vermoeden zo'n 10 à 15 jaar geleden) al eens uitgebreid op de schop is geweest. Daarbij is toen onder meer de rijbaan versmald, om de bomen meer ruimte te geven, en is de afvoer van regenwater aan de zijden van het wegdek aanzienlijk verbeterd. Een nieuwe herinrichting van de middenbaan zou enerzijds kapitaalvernietiging betekenen, en anderzijds een enorme verspilling van overheidsgeld, omdat de voordelen niet evident zijn, en zeker niet opwegen tegen de nadelen. Hoewel die echte herinrichting in de zin van een park op de middenbaan er dus kennelijk voorlopig (en gelukkig) niet komt.
Uit het IPvE blijkt, voor zover wij kunnen zien, dat het de bedoeling is de twee binnenste paden, thans wandelpaden, op te heffen. Blijkens een bijgeleverde tekening zijn de resterende paden 3 m breed. Dat lijkt me iets te ruim bemeten. Ik vermoed dat het huidige fietspad zo'n 2,5 m breed is, en de wandelpaden hooguit 1,5 m. Er wordt dus zo'n 3 m padbreedte opgeofferd, en daarvoor komt 6.5 m middenbaan in de plaats. Dit geeft onzes inziens duidelijk de onzinnigheid van de plannen aan.
Een in dit kader eveneens naar voren gebracht argument is dat de opgeofferde paden gebruikt zullen worden voor vergroening. Hoe zo, vergroening? De Maliebaan is al uitermate groen. Natuurlijk is het mogelijk de verwijderde paden vol te planten met struiken. Maar evengoed kan tussen en ter weerszijden van de vier bestaande paden struikgewas geplaatst worden (dan wel een andere vorm van groen aangebracht worden). Daar is ruimte genoeg voor. Ons lijkt het onnodig, maar als het zo nodig moet, dan kan dat.
Antwoord: aan de breedte van de middenbaan en de breedte van de halfverharde paden wijzigen we niets. Voordeel van het gebruik van de 6,5 meter brede middenbaan is dat er straks gefietst kan worden, dat is momenteel alleen mogelijk op de ventwegen. In aantal mogelijkheden gaan ook de voetgangers er op vooruit. Bovendien is er een mogelijkheid groen toe te voegen door een van de halfverharde paden weg te halen. Wij denken dat dit wel zin heeft.

Er wordt in de plannen ook gerefereerd aan het verleden, toen de Maliebaan inderdaad een soort promenade zal zijn geweest (nadat het niet meer voor het balspel werd benut), en wellicht een meer parkachtig karakter had. Maar de tijden veranderen. Tegenwoordig zijn er auto's, en hoe graag sommigen dat ook zouden willen, die zijn niet weg te denken. Al dat autoverkeer door de ventwegen proppen en bij de kruising Nachtegaal/Reiger langdurig op een schier eindeloze stroom fietsers te laten wachten lijkt, kortom, en om het maar mild uit te drukken, niet een erg goed idee.
Antwoord: Inderdaad, de tijden veranderen. Dat is precies waarop we proberen te anticiperen met dit ontwerp. De gemeente heeft met het oog op de toekomst een plan gemaakt voor mobiliteit in Utrecht Oost en in de gehele stad. De Maliebaan ligt in een zone waarin de nadruk vooral ligt op voetganger en fiets. De rol van de auto is daarin kleiner, de Maliebaan willen we afwaarderen als doorgaande route.

Het is jammer dat de termijn voor het indienen van een zienswijze in de zomervakantie verstrijkt. Het ware goed als de termijn nog met enkele weken tot in september verlengd zou worden.
Antwoord: De reactietermijn was langer dan normaliter gangbaar, in combinatie met de vele buurtbijeenkomsten in het afgelopen was er voldoende gelegenheid om in gesprek te gaan en te reageren

M+P | Onderdeel van Müller-BBM groep
Mensen met oplossingen



Rapport

Herinrichting van de Maliebaan te Utrecht, onderzoek geluid en trillingen wegverkeer in de huidige situatie

M+P.GUT.20.01.3 | 29 januari 2021

Colofon

Opdrachtnemer	M+P raadgevende ingenieurs BV
Opdrachtgever	Gemeente Utrecht Stadsplateau 1 3521 AZ UTRECHT
Opdrachtnummer	-
Titel	Herinrichting van de Maliebaan te Utrecht, onderzoek geluid en trillingen wegverkeer in de huidige situatie
Rapportnummer	M+P.GUT.20.01.3
Revisie	0
Datum	29 januari 2021
Aantal pagina's	36
Auteur	ing. Marc Burgmeijer en ing. Ronald van Loon
Redacteur	ing. Ronald van Loon
Contactpersoon	ing. Ronald van Loon | 0297-320651 | aalsmeer@mp.nl
M+P	Visserstraat 50 | 1431 GJ Aalsmeer Wolfskamerweg 47 | 5262 ES Vught www.mp.nl | onderdeel van de Müller-BBM groep | Lid NLingenieurs | ISO 9001 gecertificeerd

Copyright

© M+P raadgevende ingenieurs BV | Niets van deze rapportage mag worden gebruikt voor andere doeleinden dan is overeengekomen tussen de opdrachtgever en M+P (DNR 2011 Artikel 46).

Managementsamenvatting

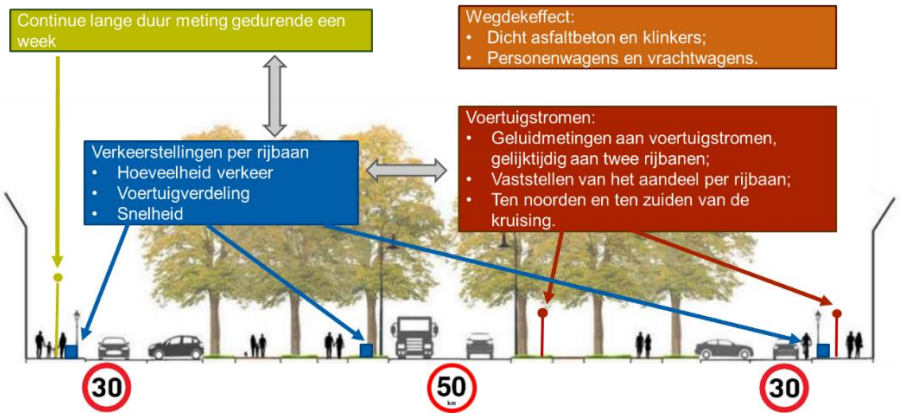
De gemeente Utrecht is voornemens de Maliebaan in Utrecht te herinrichten. Hierbij zal van de bestaande middenbaan het gemotoriseerd verkeer worden geweerd en zal deze ingericht worden als wandel- en fietspromenade. Het gemotoriseerd verkeer zal over de ventwegen komen te rijden. Beide parallelwegen blijven eenrichtingsverkeer en zullen ingericht worden als een 30 km/h weg.

De wijzigingen aan de Maliebaan hebben consequenties voor het geluid en de trillingen ten gevolge van het wegverkeer. Dit onderzoek is uitgevoerd om inzicht te krijgen in de huidige geluidniveaus en trillingsniveaus langs de Maliebaan in Utrecht. Op basis van dit onderzoek kan het geluidmodel voor de huidige en toekomstige situatie worden gevalideerd. Ten aanzien van trillingen zijn in een aantal woningen metingen verricht om de huidige trillingsniveaus vast te leggen. Het doel hiervan is om op basis hiervan een advies te geven over de toekomstige situatie bij een andere verkeersintensiteit.

Geluidmetingen
Op twee representatieve doorsneden van de Maliebaan zijn geluidmetingen en verkeerstellingen uitgevoerd. De geluidmetingen zijn verdeeld in de volgende onderdelen:

- Voertuigstromen. Op zowel de hoofdrijbaan als de ventwegen wordt van het voorbijgaande verkeer (de voertuigstroom) het geluidniveau (L_{Aeq}) bepaald;
- Individuele voertuigpassages. De geluidniveaus van afzonderlijke voertuigpassages (personenwagens en vrachtwagens) zijn gemeten op asfalt en klinkerverhardingen. Op de klinkerverhardingen, is een extra ‘meetvrachtwagen’ ingezet;
- Langdurende geluidmonitoring aan de gevel. Ter hoogte van Maliebaan 52A is gedurende anderhalve week (24h/dag) het geluidniveau gemeten;
- Verkeersgegevens. Op basis van verkeerstellingen zijn de verkeersintensiteit en representatieve voertuigsnelheden gemeten.





Schematische weergave van de meetopzet voor het vaststellen van de huidige akoestische situatie op de Maliebaan in Utrecht.

Trillingsmetingen
Om de huidige mate van hinder vast te stellen, zijn metingen verricht conform de SBR deel A en B voor “Trillingen, schade aan gebouwen” en “hinder voor personen”. De metingen zijn in zeven woningen gedurende een week uitgevoerd. In de helft van de woningen is het effect van vrachtwagenpassages op de trillingsniveaus (constructie en vloerveld) nauwkeurig vastgesteld. Hierbij is gebruik gemaakt van de ‘meetvrachtwagen’.

Resultaten en conclusie

Geluid
Wanneer de geluidniveaus over de gehele meetperiode worden gemiddeld, en rekening gehouden wordt met een aandeel van werk- en weekenddagen (5 staat tot 2), is de L_{den} gelijk aan 61,0 dB.

In het onderzoek zijn ook de geluideigenschappen van het asfalt op de hoofdrijbaan en die van de klinkerverharding op de ventwegen gemeten. Omdat de hoeveelheid verkeer en snelheid op de ventwegen veel lager zijn dan die op de hoofdrijbaan, is de geluidemissie van de gehele voertuigstroom op de hoofdrijbaan hoger in de huidige situatie. Door de huidige staat van de klinkerverharding zijn de afzonderlijke passageniveaus op de ventwegen hoger dan in het model wordt berekend. De eigenschappen van het asfalt komen wel overeen met die in het model. Wanneer extra vrachtwagenpassages op de ventwegen aanwezig zijn, blijkt dat de geluidemissie en daarmee de geluidbelasting bij de gevel sterk toeneemt. Meer vrachtverkeer in combinatie met een relatief lawaaiige klinkerverharding kan zorgen voor hogere geluidbelastingen dan het model berekent. Met dit resultaat kan de gemeente het model verbeteren.

Trillingen
Uit de metingen is gebleken dat de kans op schade aan de gebouwen of kans op zettingen van de fundering conform de SBR richtlijn A *Schade aan bouwwerken* zeer klein is. De gemeten waarden voor hinder vallen voornamelijk in de categorie ‘geen tot weinig hinder’, met een enkele meting in de categorie ‘matige hinder’. Van ‘hinder’ of ‘ernstige hinder’ is geen sprake. Er wordt in de huidige situatie voldaan aan de streefwaarden voor bestaande situaties uit de richtlijn.

Aanbevelingen
Voor de toekomstige situatie is het sterk aan te bevelen aandacht te schenken aan de vlakheid van de wegverharding op de ventwegen. Dit kan zowel voor geluid als voor trillingen een positief effect hebben. Dat kan door de huidige gebakken klinkers te vervangen door een nieuwe verharding met aandacht voor een stabiele wegfundering. Daarbij moet het optreden van onvlakheden zoveel mogelijk worden vermeden. Bij voorkeur worden er geen drempels aangebracht en moeten onderhoudswerkzaamheden in de toekomst, zoals het graven en herstraten, zo min mogelijk plaats vinden.

In de toekomstige situatie zal na de reconstructie van de Maliebaan de hoeveelheid verkeer op de ventwegen toenemen. Het is niet de verwachting dat, indien het wegdek voldoende vlak is, de kans op schade aan de belendende gebouwen ten gevolge van trillingen zal toenemen.

Een ander aandachtspunt is de aanwezigheid van (zwaar) vrachtverkeer. Het is gebleken dat vrachtwagens ook in beperkte aantallen significante invloed hebben op de geluidbelasting. Daarnaast heeft het straatwerk meer te lijden onder de zware belasting en heeft dat weer invloed op de technische levensduur en onderhoudsstaat van de verharding. Bij meer vrachtverkeer over de Maliebaan zal het aantal voelbare trillingen toenemen en daarmee ook de hinder. Of daarmee

ook de streefwaarde wordt overschreden, is afhankelijk van het aantal vrachtwagenpassages en zal per woning verschillen.

Er wordt opgemerkt dat de SBR richtlijn B stelt dat in de gewijzigde situatie de trillingsniveaus niet mogen toenemen. Dit betekent dat ondanks de hogere verkeersintensiteit het maximale trillingsniveau en het gemiddelde trillingsniveau niet mogen toenemen.

Inhoud

	Managementsamenvatting	3
1	Inleiding	7
1.1	Achtergrond	7
1.2	Vraagstelling	7
1.3	Doelstelling en plan van aanpak	7
2	Onderzoeksopzet en uitgangspunten	9
2.1	Beschrijving van de huidige situatie	9
2.2	Onderzoeksopzet	10
2.2.1	Geluidonderzoek	10
2.2.2	Trillingsonderzoek	11
2.3	Meetposities en meetperioden	12
3	Geluidmetingen	13
3.1	Voertuigstromen	13
3.2	Wegdekeigenschappen	15
3.3	Lange duur meting	17
4	Trillingsmetingen	20
4.1	Metingen	20
4.2	Onderzoeksmethode	20
4.3	Beoordelingscriteria trillingen	21
4.4	Resultaten metingen	24
4.4.1	Schade vanwege trillingen	24
4.4.2	Trillingshinder	27
5	Conclusie en aanbevelingen	31
6	Literatuur	33
	Plot meetresultaten trillingen tijdens vrachtwagenpassage	34

1 Inleiding

1.1 Achtergrond

De gemeente Utrecht is voornemens de Maliebaan in Utrecht te herinrichten. Hierbij zal van de bestaande middenbaan het gemotoriseerd verkeer worden geweerd en zal deze ingericht worden als wandel- en fietspromenade. Het gemotoriseerd verkeer zal over de ventwegen komen te rijden. Beide parallelwegen blijven eenrichtingsverkeer en zullen ingericht worden als een 30 km/h weg.

De wijzigingen aan de Maliebaan hebben consequenties voor het geluid en de trillingen ten gevolge van het wegverkeer. Zoals volgens de Nederlandse geluidwetgeving is voorgeschreven, is voor de Maliebaan een geluidonderzoek uitgevoerd door de gemeente. Dit onderzoek wordt uitgevoerd op basis van berekeningen aan de hand van een akoestisch model volgens het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 (Rmg2012) [1]. Hierbij wordt de huidige situatie vergeleken met de toekomstige situatie en wordt de toekomstige geluidbelasting getoetst aan de grenswaarden uit de Wet geluidhinder.

Het verzoek van de bewoners van de Maliebaan was om naast de modelberekeningen ook een meettechnisch onderzoek uit te voeren naar de huidige situatie. Het meettechnisch onderzoek dient om het gebruikte rekenmodel te ijken en om zo bijdrage te leveren aan het publieke vertrouwen in de modelberekeningen. De trillingen die door het wegverkeer veroorzaakt wordt in de woningen, zijn eveneens middels metingen vastgesteld.

1.2 Vraagstelling

Om inzicht te krijgen in de huidige situatie op de Maliebaan heeft de gemeente gevraagd om geluid- en trillingsmetingen uit te voeren voorafgaand aan de herinrichting van de Maliebaan. De gemeente en de bewoners van de Maliebaan worden betrokken bij het plan van aanpak, de te kiezen meetlocaties en de periode waarin het onderzoek plaats vindt.

Voor de geluidmetingen verwacht de gemeente dat zodanig wordt gemeten, dat een vergelijking tussen de metingen en berekeningen kan worden uitgevoerd. Daarbij moeten ook de verkeersintensiteiten en voertuigsnelheden worden gemeten. Bij de geluidmetingen moet de methode uit het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 als leidraad dienen. Hierbij moet rekening gehouden worden met de meteo-omstandigheden, de duur van de metingen en de kwaliteit van het instrumentarium.

Voor de trillingsmetingen vraagt de gemeente om een meettechnisch onderzoek conform de SBR-richtlijnen en een advies voor het toekomstig ontwerp van de Maliebaan.

1.3 Doelstelling en plan van aanpak

Het doel van het onderzoek is om inzicht te krijgen in de huidige geluidniveaus en trillingsniveaus langs de Maliebaan in Utrecht. De onderzoeksopzet en uitgangspunten zijn uitvoerig beschreven in hoofdstuk 2. Hierin is ook een overzicht gegeven waar en wanneer de verschillende metingen hebben plaatsgevonden.

Voor geluid moet inzicht worden verkregen hoe de geluidniveaus variëren over het etmaal, welke geluidemissie het wegverkeer produceert en wat de bijdrage is van de verschillende rijbanen op de geluidbelasting bij de woningen. Uiteindelijk worden de invoerparameters van het akoestisch model

gecontroleerd en worden aanbevelingen gedaan voor het bijstellen van het model. Hiervoor zijn de volgende metingen uitgevoerd:

- Geluidmetingen
  - Metingen aan de voertuigstromen;
  - Metingen aan de akoestische wegdekeigenschappen en geluidemissie van de verschillende voertuigcategorieën;
  - Langdurende geluidmetingen;
- Verkeerstellingen
  - Verkeersintensiteiten uitgesplitst naar uurwaarden per voertuigcategorie, rijbaan en rijrichting;
  - Voertuigsnelheden uitgesplitst naar uurwaarden per voertuigcategorie en rijbaan.

De resultaten van alle geluidmetingen zijn terug te vinden in hoofdstuk 3. De resultaten van de verkeerstellingen zijn ter beschikking gesteld aan de gemeente Utrecht. Waar dat voor het geluidonderzoek relevant is, zullen enkele verkeersgegevens gepresenteerd worden. De resultaten van de geluidmetingen zijn als input gebruikt voor de vergelijking met het akoestisch model van de gemeente Utrecht. Deze vergelijking is beschreven in een rapportage van de gemeente Utrecht.

In een aantal woningen zijn metingen verricht om de huidige trillingsniveaus vast te leggen. Het doel hiervan is om op basis hiervan een advies te geven over de toekomstige situatie. Het onderzoek betrof:

- Trillingsmetingen in zeven woningen langs de Maliebaan aan de constructie van woningen en op het vloerveld;
- Bepalen van het specifieke effect van vrachtverkeer op de trillingsniveaus door ‘gecontroleerde’ vrachtwagenpassages te meten.

Om de trillingswaarden te kunnen beoordelen zijn de richtwaarden gebruikt van de SBR richtlijn deel A “Schade aan bouwwerken” [4] en SBR richtlijn B “hinder voor personen in gebouwen” [5]. In hoofdstuk 4 staan de resultaten van het trillingsonderzoek.

De conclusies van het onderzoek en aanbevelingen staan in hoofdstuk 5.

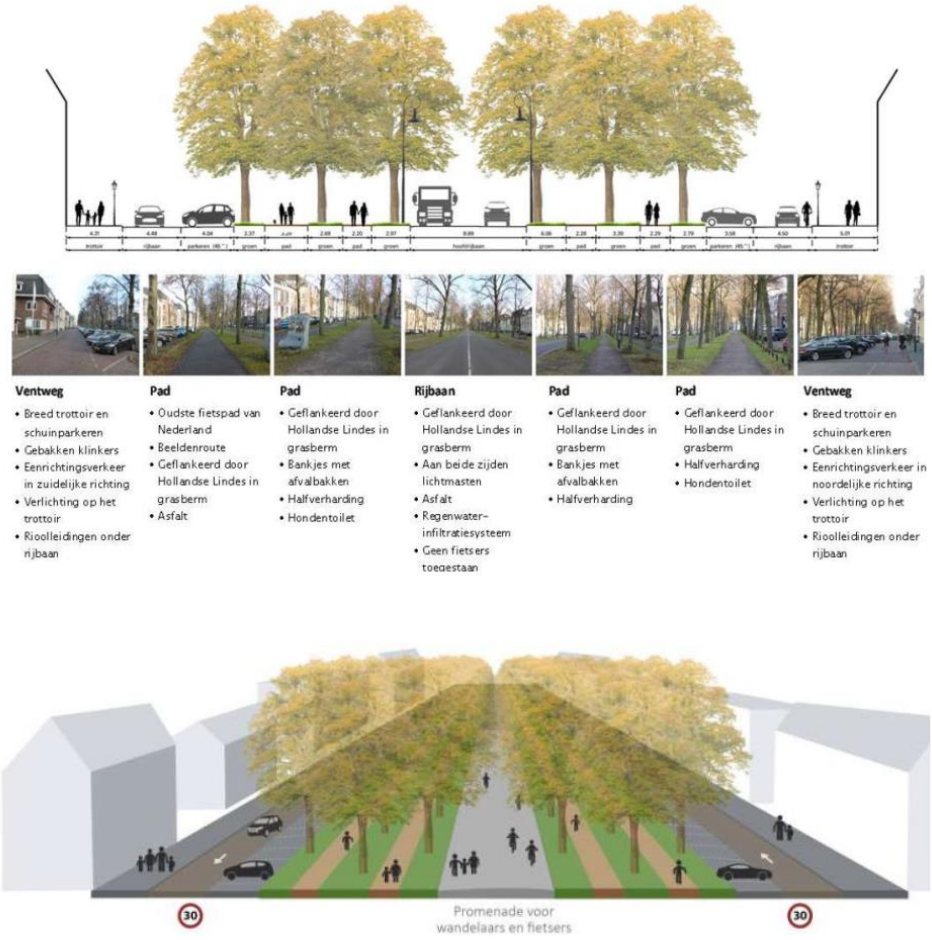
2 Onderzoeksopzet en uitgangspunten

2.1 Beschrijving van de huidige situatie

De Maliebaan bestaat uit een hoofdrijbaan van asfalt met aan beide zijden van de weg een ventweg met klinkerverharding. De ventwegen zijn ingericht als 30 km/h zone. Op de hoofdrijbaan is de toegestane maximum snelheid 50 km/h. De panden langs de Maliebaan vormen aan beide zijden een grotendeels gesloten bebouwingslijn. De meeste panden zijn gebouwd in de 2e helft van de 19e eeuw. Het betreft monumentale panden die voor een groot gedeelte in gebruik zijn als kantoor, al dan niet in combinatie met wonen.

De Maliebaan wordt halverwege onderbroken door de kruising met de Nachtegaalstraat/Burgemeester Reigerstraat. Op deze kruising wordt het verkeer geregeld via verkeerslichten.

Na de herinrichting zal de hoofdrijbaan worden afgesloten voor gemotoriseerd verkeer en een promenade voor fietsers en wandelaars vormen. De ventwegen blijven in gebruik voor de afwikkeling van het gemotoriseerde verkeer. De verharding zal blijven bestaan uit een elementenverharding in keperverband. De gemeente Utrecht heeft aangegeven dat in de toekomstige situatie de verkeersintensiteit op de ventwegen een factor 2 tot 3 zal toenemen.



figuur 1 Boven de huidige situatie en onder een (voorlopig) ontwerp van de toekomstige situatie Maliebaan

Voor het onderzoek naar de trillingen is de huidige staat van de panden langs de Maliebaan van belang. Vanaf de straatzijde zijn geen verzakkingen of grote schade aan panden te zien. Dit geeft de indruk dat er geen sprake is van funderingsproblemen. Niet bekend is hoe de panden overwegend gefundeerd zijn. De regio ligt op de grens tussen de zandgronden ten noordoosten en de rivierafzettingen ten zuiden van Utrecht. Het is dus zowel mogelijk dat er ondiepe funderingen zijn toegepast als dat paalfunderingen aanwezig zijn.

2.2 Onderzoeksopzet

2.2.1 Geluidonderzoek

Op twee representatieve doorsneden langs de Maliebaan zijn geluidmetingen en verkeerstellingen uitgevoerd. De metingen zijn erop gericht om de resultaten en de kwaliteiet van het akoestisch model te controleren. De metingen zijn verdeeld in de volgende onderdelen:

- Voertuigstromen. Op zowel de hoofdrijbaan als de ventwegen wordt van het voorbijgaande verkeer het geluidniveau (L_{Aeq}) bepaald. Hiervoor worden de randvoorwaarden en meetvoorschriften uit het Reken- en meetvoorschrift gehanteerd. De metingen worden gelijktijdig bij de hoofdrijbaan en vlak voor de gevel uitgevoerd. Hiermee kan de bijdrage van de verschillende wegdelen worden gescheiden. Het meetresultaat kan worden vergeleken met het berekende resultaat aan de hand van het model.

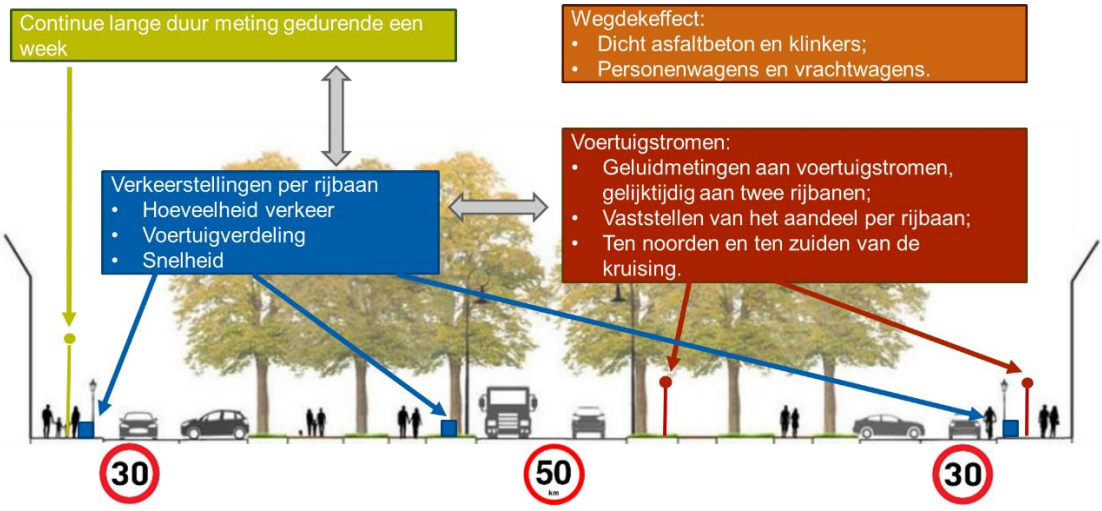
- Individuele voertuigpassages. De emissie van het wegverkeer wordt bepaald door de emissiekentallen per voertuigcategorie, de verkeersamenstelling en de voertuigsnelheid. Met name van de emissie voor (middel)zware motorvoertuigen bij lage snelheden en de voertuigemissies op elementenverhardingen is bekend dat de spreiding in gemeten niveaus groot is en dat de emissie vastgesteld is door extrapolatie naar lagere snelheden en daardoor een grotere onzekerheid kent. Omdat in de huidige situatie op de parallelwegen weinig (middel)zware motorvoertuigen rijden, is een vrachtwagen ingehuurd om deze parameters met hogere nauwkeurigheid te kunnen vaststellen. De personenwagens uit het doorgaande verkeer zijn gemeten voor het vaststellen van de emissie van lichte motorvoertuigen.



figuur 2 *Vrachtwagen die is ingezet bij de geluid- en trillingsmetingen (gewicht na belading, 16 ton verdeeld over 2 assen)*

- Langdurende geluidmonitoring aan de gevel. Om de representativiteit van de onbemande metingen te kunnen onderbouwen, is een monitoringspost geplaatst die gedurende een week (24h/dag) het geluidniveau meet. Hierbij wordt inzicht verkregen over de geluidniveaus op andere delen van het etmaal (dag, avond, nacht en week/weekend). De resultaten zullen zodanig worden gepresenteerd dat deze ook inzichtelijk en begrijpelijk zijn voor de bewoners.

- Verkeersgegevens. Op basis van verkeerstellingen zijn de verkeersintensiteit en representatieve voertuigsnelheden gemeten. De tellingen zijn ruim anderhalve week uitgevoerd op de hoofdrijbaan en op de ventwegen van de Maliebaan (ten noorden en ten zuiden van de kruising Nachtegaalstraat/ Burg. Reigerstraat). De verkeerstellingen zijn uitgevoerd door het onderzoeksbureau Meetel BV.



figuur 3 *Schematische weergave van de meetopzet voor het vaststellen van de huidige situatie.*

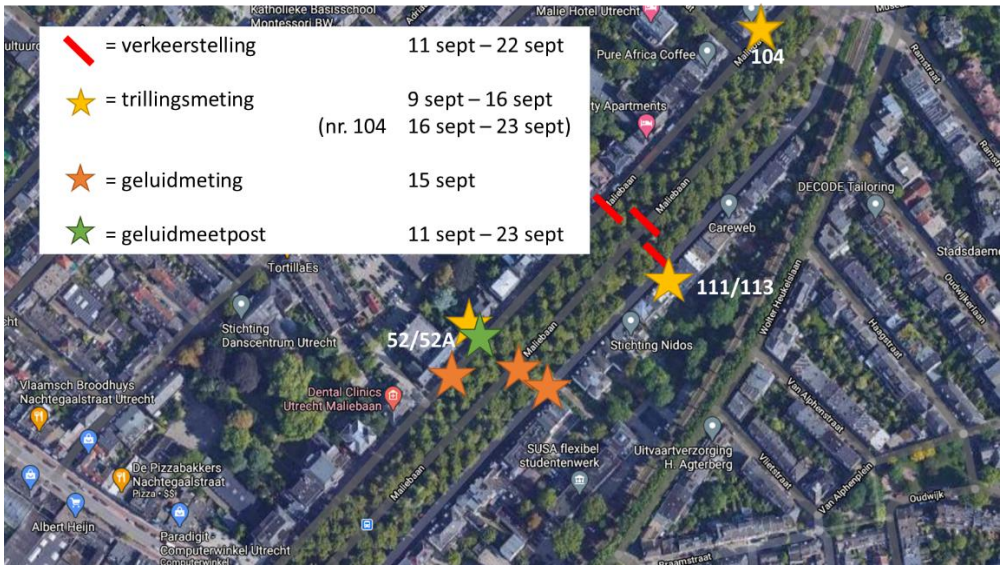
2.2.2 Trillingsonderzoek

Om huidige mate van hinder vast te stellen, zijn metingen verricht conform de SBR deel A en B voor “Trillingen, schade aan gebouwen” en “hinder voor personen”. De metingen zijn per woning gedurende maximaal een week verricht. De trillingsmetingen hebben plaatsgevonden in twee fasen, namelijk twee perioden van één week waarbij telkens de trillingsopnemers in paren waren opgesteld bij naastliggende woningen. Hiermee kunnen metingen vergeleken worden zodat verstoringen vanuit de woning gefilterd kunnen worden. Om dezelfde reden zijn alleen de metingen in de nachtperiode van 23:00u tot 07:00u gebruikt omdat dan de kans op verstoring het kleinst is.

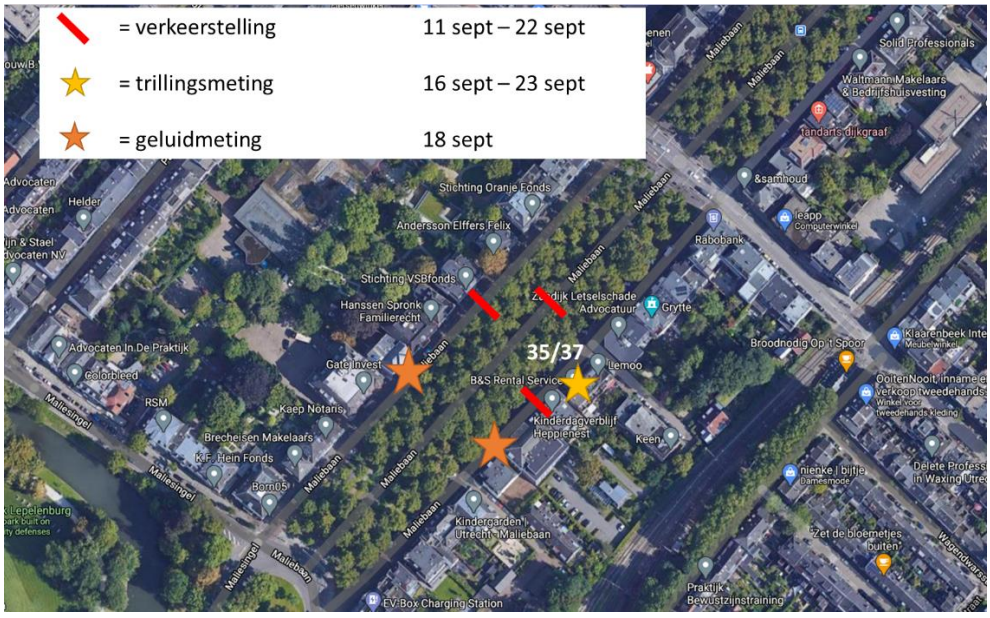
Tijdens de geluidmetingen heeft een vrachtwagen meerdere malen langs de woningen gereden met de trillingsapparatuur. Hiermee is het effect van vrachtwagenpassages op de trillingsniveaus (constructie en vloerveld) nauwkeurig vastgesteld.

2.3 Meetposities en meetperioden

De metingen hebben plaatsgevonden in de tweede en derde week van september 2020 (tussen 9 en 23 september 2020). Voor geluidmetingen zijn de meteo-omstandigheden relevant. Gedurende deze meetperiode is geen neerslag gevallen en lagen de maximumtemperaturen meestal boven de 20 °C. In onderstaande figuren is weergegeven welke meting waar en wanneer heeft plaatsgevonden. Van de trillingsmetingen staan de huisnummers weergegeven waar de apparatuur is geplaatst.



figuur 4 *Metingen aan de Maliebaan ten noorden van de kruising Nachtegaalstraat/Burgemeester Reigerstraat.*

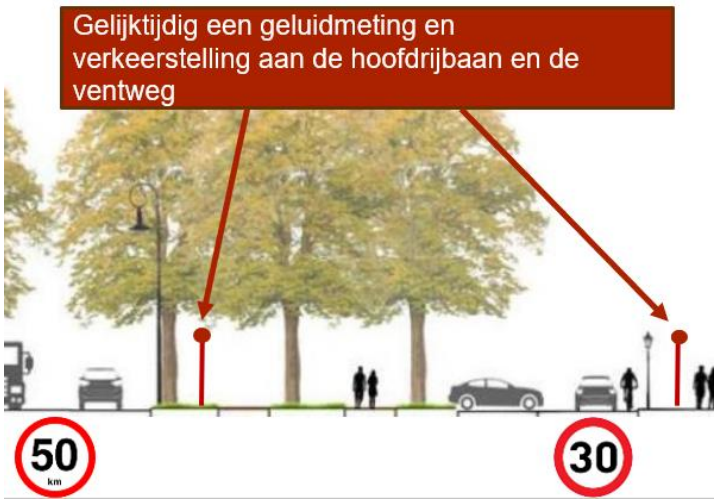


figuur 5 *Metingen aan de Maliebaan ten zuiden van de kruising Nachtegaalstraat/Burgemeester Reigerstraat.*

3 Geluidmetingen

3.1 Voertuigstromen

De geluidmetingen aan de voertuigstromen hebben plaatsgevonden op vier locaties waarbij telkens gelijktijdig de hoofdrijbaan en een ventweg zijn gemeten. Dit betroffen twee doorsneden op de Maliebaan. Eén ten noorden van de Nachtegaalstraat/Burgemeester Reigerstraat en één ten zuiden hiervan waarbij beurtelings de oost- en westzijde is gemeten (dus niet gelijktijdig).



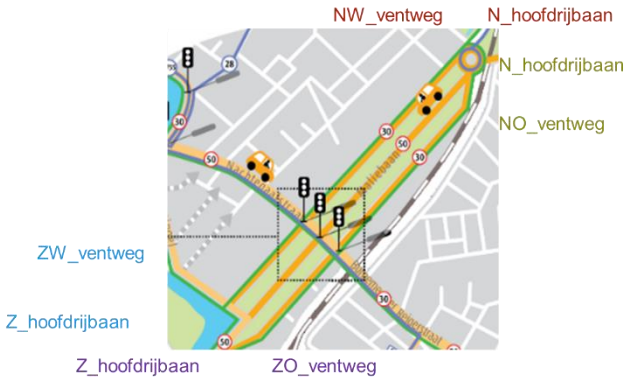
figuur 6 *Opstelling van de geluidmetingen, gelijktijdig aan twee rijbanen.*



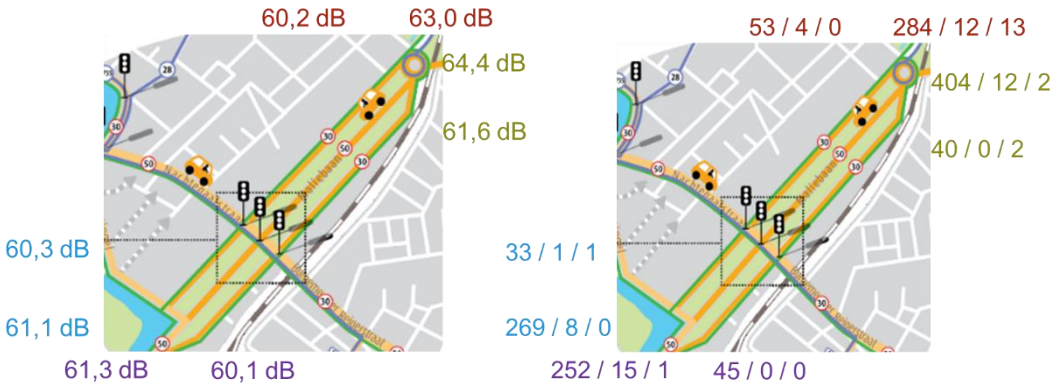
figuur 7 *Metingen aan wegverkeersgeluid langs de Maliebaan. Links op de foto de extra vrachtwagen die gebruikt is tijdens de metingen.*

Per meetpositie is het equivalent A-gewogen geluidniveau ($L_{A,eq}$) gemeten. Hierbij was de microfoonhoogte op beide posities gelijk aan 1,2 m hoogte. Langs de hoofdrijbaan is de microfoon op 7,5 m vanaf het hart van de aanliggende rijstrook geplaatst. Naast de ventweg is de microfoon 2 m voor de gevel geplaatst. De invloed van de gevel (reflectie) achter de microfoon is daarmee op elke positie gelijkwaardig. Bij deze metingen is zoveel mogelijk het voorschrift uit de meetmethode

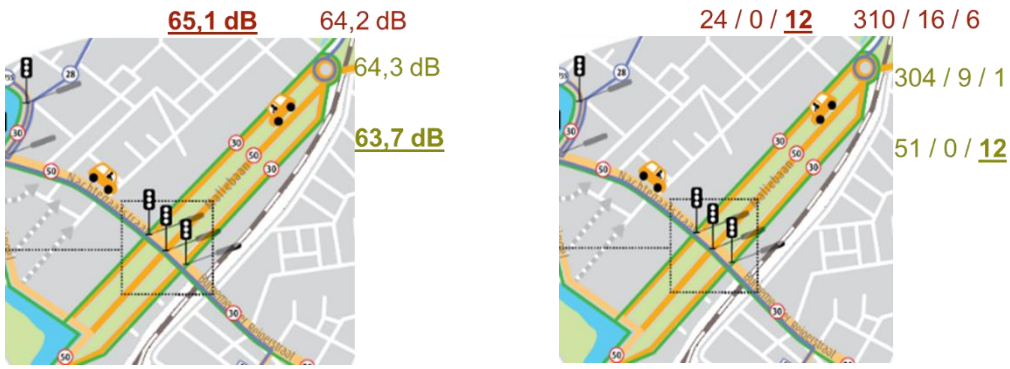
gevolgd zoals beschreven is in het Reken- en meetvoorschrift. Dat betekent dat we tijdens de metingen ook het aantal passages per voertuigcategorie hebben geteld. In figuur 8 tot en met figuur 10 zijn de resultaten van de metingen gepresenteerd. In figuur 10 worden de meetresultaten gegeven waar gemeten is met extra vrachtwagenpassages op de ventwegen. Deze zijn alleen uitgevoerd op het noordelijke deel.



figuur 8 *Rijbanen op de Maliebaan waaraan in duo (per kleur) de geluidmetingen zijn uitgevoerd.*



figuur 9 *Gemeten geluidniveaus, $L_{A,eq}$ (links), van het wegverkeer voor de voertuigintensiteiten zoals (rechts) weergegeven (aantallen L / MV / ZV per uur).*



figuur 10 *Gemeten geluidniveaus, $L_{A,eq}$ (links), van het wegverkeer voor de voertuigintensiteiten zoals (rechts) weergegeven (aantallen L / MV / ZV per uur). Op de ventwegen met extra vrachtwagenpassages (onderstreepte waarden).*

Uit de figuur 9 is op te maken dat onder normaal verkeer de hoogste geluidbelastingen worden gemeten naast de hoofdrijbaan. Hierbij is op het noordelijk deel van de Maliebaan de verkeersintensiteit groter en zijn de geluidsniveaus ook hoger dan op het zuidelijk deel. Voor de ventwegen zijn de verschillen in verkeersintensiteit en geluidniveau minder uitgesproken. Het valt ook op dat tijdens de metingen weinig tot geen vrachtverkeer op de ventwegen reed. Dat maakt een analyse op de invloed van het vrachtverkeer op de geluidniveaus lastig. Hiervoor zijn ook de metingen uitgevoerd zoals gepresenteerd in figuur 10 met de inzet van een extra vrachtwagen. Wanneer er per uur ongeveer tien zware vrachtwagens meer over de ventwegen rijden, zijn de geluidniveaus significant hoger (2-5 dB).

3.2 Wegdekeigenschappen

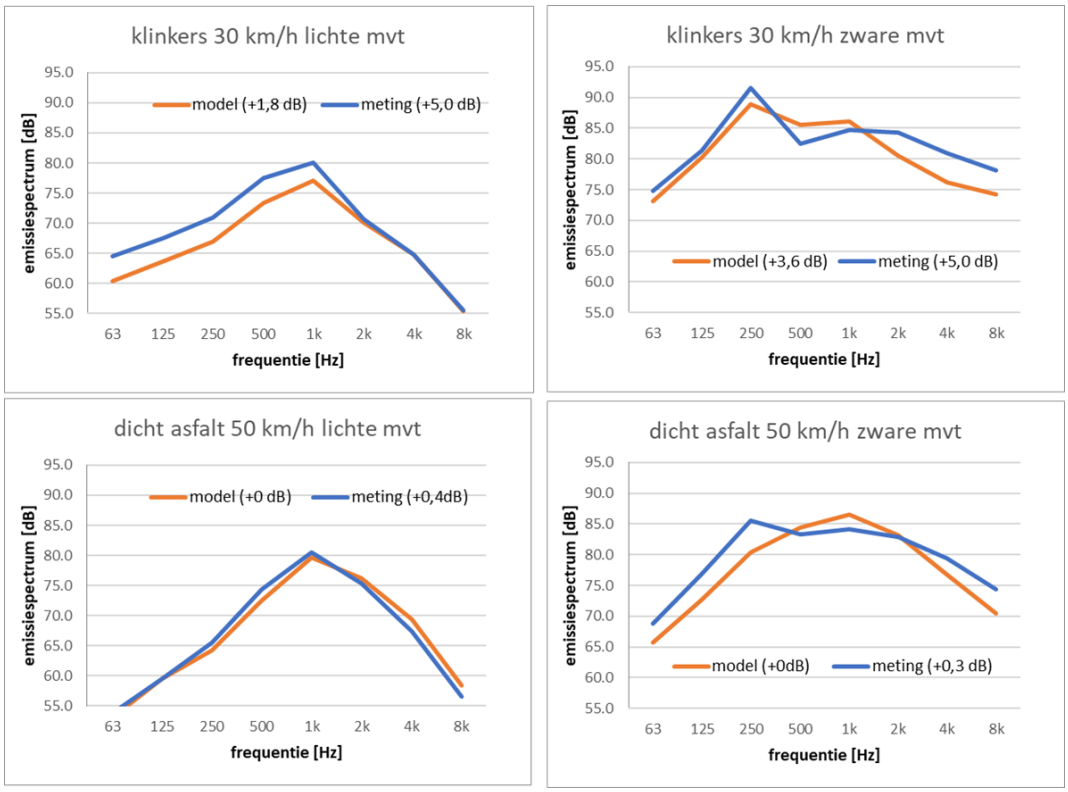
Bij de berekening van wegverkeersgeluid is in het Reken- en meetvoorschrift vastgelegd wat per voertuigcategorie de geluidemissie is. Deze geluidemissie is onder meer afhankelijk van de voertuigsnelheid en het wegdektype. Het wegdekeffect wordt aangeduid met de term C_{wegdek}, ofwel wegdekcorrectie.

De wegdekcorrectie is gebaseerd op de gemiddelde akoestische prestatie tijdens de gehele levensduur en geeft het verschil ten opzichte van het referentiewegdek. Het referentiewegdek is gebaseerd op een glad asfaltverharding (dicht asfaltbeton of SMA). De wegdekcorrectie wordt per octaafband (63 – 8000 Hz) bepaald.

Op de Maliebaan is sprake van een glad asfalt op de hoofdrijbaan en een klinkerverharding op de ventwegen. Beide wegverhardingen bevinden zich in het laatste deel van de levensduur en verwachting is dan ook dat de geluidemissie van het wegverkeer hoger is dan mag worden aangenomen op basis van de wegdekcorrectie. Daarnaast zijn de voertuigsnelheden laag op de ventwegen (lager dan 30 km/h). Voor vrachtverkeer blijkt uit eerdere metingen dat de spreiding in gemeten geluidniveaus doorgaans groot is. De emissie in het Reken- en meetvoorschrift is vastgesteld door extrapolatie van de meetgegevens naar lagere snelheden. Dit maakt dat de emissie in het geluidmodel daardoor een grotere onzekerheid heeft voor vrachtverkeer bij 30 km/h.

Voor de Maliebaan is het wegdekeffect onderzocht met behulp van de ISO-gestandaardiseerde SPB-methode [2]. Aan de hand van deze metingen is bepaald wat voor lichte en zware motorvoertuigen het wegdekeffect is, en berekend is, wat hiervan het effect is op de geluidemissie.

De emissiespectra voor het asfalt en de klinkerverharding voor licht en zwaar verkeer zijn in figuur 11 gepresenteerd. Hier is de vergelijking gemaakt tussen de emissie op de Maliebaan (op basis van de metingen) en de emissie zoals die in het rekenmodel (Rmg2012) wordt gehanteerd inclusief de standaard wegdekcorrectie voor gebakken klinkers.



figuur 11 *Gemeten geluidemissie (in octaafbanden) per voertuigcategorie (in blauw) op de Maliebaan. Ter vergelijking de geluidemissie volgens het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012.*

Uit de emissiespectra uit figuur 11 is te vast te stellen wat het verschil in overall geluidniveau is. Dit verschil is in onderstaande tabel weergegeven. Hieruit valt op te maken dat de geluidemissie op de gebakken klinkerverharding op de Maliebaan significant hoger is dan in het akoestisch model wordt aangenomen. Voor eventuele verschillen tussen de metingen en het model, zijn de wegdekeigenschappen mogelijk een belangrijke verklaring.

tabel I *Gemeten wegdekeffect per voertuigcategorie ten opzichte van het wegdekeffect zoals in een akoestische berekening wordt toegepast.*

wegdektype	voertuigcategorie	wegdekeffect/C_{wegdek}	
		meting	model
dicht asfalt	lichte mvt	+0,4 dB	0 dB
	zware mvt	+0,3 dB	0 dB
gebakken klinkers	lichte mvt	+5,0 dB	+ 1,8 dB
	zware mvt	+5,0 dB	+3,6 dB

3.3 Langeduurmeting

Ter hoogte van Maliebaan 52A is een monitoringspost geplaatst die van 11 tot 23 september het omgevingsgeluid heeft gemeten. Gelijktijdig is een weerstation geplaatst om de uren waar sprake is van te harde wind en neerslag te kunnen uitsluiten van de analyse. Uiteindelijk is in de meetperiode geen neerslag gevallen, is de windsterkte beperkt geweest en lag de middagtemperatuur dagelijks boven de 20 °C.

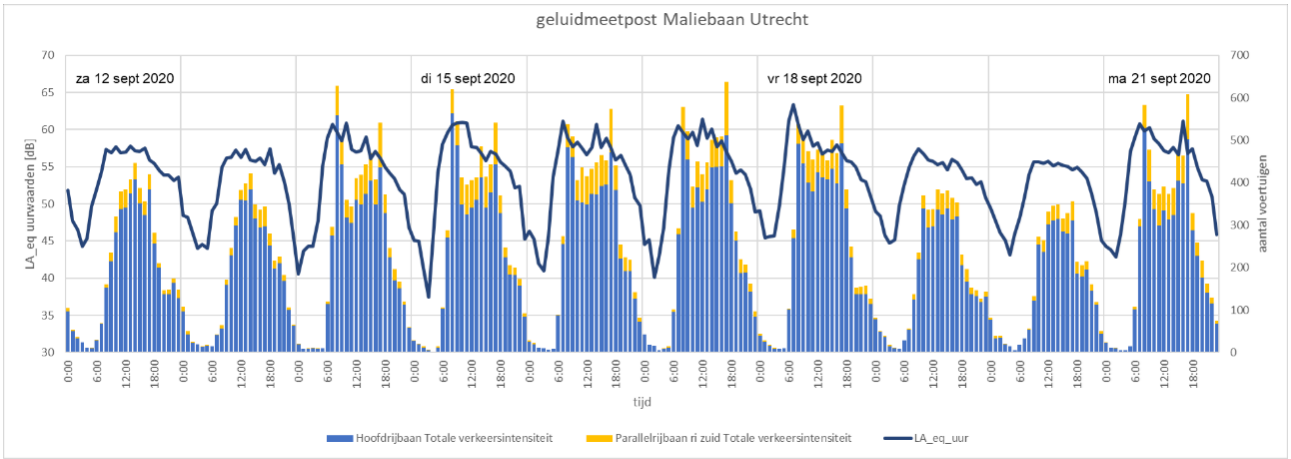
Bij de nabewerking van de geluidgegevens zijn alleen de data verwijderd waar duidelijk was van stoorgeluid dat niet representatief is voor de situatie op de Maliebaan.

De microfoon is 1,5 m voor de gevel geplaatst. De gemeten geluidniveaus zijn gecorrigeerd met 3 dB (conform het Rmg2012).



figuur 12 *Locatie van de meetpost waar tussen 11 en 23 september is gemeten*

Gelijktijdig met de geluidmetingen hebben verkeerstellingen plaatsgevonden aan elke afzonderlijke rijbaan. Deze verkeerintensiteiten zijn als uurwaarden beschikbaar gesteld. In onderstaande figuur zijn de verkeersintensiteiten van de twee voor geluid maatgevende rijbanen gepresenteerd samen met de uurwaarden van het gemeten geluidniveau ($L_{A,eq}$).

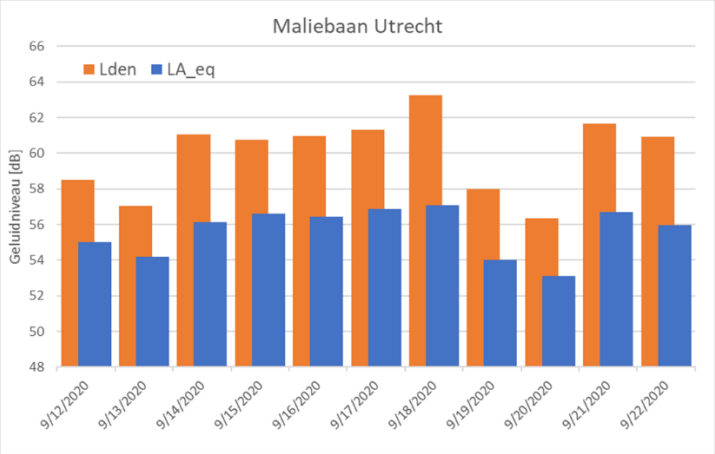


figuur 13 *Uurwaarden van het geluidniveau en de verkeersintensiteit bij de geluidmeetpost Maliebaan 52A.*

Uit figuur 13 valt op te maken dat de geluidniveaus in de weekenddagen lager zijn dan op de werkdagen. Dit verschil wordt duidelijker door de $L_{A,eq}$ per dag te berekenen. In onderstaande figuur zijn de werk- en weekenddagen duidelijk te onderscheiden. Voor het berekenen van de etmaalwaarde L_{den} worden het gemiddelde geluidniveau in de avond (van 19 tot 23 uur) opgehoogd met 5 dB, die van de nacht (van 23 tot 7 uur) met 10 dB. Zo komt een L_{day}, $L_{evening}$ en L_{night} tot stand. Zo is voor elke dag in de meetperiode de gemeten L_{den}-waarde (oranje) bepaald volgens:

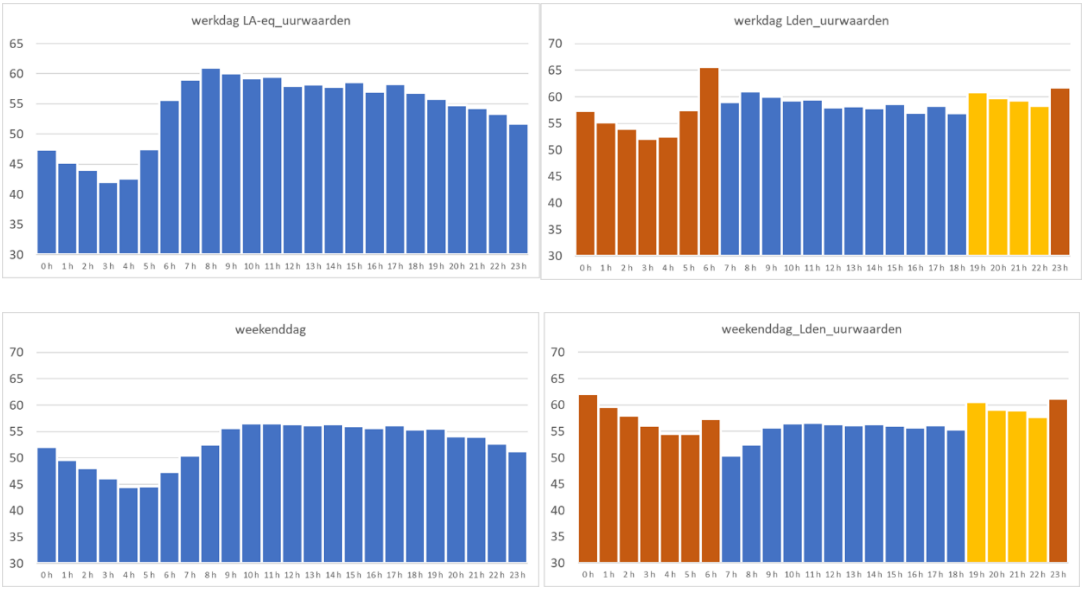
(1)
$$L_{den} = 10 \cdot \log \frac{12 \cdot 10^{\frac{L_{day}}{10}} + 4 \cdot 10^{\frac{L_{evening}}{10}} + 12 \cdot 10^{\frac{L_{night}}{10}}}{24}$$

Wanneer de geluidniveaus over de gehele meetperiode worden gemiddeld, en rekening gehouden wordt met een aandeel van werk- en weekenddagen in de verhouding 5 staat tot 2, is de L_{den} bij Maliebaan 52A gelijk aan 61,0 dB.



figuur 14 *De dagwaarden van $L_{A,eq}$ en L_{den} die volgt uit de metingen bij Maliebaan 52A*

Om inzicht te geven in het verloop van de geluidniveaus gedurende de dag, zijn de gemiddelde uurwaarden ($L_{A,eq}$) bepaald voor de werkdagen en de weekenddagen. Hieruit volgt dat de geluidniveaus het hoogst zijn tijdens de ochtendspits op werkdagen (tussen 8 en 9 uur). In het weekend is er geen sprake van een spits en zijn de geluidniveaus over de hele dagperiode gelijk. Rechts in figuur 15 is aangegeven wat de uurwaarden zijn wanneer rekening gehouden wordt met een toeslag voor de avonduren (geel) en de nachturen (rood). Hieruit volgt dat de geluidniveaus aan het einde van de nachtperiode (begin van de ochtendspits) veel bijdragen aan de waarde voor L_{night}. Voor de weekenddagen valt op dat de $L_{evening}$ en L_{night} gemiddeld hoger zijn dan de waarden voor L_{day}.



figuur 15 *Gemiddelde uurwaarden voor een werkdag en een weekenddag (links). Rechts een weergave van de uurwaarden waarbij rekening gehouden wordt met de toeslag voor de avond (+5 dB) en de nacht (+10 dB).*

4 Trillingsmetingen

4.1 Metingen

De adressen van de metingen, het vertrek waar de trillingsapparatuur heeft gestaan en de meetperiode zijn in tabel II weergegeven.

tabel II *Meetlocaties en periode van de trillingsmetingen*

adres	meternummer	locatie	Startdatum	einddatum
Maliebaan 52A	01	begane grondvloer, maaiveldniveau 1)	09-09-2020	16-09-2020
Maliebaan 54	10164	begane grondvloer, maaiveldniveau	09-09-2020	16-09-2020
Maliebaan 111	02	beletage woonkamer	11-09-2020	16-09-2020
Maliebaan 113	10030	beletage, in erker	11-09-2020	16-09-2020
Maliebaan 35	01	souterrain, circa 1 m onder maaiveld	16-09-2020	23-09-2020
Maliebaan 37	10164	begane grond, in erker	16-09-2020	23-09-2020
Maliebaan 104	02	1e verdieping	16-09-2020	23-09-2020
Maliebaan 104	10030	begane grond	16-09-2020	23-09-2020

Alle meetsystemen zijn tegen de voorgevel geplaatst om de afstand tot aan de ventweg zo klein mogelijk te houden. Bij de Maliebaan 52A is zowel op de vloer nabij de gevel gemeten als in het midden van het vloerveld. Dit heeft simultaan plaatsgevonden met een extra sensor.

De woningen Maliebaan 52A, 54 en 104 zijn gekozen omdat hier een drempel ligt die leidt tot extra trillingen.

Op 15 september heeft een vrachtwagen rond gereden tussen circa 9:00 u en 12:30 u. Voor de adressen Maliebaan 52A, 54, 111 en 113 zijn de passages van de vrachtwagen vastgelegd.

4.2 Onderzoeksmethode

De trillingsopnemers zijn tri-axiaal. De opnemers zijn zo geplaatst dat de Y-richting haaks op de weg is, de X-richting hier parallel aan en de Z-richting is verticaal. Deze metingen hebben plaatsgevonden met vier meetsystemen van het merk Acoem 01dB type Orion. Deze meetsystemen zijn uitgerust met interne tri-axiale versnellingsopnemer. Bij één meetsysteem is een tri-axiale externe snelheidsopnemer van het merk Sinus type 9022 gebruikt. Dit meetsysteem is gebruikt bij de woning Maliebaan 52A om het verschil tussen midden vloerveld en de vloer nabij de gevel vast te leggen.



figuur 16 *Trillingsapparatuur met een tri-axiale versnellingsopnemer.*

Deze meter heeft tijdens de metingen op de Maliebaan 52A een storing gegeven op het Y kanaal van de interne sensor. Dit heeft geen invloed gehad op de overige kanalen zodat de meting (met uitzondering van dit kanaal) bruikbaar waren. Later is dit systeem bij de Maliebaan 35 ingezet maar daarbij is alleen de goed functionerende externe sensor gebruikt.

De meetsystemen meten continu gedurende intervallen van 30 seconden de effectieve waarde van de trillingsnelheid conform de DIN4251-2 [3] en de Peak Particle Value (PPV). Deze meetgegevens zijn vergelijkbaar de met $V_{eff,max}$ conform de SBR richtlijn deel B [5] respectievelijk V_{top} conform de SBR richtlijn deel A .

4.3 Beoordelingscriteria trillingen

Schade aan bouwwerken
De beoordelingscriteria voor schade aan gebouwen zijn ontleend aan de SBR-Trillingsrichtlijn A: *schade aan bouwwerken* [4][1].

Bouwwerken en onderdelen van bouwwerken zijn ingedeeld in twee verschillende categorieën die gebaseerd zijn op de constructiewijze:

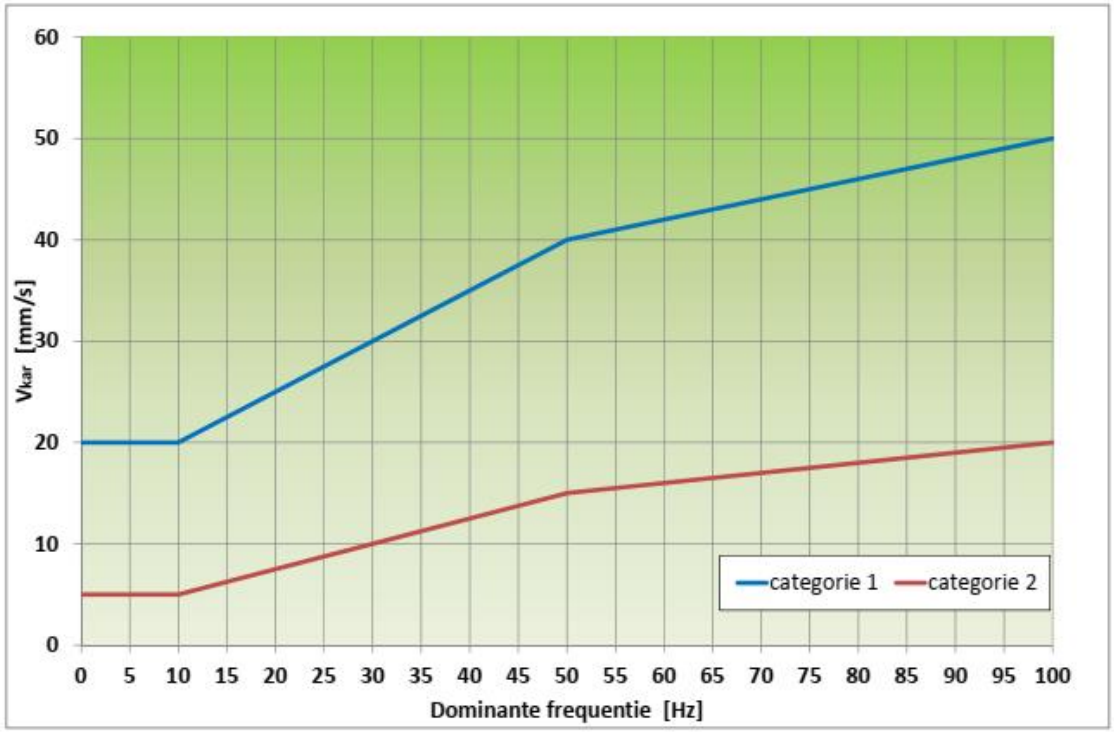
Categorie 1:
- Onderdelen van de draagconstructie, indien deze bestaan uit gewapend beton of hout.
- Onderdelen van een bouwwerk die geen deel uitmaken van de draagconstructie (bijvoorbeeld scheidingsconstructies), indien deze bestaan uit gewapend beton of hout.
- Draagconstructies van bouwwerken, geen gebouw zijnde, die bestaan uit metselwerk zoals pijlers van viaducten, kademuren en dergelijke.

Categorie 2:
- Onderdelen van de draagconstructie van een gebouw, indien deze bestaan uit metselwerk.
- Onderdelen van een gebouw die niet tot de draagconstructie behoren, zoals scheidingsconstructies die bestaan uit niet-gewapend beton, metselwerk of uit brosse steenachtige materialen.

Naast de bouwkundige kenmerken van het gebouw is ook het type trillingen van belang. In dit geval worden de trillingen vanwege wegverkeer beschouwd als een bron die herhaald kortdurend trillingen veroorzaakt. Voor herhaald kortdurende trillingen zijn verscherpte grenswaarden van toepassing, er wordt een partiële veiligheidsfactor gehanteerd van γ_t=1,5 voor de draagconstructie en onderdelen en γ_t=1,6 ten aanzien van de fundering.

Voor een normale bouwkundige staat geldt een veiligheidsfactor Y_s=1,0 en voor een gevoelige bouwkundige staat en voor monumenten geldt een veiligheidsfactor Y_s=1,7

In figuur 17 zijn de grenswaarden voor beide categorieën gebouwen opgenomen.



figuur 17 *Karakteristieke grenswaarden begane grond voor de twee categorieën bouwwerken.*

Fundering
Van belang voor de kans op schade is ook de fundering van het gebouw. Volgens de SBR zijn de volgende funderingen trillingsgevoelig:

1 funderingen op staal op verdichtbaar of verkneedbaar bodemmateriaal, met een gesommeerde dikte van de lagen van 0,1 m of meer, met uitzondering van funderingen op zeer vaste zandlagen. De funderingselementen op staal kunnen poeren, stroken of platen zijn;
2 funderingen met niet-grondverdringende palen zoals avegaarpalen en boorpalen;
3 funderingen met grondverdringende kleefpalen;
4 funderingen met grondverdringende palen die met een druktechniek in de bodem zijn gebracht met uitzondering van funderingen op zeer vaste zandlagen.

Voor bovenstaande funderingen is een aparte beoordeling van de trillingen nodig in verband met de kans op zettingen. Er gelden zowel eisen voor de toelaatbare trillingsversnelling als de toelaatbare trillingssnelheid. Aan beide eisen dient te worden voldaan

Voor trillingsgevoelige funderingen geldt een karakteristieke waarde voor de trillingsversnelling a_{kar} = 1 m/s^2.

De karakteristieke waarde van de toelaatbare trillingssnelheid V_{kar} wordt berekend volgens de formule:

(2) $V_{kar} = 10 \times C_D$

De factor C_D wordt bepaald uit de dikte van de zettingsgevoelige laag op basis van de formule:

(3) $$C_D = 1 + \frac{(8-H)}{7}$$

Hierin is:
H de dikte van de zettingsgevoelige laag met een maximale waarde van 8 m;
C_D factor voor de laagdikte.
De factor C_D mag niet groter dan 2 zijn.

Van toepassing zijn de grenswaarden die worden gemeten op het begane grondniveau.

Hinder voor personen
Bij het beoordelen van trillingshinder voor personen in gebouwen worden in eerste instantie de trillingen van vloervelden beschouwd. De beoordelingscriteria die hierbij zijn aangehouden, zijn ontleend aan de SBR-richtlijn B: *Hinder voor personen in gebouwen door trillingen*.

Voor het beoordelen van de trillingen is de functie van het gebouw of de ruimte in het gebouw en het type trillingen van belang. De trillingen worden beoordeeld op het frequentiegebied van 1 tot en met 100 Hz. De streefwaarden worden uitgedrukt in een gewogen trillingssnelheid. In de onderstaande formule is de weegfunctie weergegeven:

(4) $$|H_v(f)| = \frac{1}{v_0} \cdot \frac{1}{\sqrt{1+\left(\frac{f_0}{f}\right)^2}}$$

waarin:
f: frequentie [Hz]
f_0: referentie-frequentie (5,6 Hz)
v_0: trillingssnelheid [mm/s]

Praktisch gezien houdt de weging in dat in het frequentiegebied van 1 Hz tot 16 Hz een reductie plaatsvindt, en in het frequentiegebied van 16 Hz tot en met 100 Hz nagenoeg geen mindering van toepassing is. Door middel van integratie wordt het gemeten signaal omgezet in een voortschrijdende effectieve waarde. In de onderstaande tabel zijn de streefwaarden voor deze gewogen trillingssnelheden $V_{eff,max}$ weergegeven, deze waarde is dimensieloos.

Wettelijk gezien zijn er geen grenswaarden van toepassing voor bestaande bouw. De streefwaarden uit de SBR worden overgenomen ter beoordeling (tabel III).

tabel III *streefwaarden voor herhaald voorkomende trillingen voor woningen in bestaande situaties*

	dag en avond	nacht
A1. maximale trillingssterkte, v_{max} [.]	0,4	0,2
A2. hoogste maximale trillingssterkte, v_{max} [.]	0,8	0,4
A3. trillingssterkte over beoordelingsperiode, v_{per} [.]	0,1	0,1

Trillingen dienen beschouwd te worden indien streefwaarde A1 overschreden wordt. Trillingssterktes tot aan streefwaarde A2 zijn toelaatbaar mits de trillingssterkte voor de periode A3 niet overschreden wordt. Trillingen sterker dan A2 zijn niet toelaatbaar.

De streefwaarde voor de nacht is maatgevend. Omdat vrachtvervoer ook in de nacht voorkomt, wordt getoetst aan de streefwaarden voor de nachtperiode.

Bijlage 5 van de SBR richtlijn B geeft een kwalificatie voor de optredende trillingssterkte. Deze kwalificatie is opgenomen in tabel IV.

tabel IV *hinderkwalificatie voor weg- en railverkeer*

$V_{eff,max}$ [-]	hinderkwalificatie
< 0,1	geen hinder
0,1 - 0,2	weinig hinder
0,2 – 0,8	matige hinder
0,8 – 3,2	hinder
> 3,2	ernstige hinder

Voor bestaande situatie stelt de SBR richtlijn dat moet worden gestreefd naar weinig hinder maar dat matige hinder toelaatbaar is.

Statistische analyse
De SBR richtlijnen A en B geven een methode aan voor een statistisch verwerking van de meetresultaten. Het doel hiervan is dat de toetswaarde $V_{eff,max,stat}$ een waarde uitdrukt met een betrouwbaarheid van 95%. De kans op overschrijden van deze waarde bedraagt dan 5%. De waarde van $V_{eff,max,stat}$ wordt deels bepaald door het gemiddelde van de gemeten trillingssterktes, en deels door de afwijking tussen de gemeten waarden in de vorm van de standaarddeviatie. Hoe groter de onderlinge afwijking tussen de passages, hoe groter de waarde van $V_{eff,max,stat}$. Waarden die minder dan de helft van de hoogst gemeten waarde bedragen worden niet meegenomen in de analyse. Bij 15 valide metingen wordt de kleinste afwijking berekend.

Bij metingen komt het ook voor dat de 50% hoogste waarden bestaan uit één of twee metingen. In dat geval is een statistische analyse niet mogelijk. Dan wordt uitgegaan van de hoogst gemeten waarde als ‘worst case’ scenario. Zeker bij langere meetperioden zal dan de hoogst gemeten waarden een overschrijdingskans van minder dan 5% vertegenwoordigen. Immers alle andere passages lagen zoveel beduidend lager, dat deze niet meer meedoen in de analyse.

4.4 Resultaten metingen

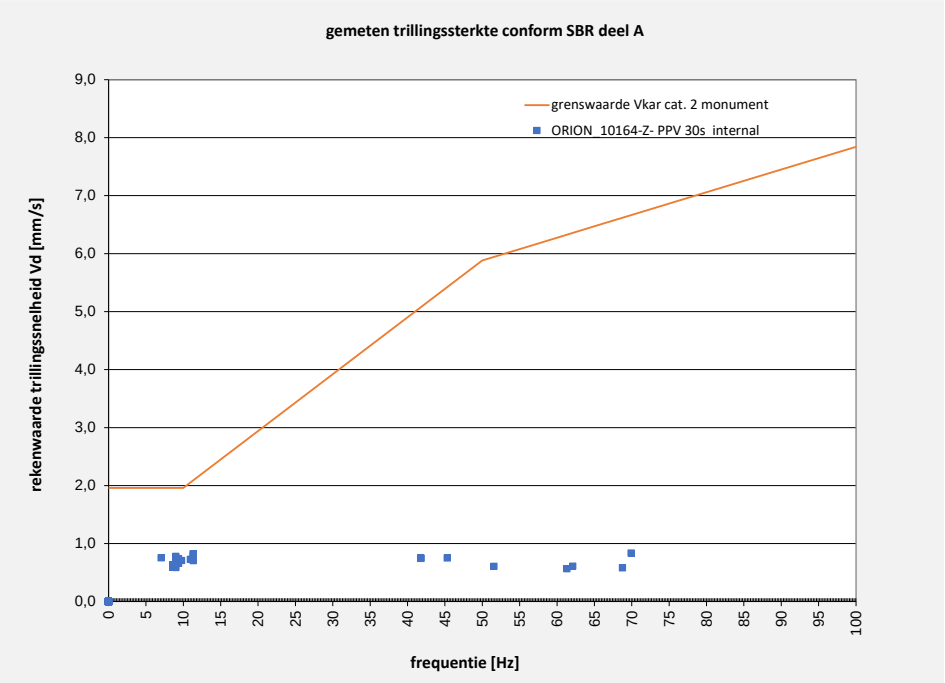
4.4.1 Schade vanwege trillingen

Het onderzoek naar mogelijke schade aan gebouwen vanwege trillingen vraagt om gegevens die niet direct voorhanden zijn, zoals het type fundering en de samenstelling van de ondergrond. Aangezien maar bij enkele woningen is gemeten, en de woningen natuurlijk ook onderling verschillen, is het lastig hier iets algemeens over te zeggen.

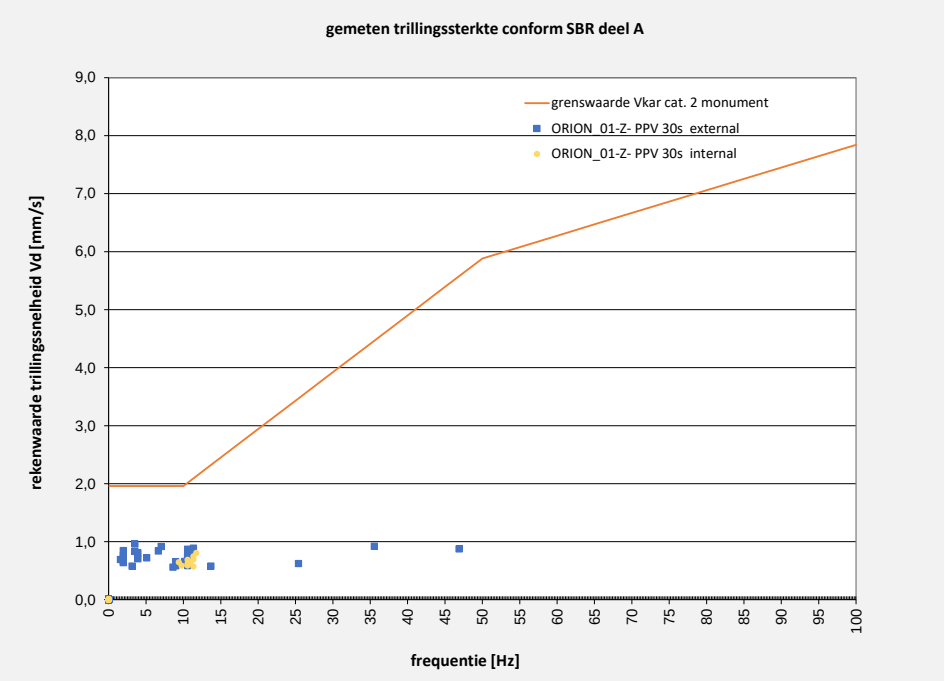
De beoordeling van trillingen die schade veroorzaken gaat uit van incidentele piekwaarden. Deze zullen qua hoogte niet veranderen omdat het ook nu al mogelijk is voor vrachtverkeer om over de

ventweg te rijden. Wel kan worden gesteld dat de frequentie van deze pieken zal toenemen aangezien de verkeersintensiteit zal toenemen en al het vrachtverkeer gebruik dient te maken van de ventwegen.

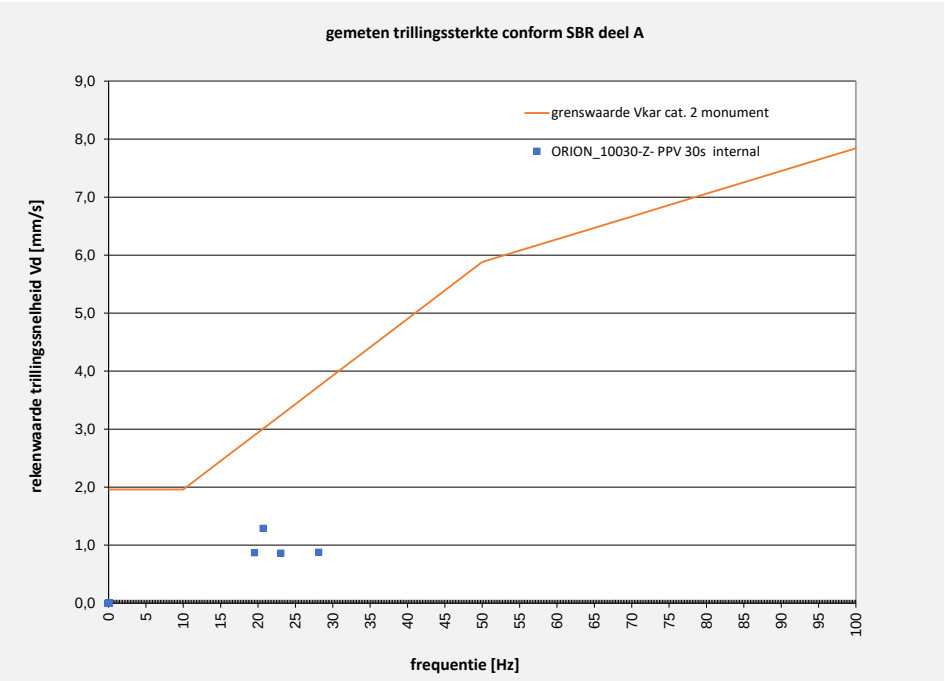
Om inzicht te krijgen in hoeverre de gemeten piekwaarden zich verhouden tot de grenswaarde zoals genoemd in hoofdstuk 4.3, zijn de meetwaarden tijdens de passage van de vrachtwagen op 15 september in onderstaande grafiek geplot voor de woningen Maliebaan 54 en 52A. Deze woningen zijn opgetrokken uit metselwerk, het betreft dus categorie 2. Ook is rekeningen gehouden met een partiële factor van 1,5 voor herhaald voorkomende trillingen en met een veiligheidsfactor van 1,7 voor monumenten (de hier gemeten woningen betreffen geen monumenten maar deze zijn wel aanwezig op de Maliebaan). Aangezien de hier gemeten waarden weinig variatie hebben, is het niet nodig de meetresultaten nog statistisch te analyseren.



figuur 18 *gemeten trillingsterkte in frequentiedomein tgv passage vrachtwagen Maliebaan 54 in verticale richting*



figuur 19 *gemeten trillingsterkte in frequentiedomein tgv passage vrachtwagen Maliebaan 52A in verticale richting*



figuur 20 *gemeten trillingsterkte in frequentiedomein tgv passage vrachtwagen Maliebaan 111 in verticale richting*

In bovenstaande figuur 18 tot en met figuur 20 zijn de piekwaarden van de trillingsniveaus weergegeven tijdens de passage van de vrachtwagen. Deze gemeten niveaus zijn gecorrigeerd met een veiligheidsfactor van Y_v van 1,6 (paragraaf 9.3 SBR richtlijn deel A [4]) omdat het hier een indicatieve meting betreft op één meetpunt per woning.

toetsing hoofddraagconstructie
De grenswaarde is afgeleid aan de hand van de grenswaarden categorie 2 (figuur 17) gecorrigeerd voor de veiligheidsfactor voor herhaald voorkomende trillingen Y_t van 1,5 maal de correctiefactor Y_s voor monumenten van 1,7. De grenswaarden zijn dus een factor 2,5 verminderd.

Uit de metingen blijkt dat in geen enkel geval de grenswaarden voor schade aan de constructie wordt overschreden.

De massa van deze vrachtwagen inclusief 5 m^3 zand als lading bedroeg circa 16.000 kg. Een zwaardere combinatie zal hogere trillingsniveaus kunnen veroorzaken, maar deze zullen een factor 2 à 3 hoger moeten zijn om de grenswaarde te overschrijden. Daarbij wordt opgemerkt dat bij zwaardere combinaties de aslast niet hoger zal zijn dan bij de hier gemeten passages. Ook is de rijsnelheid beperkt vanwege de breedte van de weg. De kans dat de grenswaarden worden overschreden door een vrachtwagen zijn vrij klein.

toetsing kans op zettingen
Aangezien er sprake is van monumenten en het funderingstype niet bekend is, moeten wij uitgaan van een trillingsgevoelige fundering. Voor de beoordeling op kans van zettingen van de fundering moet conform de SBR richtlijn A getoetst worden op zowel de trillingsnelheid V_{kar} als op de versnelling a_{kar}. De toelaatbare trillingsnelheid V_{kar} is afhankelijk van de dikte van de zettingsgevoelige laag. Als we uitgaan van een ‘worst case’ scenario (8 m dikke samendrukbare ondergrond) dan is een Vkar tot 10 mm/s toelaatbaar. Deze grenswaarde wordt hier niet overschreden.

Daarbij geldt ook een eis met betrekking tot het maximale versnellingsniveau van a_{kar} = 1 m/s^2. Bij de hier gemeten dominante frequentie van 10 Hz is dit gelijk aan een snelheidsniveau van 15,9 mm/s. Bij de hoogst gemeten frequentie van 70 Hz bedraagt dit 2,2 mm/s. Ook deze waarde wordt niet overschreden. De kans op zettingen vanwege trillingen veroorzaakt door een passerende vrachtwagen is als zeer klein te beschouwen.

NB: De meetresultaten van de passage van de vrachtwagen bij de woningen Maliebaan 113 gaven lagere waarden zoals ook blijkt uit de beoordeling trillingshinder. Deze metingen zijn niet verder beoordeeld op de kans op schade.

4.4.2 Trillingshinder

Huidige situatie
Gemeten is bij diverse woningen voor een periode van in totaal twee weken vanaf 9 september 2020 tot en met 23 september 2020. De meetlocaties zijn benoemd in tabel II. Voor de beoordeling van de huidige situatie zijn alleen de metingen in de nachtperiode beoordeeld, van 23:00 uur tot 7:00 uur omdat daarbuiten teveel verstoring vanuit de woningen zelf plaatsvond.

Van de set metingen zijn de hoogste waarden gesorteerd. Vervolgens is beoordeeld of de hoogste meetwaarde een valide meting betrof. Metingen die door verstoring zijn veroorzaakt zijn uit de meetset verwijderd.

Ook zijn in sommige gevallen verstoringen uit de meetset verwijderd door deze tussen de naastliggende woningen te correleren. Op het moment dat er in één woning een trilling wordt waargenomen en in de naastliggende woning niet, dan is zeker dat de oorzaak niet het wegverkeer is.

Vervolgens heeft de sortering opnieuw plaatsgevonden en zijn telkens de top 15 hoogste waarden bepaald per meetpunt en per meetrichting.

tabel V *resultaten Maliebaan 52A, meting 9 - 16 september 2020*

	X	Y	Z
maximaal gemeten trillingssterkte $V_{eff,max}$	0,04	0,03	0,12
aantal metingen binnen 50% topwaarde	3	15	9
toetswaarde $V_{eff,max,stat}$	**0,08**	**0,03**	**0,12**

tabel VI *resultaten Maliebaan 54, meting 9 - 16 september 2020*

	X	Y	Z
maximaal gemeten trillingssterkte $V_{eff,max}$	0,04	0,08	0,13
aantal metingen binnen 50% topwaarde	15	15	4
toetswaarde $V_{eff,max,stat}$	**0,04**	**0,08**	**0,20** [1)]

tabel VII *resultaten Maliebaan 111, meting 9 - 16 september 2020*

	X	Y	Z
maximaal gemeten trillingssterkte $V_{eff,max}$	0,11	0,12	0,10
aantal metingen binnen 50% topwaarde	8	4	5
toetswaarde $V_{eff,max,stat}$	**0,11**	**0,19**	**0,12**

tabel VIII *resultaten Maliebaan 113, meting 11 - 15 september 2020* [2)]

	X	Y	Z
maximaal gemeten trillingssterkte $V_{eff,max}$	0,15	0,11	0,29
aantal metingen binnen 50% topwaarde	12	15	15
toetswaarde $V_{eff,max,stat}$	**0,14**	**0,11**	**0,30**

tabel IX *resultaten Maliebaan 35, meting 16 - 23 september 2020*

	X	Y	Z
maximaal gemeten trillingssterkte $V_{eff,max}$	0,04	0,03	0,06
aantal metingen binnen 50% topwaarde	15	15	15
toetswaarde $V_{eff,max,stat}$	**0,04**	**0,03**	**0,06**

tabel X *resultaten Maliebaan 37, meting 16 - 23 september 2020*

	X	Y	Z
maximaal gemeten trillingssterkte $V_{eff,max}$	0,07	0,07	0,20
aantal metingen binnen 50% topwaarde	5	7	15
toetswaarde $V_{eff,max,stat}$	**0,09**	**0,08**	**0,19**

tabel XI *resultaten Maliebaan 104, meting 16 - 23 september 2020*

	X	Y	Z
maximaal gemeten trillingssterkte $V_{eff,max}$	0,06	0,18	0,18
aantal metingen binnen 50% topwaarde	15	15	13
toetswaarde $V_{eff,max,stat}$	**0,06**	**0,16**	**0,19**

1) de afwijkingen tussen nr. 52A en 54 zijn vooral van statistische aard. In werkelijkheid liggen de meetresultaten dicht bij elkaar.
2) na 15 september zijn geen resultaten beschikbaar ivm storing apparatuur

Uit de metingen blijkt dat gedurende de nachtperiode geen sprake is van overschrijding van de streefwaarden uit de SBR deel B [5].

Opmerking:
In tegenstelling tot de norm is gemeten op de vloer nabij de gevel en niet in het midden van het vloerveld om de invloed van verstoringen in de woning te beperken. Het is mogelijk dat metingen op het midden van het vloerveld iets hoger uitvallen door resonantie van het vloerveld. De ervaring leert dat dit bij kortdurende passages van verkeer meestal weinig effect heeft. Dit blijkt ook uit de meetresultaten bij de Maliebaan 52A waar zowel een opnemer bij de gevel als in het midden van de vloer was geplaatst. De beide opnemers gaven vergelijkbare meetwaarden.

Toekomstige situatie
In Bijlage A zijn de meetresultaten opgenomen voor de metingen tijdens de vrachtwagenpassages op 15 september bij de woningen Maliebaan 52A, 54, 111 en 113. Deze zijn grafisch weergegeven voor de meetperiode tussen 9:00 en 13:00 uur. De hier weergegeven waarden betreft de voortschrijdend effectieve waarde $V_{eff,max}$ zoals beschreven in de SBR deel B: *Hinder voor personen in gebouwen door trillingen*. In de grafieken zijn alle metingen gedurende de meetduur weergegeven.

Tijdens de metingen zijn enkele pieken gemeten die niet gelijktijdig bij beide woningen werden geregistreerd. Dit betreffen dus verstoringen. Deze metingen zijn in de uiteindelijke uitwerking niet meegenomen.

In de onderstaande tabel XII tot en met tabel XV zijn de statistisch verwerkte meetresultaten opgenomen voor de beoordeling van trillingshinder tijdens de passage van de vrachtwagen op 15 september 2020 conform de methode SBR deel B.[5]
.

tabel XII *resultaten Maliebaan 52A, meting 15 september 2020*

	X	Y	Z
maximaal gemeten trillingssterkte $V_{eff,max}$	0,09	0,07	0,27
aantal metingen binnen 50% topwaarde	9	15	15
toetswaarde $V_{eff,max,stat}$	**0,10**	**0,07**	**0,28**

tabel XIII *resultaten Maliebaan 54, meting 15 september 2020*

	X	Y	Z
maximaal gemeten trillingssterkte $V_{eff,max}$	0,06	0,08	0,22
aantal metingen binnen 50% topwaarde	15	15	15
toetswaarde $V_{eff,max,stat}$	**0,06**	**0,07**	**0,22**

tabel XIV *resultaten Maliebaan 111, meting 15 september 2020*

	X	Y	Z
maximaal gemeten trillingssterkte $V_{eff,max}$	0,14	0,19	0,18
aantal metingen binnen 50% topwaarde	15	9	15
toetswaarde $V_{eff,max,stat}$	**0,14**	**0,22**	**0,16**

tabel XV *resultaten Maliebaan 113, meting 15 september 2020*

	X	Y	Z
maximaal gemeten trillingssterkte $V_{eff,max}$	0,13	0,11	0,38
aantal metingen binnen 50% topwaarde	9	14	13
toetswaarde $V_{eff,max,stat}$	**0,14**	**0,11**	**0,38**

Hoewel de metingen overdag hebben plaatsgevonden kan worden veronderstelt dat dergelijke niveaus ook in de (maatgevende) nachtperiode kunnen plaatsvinden. Van toepassing zijn dan de streefwaarden uit tabel III. Overschrijdingen van streefwaarde A1 zijn geconstateerd bij alle woningen. Er is geen sprake van een overschrijding van streefwaarde A2. Op het moment dat streefwaarde A1 wordt overschreden dient ook te worden getoetst op streefwaarde A3. Deze streefwaarde is afhankelijk van het aantal keren dat een relevante trilling optreedt en is dus afhankelijk van de toekomstige verkeersintensiteit. De hinder neemt dan toe. Het is dus mogelijk dat in de toekomstige situatie ook de streefwaarden voor hinder overschreden worden. Dit is afhankelijk van het aantal passages van met name het vrachtverkeer maar verschilt tussen de woningen.

5 Conclusies en aanbevelingen

5.1 Geluidmetingen

Geluidmetingen aan de verkeersstromen op de Maliebaan, de verkeerstellingen en de lange duurmeting bij Maliebaan 52A zijn gebruikt door de gemeente Utrecht om het geluidmodel te valideren.

In geluidberekeningen volgens het Reken- en meetvoorschrift wordt de geluidemissie van passerende voertuigen bepaald door het type voertuig, de snelheid en de wegverharding waar het over rijdt. Aan het asfalt op de hoofdrijbaan van de Maliebaan en de klinkerverharding op de ventwegen zijn geluidmetingen aan de akoestische wegdekkwaliteit uitgevoerd. Hieruit blijkt dat door de huidige staat van de klinkerverharding de passageniveaus hoger zijn dan modelmatig wordt berekend. De eigenschappen van het asfalt komen nagenoeg overeen met die in het model. Omdat de hoeveelheid verkeer en snelheid veel lager is dan die op de hoofdrijbaan, is de geluidemissie van de gehele voertuigstroom op de hoofdrijbaan hoger in de huidige situatie. Wanneer extra vrachtwagenpassages op de ventwegen aanwezig zijn, blijkt dat de geluidemissie en daarmee de geluidbelasting bij de gevel sterk toeneemt. Meer vrachtverkeer in combinatie met een relatief lawaaiige klinkerverharding kan zorgen voor hogere geluidbelastingen dan het model berekent.

5.2 Trillingsmetingen

Bij diverse woningen aan de Maliebaan te Utrecht zijn trillingen gemeten vanwege passerend wegverkeer. Hierbij is zowel het passerend verkeer gemeten als door ons gecontroleerde vrachtwagenpassages. Uit de metingen is gebleken dat de kans op schade aan de gebouwen of kans op zettingen van de fundering conform de SBR richtlijn A *Schade aan bouwwerken* zeer klein is. Verder is gebleken dat er in de huidige situatie wordt voldaan aan de streefwaarden uit de SBR richtlijn *Hinder voor personen in gebouwen.*

5.3 Aanbeveling

Voor de toekomstige situatie is het sterk aan te bevelen aandacht te schenken aan de vlakheid van de wegverharding op de ventwegen. Dit zal zowel voor geluid als voor trillingen een positief effect hebben. Dat kan door de huidige gebakken klinkers te vervangen door een nieuwe verharding met aandacht voor een stabiele wegfundering. Daarbij moet het optreden van onvlakheden zoveel mogelijk worden vermeden. Bij voorkeur worden er geen drempels aangebracht en moeten onderhoudswerkzaamheden in de toekomst zoals het graven en herstraten zoveel mogelijk worden vermeden.

In de toekomstige situatie zal na de reconstructie van de Maliebaan de hoeveelheid verkeer op de ventwegen toenemen. Het is niet de verwachting dat, indien het wegdek voldoende vlak is, de kans op schade aan de belendende gebouwen ten gevolge van trillingen zal toenemen.

Een ander aandachtspunt is de aanwezigheid van (zwaar) vrachtverkeer. Het is gebleken dat vrachtwagens ook in beperkte aantallen significante invloed hebben op de geluidbelasting. Daarnaast heeft het straatwerk meer te lijden onder de zware belasting en heeft dat weer invloed op de technische levensduur en onderhoudsstaat van de verharding. Bij meer vrachtverkeer over de Maliebaan zal het aantal voelbare trillingen toenemen en daarmee ook de hinder. Of daarmee ook de streefwaarde wordt overschreden is afhankelijk van het aantal vrachtwagenpassages en zal per woning verschillen.

Er wordt opgemerkt dat de SBR richtlijn B stelt dat in de gewijzigde situatie de trillingsniveaus niet mogen toenemen. Dit betekent dat ondanks de hogere verkeersintensiteit het maximale trillingsniveau en het gemiddelde trillingsniveau niet mogen toenemen.

6 Literatuur

[1] Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 (bijlage III), Den Haag, Staatscourant 2012 nr. 11810, 27 juni 2012;

[2] ISO 11819-1, “Acoustics - Method for measuring the influence of road surfaces on traffic noise - Part 1: The Statistical Pass-By method”, 1997;

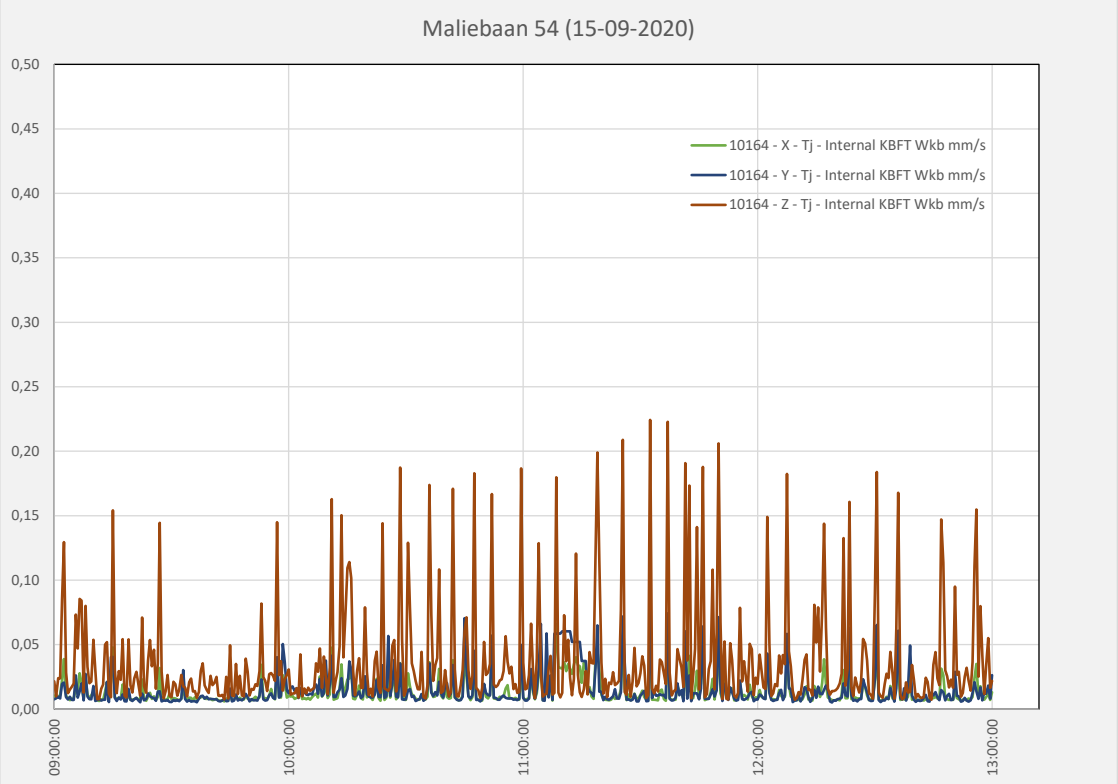
[3] DIN 4150-2:1999-06, Erschütterungen im Bauwesen, Teil 2: Einwirkungen auf menschen in Gebäuden;

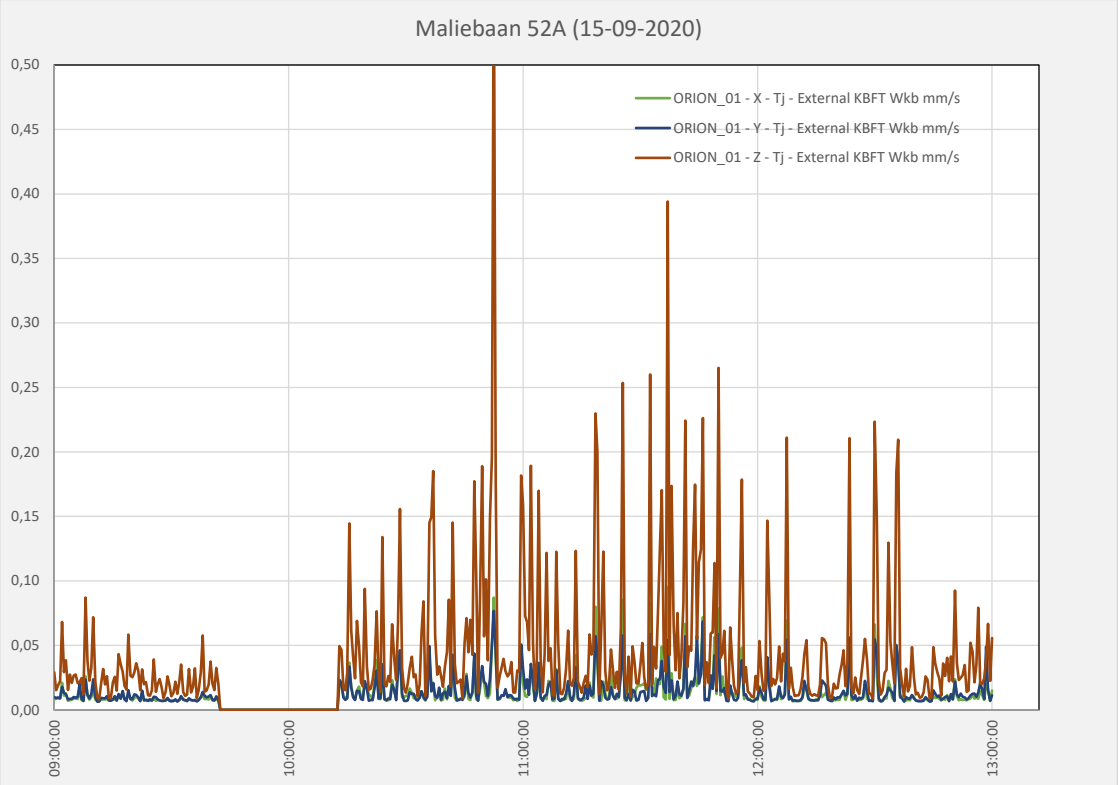
[4] SBR Trillingsrichtlijn A, Schade aan bouwwerken, november 2017;

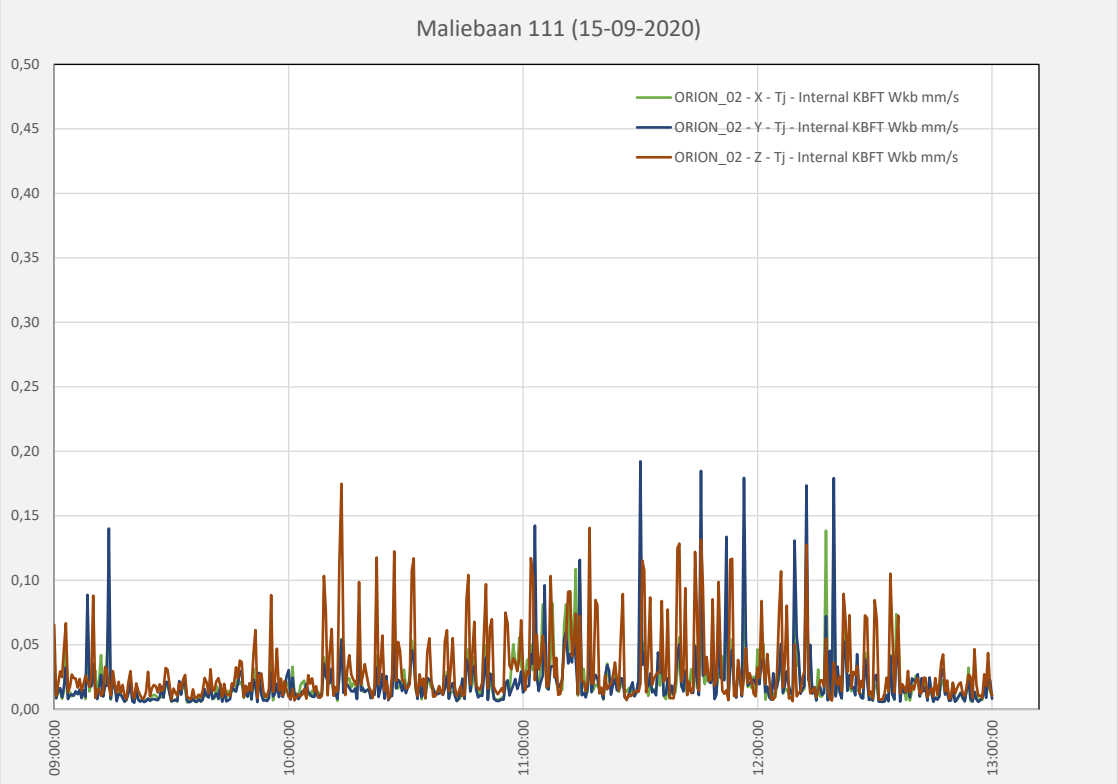
[5] SBR deel B, Hinder voor personen in gebouwen, meet- en beoordelingsrichtlijn, augustus 2002.

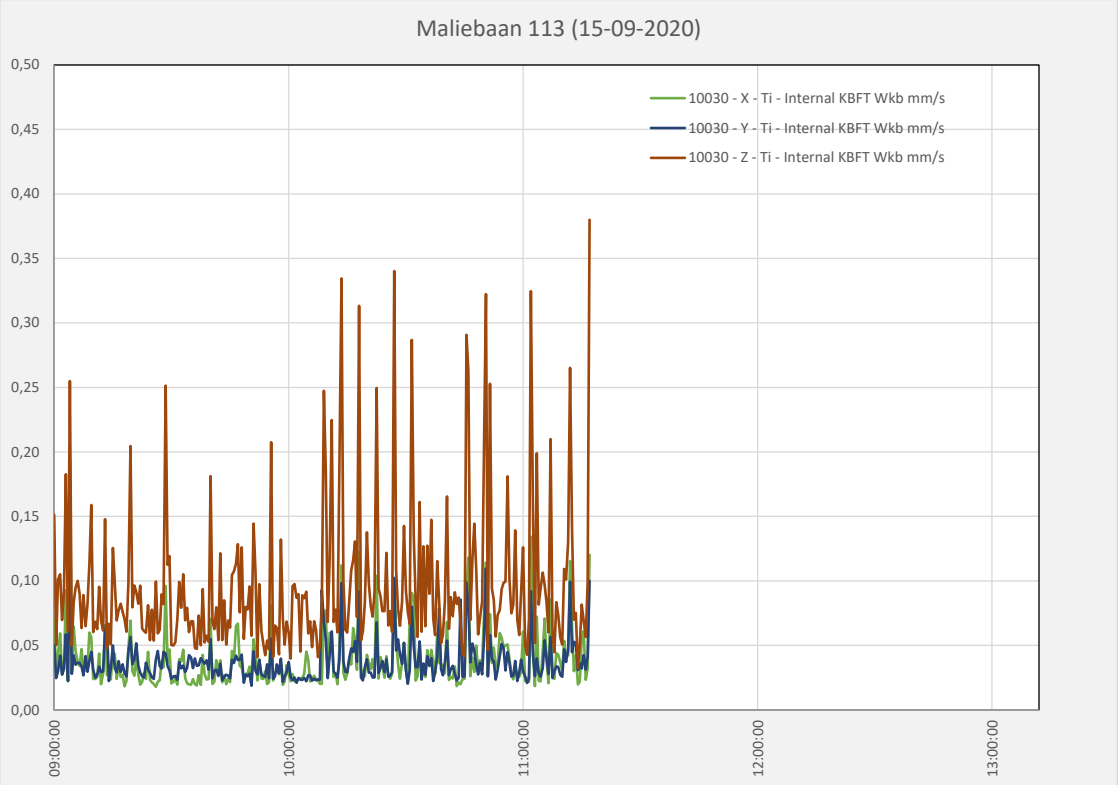
Bijlage A

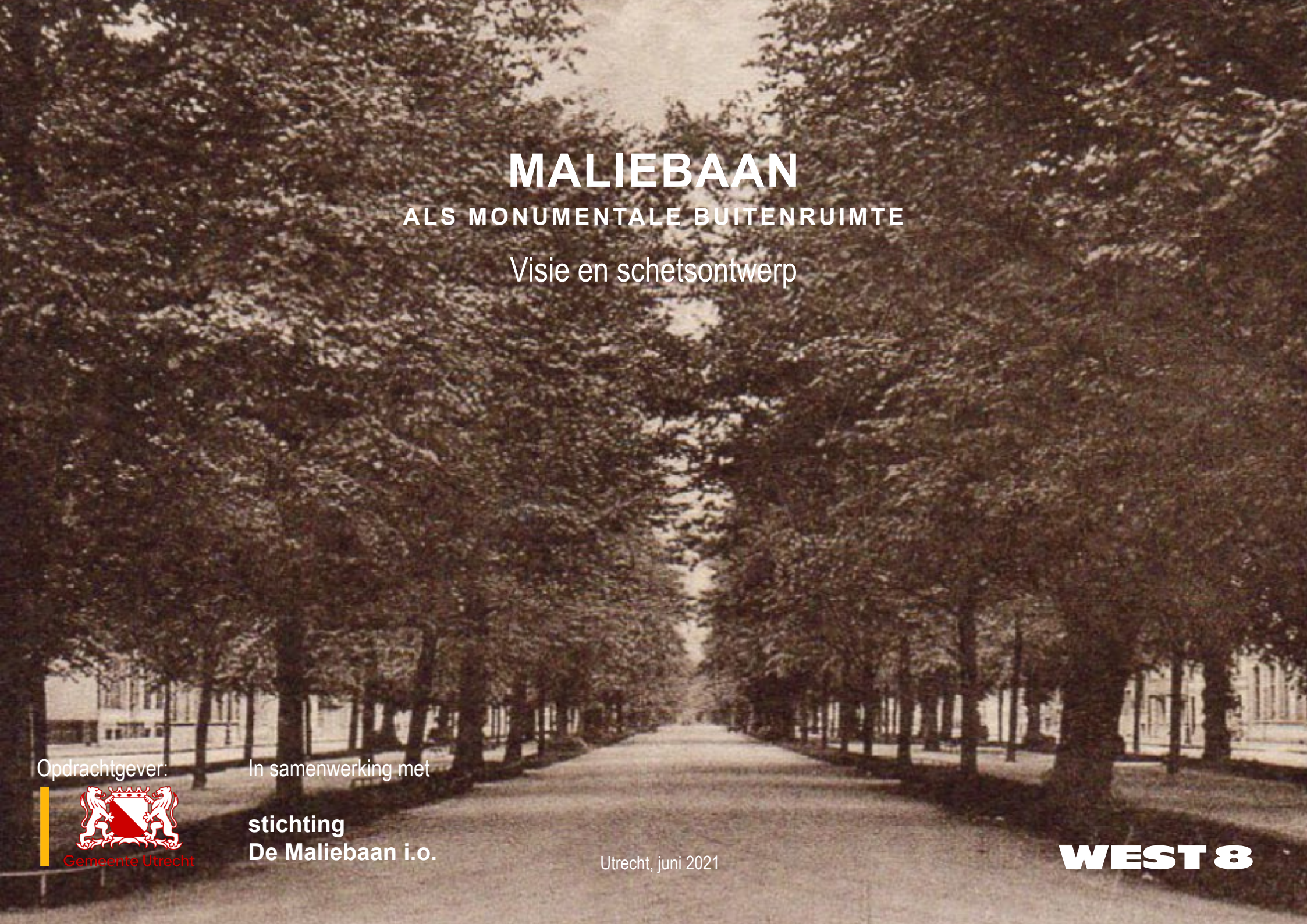
Plot meetresultaten trillingen tijdens vrachtwagenpassage


Maliebaan 54 (15-09-2020)
0,50
0,45
0,40
0,35
0,30
0,25
0,20
0,15
0,10
0,05
0,00
09:00:00
10:00:00
11:00:00
12:00:00
13:00:00
10164 - X - Tj - Internal KBFT Wkb mm/s
10164 - Y - Tj - Internal KBFT Wkb mm/s
10164 - Z - Tj - Internal KBFT Wkb mm/s


Maliebaan 52A (15-09-2020)
0,50
0,45
0,40
0,35
0,30
0,25
0,20
0,15
0,10
0,05
0,00
09:00:00
10:00:00
11:00:00
12:00:00
13:00:00
ORION_01 - X - Tj - External KBFT Wkb mm/s
ORION_01 - Y - Tj - External KBFT Wkb mm/s
ORION_01 - Z - Tj - External KBFT Wkb mm/s


Maliebaan 111 (15-09-2020)
ORION_02 - X - Tj - Internal KBFT Wkb mm/s
ORION_02 - Y - Tj - Internal KBFT Wkb mm/s
ORION_02 - Z - Tj - Internal KBFT Wkb mm/s
0,50
0,45
0,40
0,35
0,30
0,25
0,20
0,15
0,10
0,05
0,00
09:00:00
10:00:00
11:00:00
12:00:00
13:00:00


Maliebaan 113 (15-09-2020)
10030 - X - Ti - Internal KBFT Wkb mm/s
10030 - Y - Ti - Internal KBFT Wkb mm/s
10030 - Z - Ti - Internal KBFT Wkb mm/s
0,50
0,45
0,40
0,35
0,30
0,25
0,20
0,15
0,10
0,05
0,00
09:00:00
10:00:00
11:00:00
12:00:00
13:00:00



MALIEBAAN

ALS MONUMENTALE BUITENRUIMTE

Visie en schetsontwerp

Opdrachtgever:

Gemeente Utrecht

In samenwerking met

stichting
De Maliebaan i.o.

Utrecht, juni 2021

WEST 8

INHOUDSOPGAVE

Inhoudsopgave

0.0 Aanleiding
0.1 Achtergrond
0.2 Vraag aan West 8
0.3 Leeswijzer

1.0 Inleiding
1.1 Plangebied
1.2 Samenwerking met stichting De Maliebaan i.o.
1.3 Manifest Maliebaan

2.0 Visie
2.1 Uniek in de wereld
2.2 Uniek in Nederland
2.3 Atmosferisch en tijdloos
2.4 Robuust, overzichtelijk en sfeervol
2.5 Grote monumentale waarde
2.6 Stadsnatuur
2.7 Aankleding
2.8 Moonlight
2.9 Civic art
2.10 Voor alle Utrechters

3.0 Schetsontwerp
3.1 Overzichtsplattegrond
3.2 Ontwerpuitgangspunten vanuit visie
3.3 Ventwegen en doorsteken
3.5 Herinrichting aansluiting Malieblad
3.6 Kruising met Nachtegaalstraat/Burgemeester Reigerstraat
3.7 Herinrichting aansluiting Snellenlaan
3.8 Inrichting Middenbaan als park

4.0 Doorkijk naar de toekomst
4.1 Een stevige parkstructuur als basis
4.2 Doorontwikkelen van de ‘plusvariant’, de visie in beeld
4.3 Aandachtspunt

0.0 AANLEIDING

0.1 ACHTERGROND

Sinds 2015 wordt door de gemeente Utrecht gewerkt aan de Maliebaan en is een intensief participatieproces doorlopen. De gemeenteraad van Utrecht heeft op 19 december 2019 besloten om een wandel- en fietspromenade te maken op de middenbaan van de hele Maliebaan. Het autoverkeer verdwijnt van de middenbaan. De ventwegen blijven eenrichtingsverkeer en worden heringericht, passend bij een snelheid van 30 km/u. De gemeenteraad heeft gevraagd dit voorstel verder uit te werken tot een schetsontwerp. De Maliebaan krijgt een parkfunctie met plek voor langzaam verkeer: voetgangers en fietsers.

In maart 2020 is door de initiatiefnemers stichting De Maliebaan i.o. (vertegenwoordigd door Maarten van Rossem, Ingrid van Ulden en Mariëtte Graafland) een prijsvraag met als titel “leaving a legacy” uitgeschreven aan een aantal ontwerpbureaus voor de herinrichting van de Maliebaan tot een parkfunctie vanaf het moment dat het autoverkeer uit de Middenbaan verdwijnt. Destijds was sprake van een externe geldschieter die een bijdrage wilde leveren aan het in ere herstellen van de Maliebaan als belangrijke legacy van de stad Utrecht. De bureaus presenteerden hun visie aan initiatiefnemers, vertegenwoordiger van deze geldschieter en aan de gemeente Utrecht. Daaruit hebben de initiatiefnemers West 8 geselecteerd en zou West 8 in samenwerking met de gemeente van start gaan met een ontwerp voor het park.

Door de gevolgen van COVID-19 heeft de externe geldschieter zich (voor dit moment) teruggetrokken als financier. Het planvormingsproces vanuit de gemeente Utrecht rond de Maliebaan gaat door en in 2020 zijn er verschillende momenten van participatie georganiseerd, onder andere over de verkeerssituatie op de kruising en de ventwegen.

0.2 VRAAG AAN WEST 8

Ondanks de tegenslag vanuit de geldschieter heeft de gemeente Utrecht de visie van West 8 voor de toekomst van de Maliebaan omarmd, in afstemming met de stichting.

In deze context is West 8 door de gemeente Utrecht als opdrachtgever gevraagd om enerzijds te komen tot een gezamenlijke visie en uitgangspunten (een stip op de horizon, een droom van wat het park kan worden in de toekomst) en anderzijds te helpen bij het opstellen van een concreter programma van eisen met een synthese hiervan in een eerste schets (SO) voor het park op met moment dat het verkeer verdwijnt van de Maliebaan.

West 8 is vervolgens van start gegaan. Dit is gebeurd in samenwerking met het gemeentelijk projectteam dat al werkt aan een ontwerp voor de kruising met de Burgemeester Reigerstraat/ Nachtegaalstraat, de ventwegen, de aansluiting met de Snellenlaan en het Malieblad.

0.3 LEESWIJZER

Voor u ligt deze visie en eerste schets, een integraal ontwerp voor het hele profiel, maar met focus op het middengebied. Bij de totstandkoming hiervan is continue aansluiting gezocht met het ambtelijk projectteam van de gemeente Utrecht, dat zelf al vergevorderde ontwerpen heeft voor de kruising en ventwegen.

Dit boekje bevat een advies vanuit West 8 over de toekomst en inrichting van de Maliebaan. Het is uiteindelijk aan de gemeente Utrecht om dit advies een plek te geven in het door hen op te stellen Integraal Programma van Eisen. Hierin zal het onderscheid worden gemaakt tussen de zogeheten ‘basisvariant’ (realisatie van een basis parkstructuur en verkeersoplossingen) waar vanuit de gemeente Utrecht budget voor is of wordt gezocht en de ‘plusvariant’, met extra elementen om het park nog mooier te maken, die mede zullen worden gefinancierd met behulp van inzet van stichting De Maliebaan i.o.

De voorkeuren van West 8 zijn waar nodig aangeduid met het volgende symbool:



1.0 INLEIDING

1.1 PLANGEBIED

Het onderzochte plangebied in deze schetsfase strekt zich uit over de lengte van de hele Maliebaan: van de aansluiting van de Maliebaan op het Malieblad aan de zuidkant tot aan de aansluiting van de Maliebaan op de Snellenlaan aan de noordkant. Qua breedte is de Maliebaan bestudeerd van gevel tot gevel.

1.2 SAMENWERKING MET STICHTING

De Maliebaan is een bijzondere plek in Nederland. Het is dan ook begrijpelijk dat er een grote betrokkenheid is van omwonenden, bedrijven, buurtgenoten, bezoekers, passanten en Utrechters uit de hele stad. Eén van de groepen betrokkenen houdt zich al een aantal jaar bezig met het verwezenlijken van de droom om de Maliebaan, wanneer het autoverkeer van de Middenbaan verdwijnt, om te vormen tot een aangename, groene openbare ruimte van allure voor alle Utrechters. Stichting De Maliebaan i.o. kan hierbij de rol gaan vervullen van het ontvangen, bundelen van initiatieven en initiatiefnemers en het aantrekken van financiers om de droom te verwezenlijken. De gemeente Utrecht omarmt dit initiatief en in het afgelopen half jaar is het gesprek gestart over het vormgeven van een toekomstbestendige samenwerking tussen de gemeente Utrecht en stichting De Maliebaan i.o. De eerste stap die hiervoor is genomen, is het gezamenlijk uitwerken van de droom en ambities in een manifest voor de toekomst van de Maliebaan. Het manifest geeft richting en helpt de stichting en de gemeente bij het vasthouden van dezelfde stip op de horizon voor de toekomst van de Maliebaan.

Rechts: Luchtfoto Utrecht met de Maliebaan als projectlocatie.


PROJECTLOCATIE
MALIEBAAN

1.3 MANIFEST MALIEBAAN

Het Manifest Maliebaan is toegevoegd. De inhoudelijke visie en richtingen hieruit zijn voor een eerste keer besproken tijdens een bewonersavond over de Maliebaan op 31 maart 2021. De reacties op de elementen uit het Manifest, de droom, zijn voornamelijk positief van aard. Wel komt duidelijk naar voren dat men zich nadrukkelijk zorgen maakt over de toekomstige verkeerssituaties die ontstaan bij het afsluiten van de middenbaan voor autoverkeer. Hier wordt door de gemeente Utrecht veel aandacht aan besteed en dit komt terug in het Integraal Programma van Eisen dat wordt opgesteld.



2.0 VISIE

2.1 UNIEK IN DE WERELD

De Maliebaan is een in de wereld unieke plek, misschien wel te vergelijken met imposante gebieden als De Jardin des Tuileries in Parijs, Unter den linden in Berlijn of Palmaille in Hamburg, een baan die ook werd gebruikt voor het spelen van het maliespel. De imposante afmetingen van de baan, de monumentale bomenrijen en de 133 monumentale panden aan weerszijden van de Maliebaan maken het een plek van allure en historie. Samen te vatten in de woorden Uniek Werelds Erfgoed.



Rein, Wien



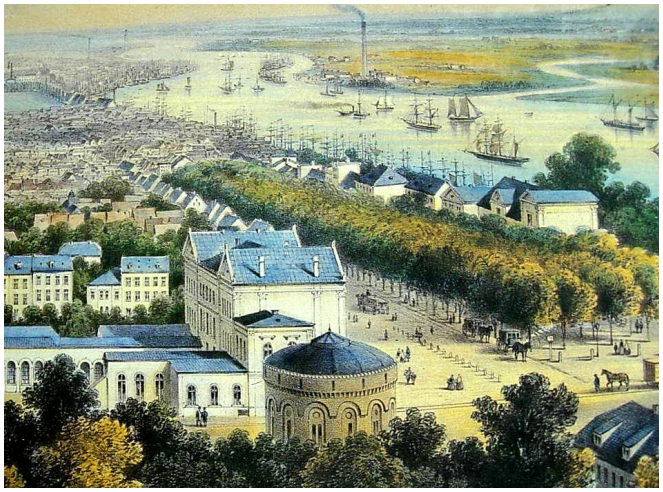
The Mall, Central Park



Le Tuileries, Paris



Unter den linden, Berlijn



Palmaille, Hamburg



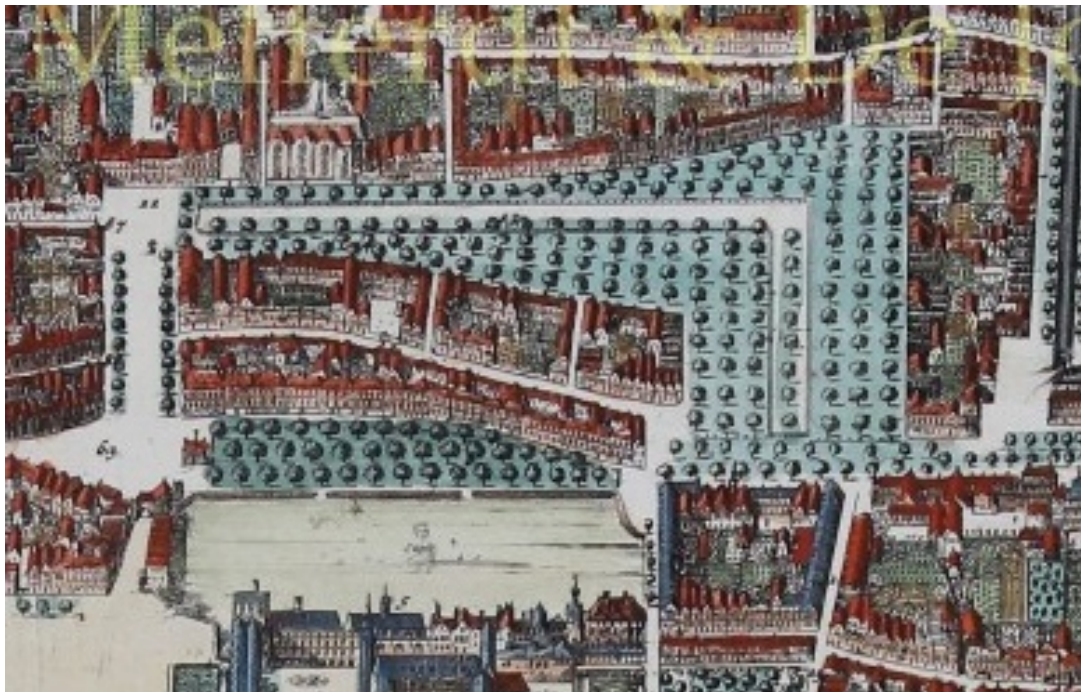
Palmaille, Hamburg

2.2 UNIEK IN NEDERLAND

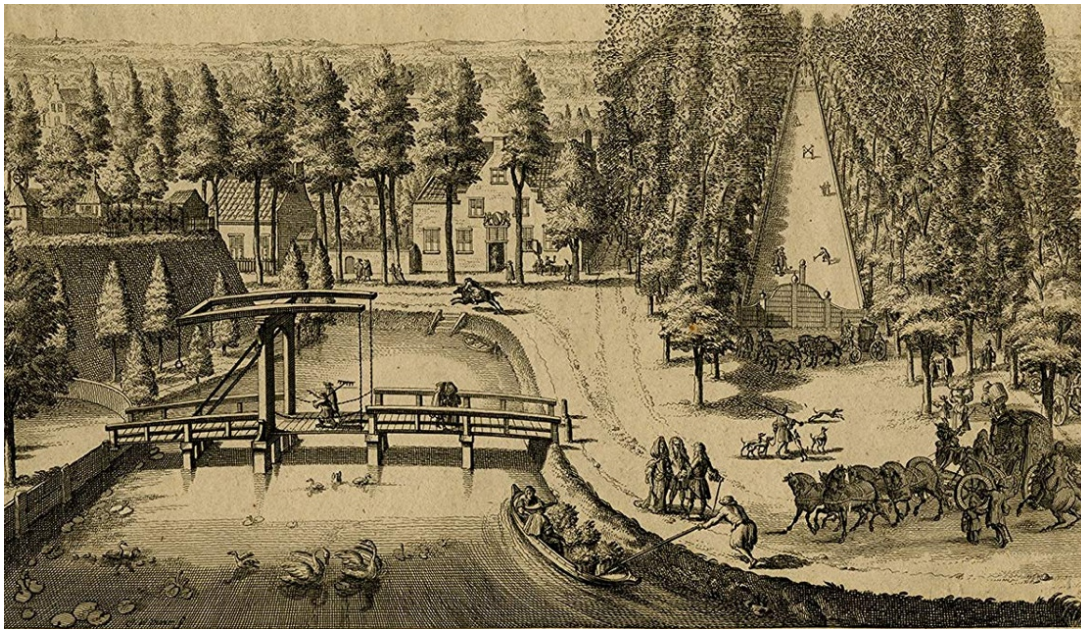
In Nederland is het aantal maliebanen op twee handen te tellen. Van de vier stedelijke maliebanen die er ooit waren is het Malieveld in Den Haag de bekendste, de baan lag op de huidige Boorlaan. In Leiden en Amsterdam zijn de oorspronkelijke maliebanen opgegaan in de ontwikkeling van de stad. Het profiel van de Maliebaan in Utrecht is daarentegen nog goed herkenbaar en daarmee uniek in Nederland. Het verdwijnen van het autoverkeer op de middenbaan van de Maliebaan biedt een grote kans om weer één samenhangend geheel te maken van de unieke plek die de Maliebaan vanuit historisch oogpunt is.



Maliebaan, Utrecht



Lange Voorhout, Den Haag



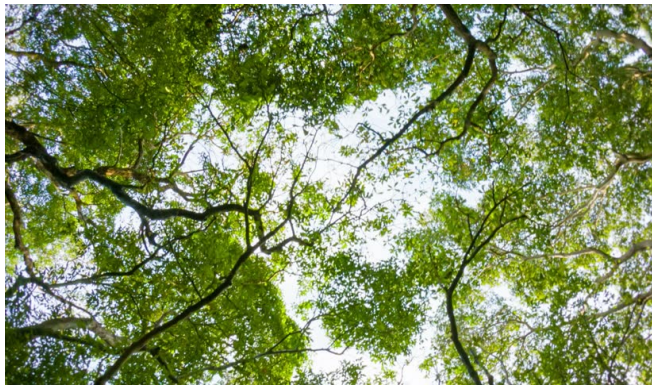
Maliebaan, Utrecht

2.3 ATMOSFERISCH EN TIJDLOOS

Kenmerkend aan de Maliebaan zijn de prachtige, grote bomen, zes bomenrijen in totaal. De bomen zorgen voor een aangename, rustige sfeer op de Maliebaan en geven de Maliebaan een tijdloos karakter. Met het verdwijnen van het autoverkeer en het creëren van een parkruimte op de Maliebaan ontstaat er ruimte voor de bomen om hun lommerrijke vorm terug te krijgen, wat de groene, rustige sfeer op de Maliebaan zal versterken.



Maliebaan







2.4 ROBUUST, OVERZICHTELIJK EN SFEERVOL

De indrukwekkende maatvoering geeft de Maliebaan een robuust, rustig karakter. Daarnaast is het van belang dat de toekomstige parkruimte robuust is in termen van onderhoud en beheer en dat de Maliebaan op ieder moment van de dag overzichtelijk is en als veilig en sfeervol wordt ervaren. De bomen zorgen ervoor dat de Maliebaan ieder seizoen een unieke uitstraling heeft, dit effect kan worden vergroot door kleinere seizoensgebonden beplanting te planten in het park.









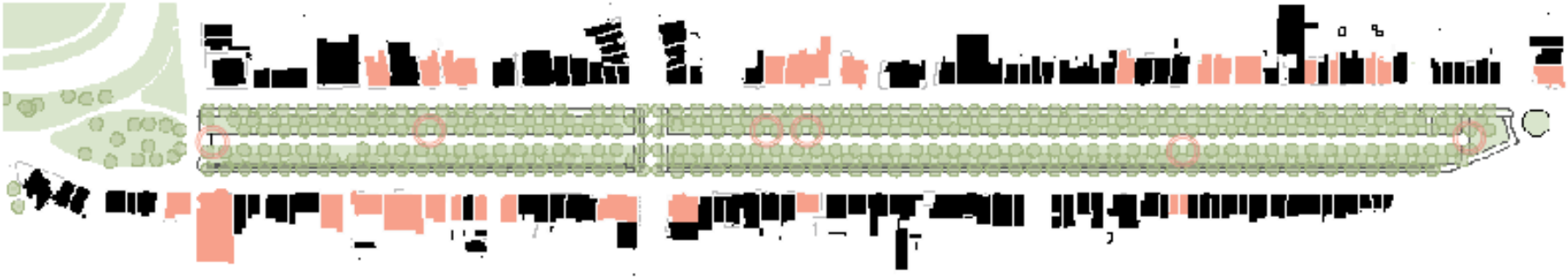
Verschil in uitstraling per seizoen

2.5 GROTE MONUMENTALE WAARDE

De Maliebaan is een straat van grote monumentale waarde. Ten eerste door de 130 monumentale panden met ieder unieke gevels die langs de baan zijn gesitueerd. Ten tweede de verhalen en gebeurtenissen. Met name in de tijd van de Tweede Wereldoorlog hebben zich allerlei historische evenementen afgespeeld. Ad van Liempt, schrijver van het boek ‘Aan de Maliebaan’, beschrijft de plek als ‘De kerk, het verzet, de NSB en de SS op een strekkende kilometer’.



Een blik op facades van 130 monumenten



Bijna de helft van alle panden (oranje) heeft een noemensvaardig historisch verhaal te vertellen. Bron: aandemaliebaan.nl

2.6 STADSNATUUR

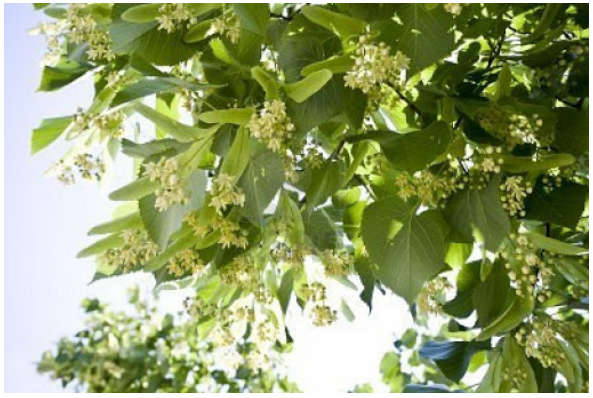
De Maliebaan als groene oase in de stad, een plek om tot rust te komen. De monumentale bomen en zeldzame biotopen maken dat de Maliebaan een ecologisch paradijs is in de stad. Zo blijkt de Maliebaan op dit moment al bijzonder rijk aan paddenstoelen. Het toekomstige park biedt ruimte voor meer groen en stadsnatuur, zoals bee-hives, heeft aandacht voor de seizoenen en draagt bij aan het vergroten van biodiversiteit in de stad.













2.7 AANKLEDING

De aankleding van de Maliebaan zou ontworpen kunnen worden als een bijzondere familie van inrichtingselementen die uniek zijn voor deze plek en bijdragen aan het unieke karakter van de Maliebaan. Denk hierbij aan straatlantaarns, parkbanken, afvalbakken, informatieborden, bewegwijzering.





Interpretatie van de juiste lantarenmotieven



Olmstead lantern, Central Park



Consistente verlichting in de Lange Voorhout



Reproductie van oorspronklijke banken

2.8 MOONLIGHT

Niet alleen overdag, ook ’s avonds en ’s nachts dient op de Maliebaan een prettige en veilige sfeer te zijn. Verlichting speelt hierin een belangrijke rol. Het ontwerpen en toepassen van ‘moonlight’ verlichting, zorgt voor sociale veiligheid doordat gezichten te herkennen zijn, terwijl de ruimte tegelijkertijd sfeervol aandoet.









Uitlichten van bijzondere elementen

2.9 DE FACADES UITGELICHT

De Maliebaan is een parkruimte die van gevel tot gevel beleefd kan worden. De monumentale gevels leveren een grote bijdrage aan de uitstraling en sfeerbeleving op de Maliebaan. Het uitlichten van een aantal van deze facades door middel van subtiele verlichting versterkt dit effect. Lange Voorhout in Den Haag en de binnenstad van Gent zijn inspirerende voorbeelden.



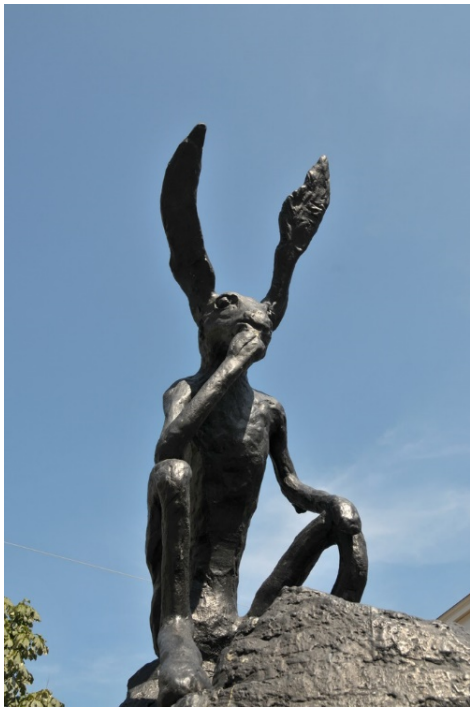
Lange Voorhout, Den Haag



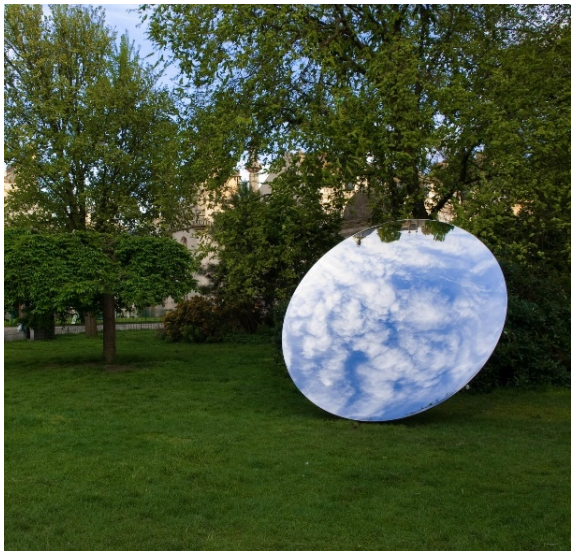
Stedelijke verlichting, Gent

2.10 CIVIC ART

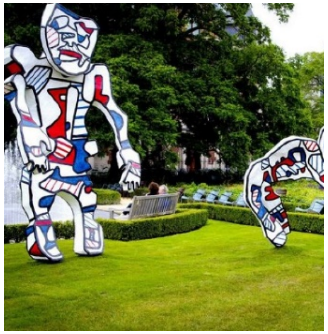
De Maliebaan biedt een passend podium en leent zich bij uitstek voor een kunstwerk, civic art, van (inter)nationale allure.











De Maliebaan verdient kunst van allure

2.11 VOOR ALLE UTRECHTERS

Eén van de belangrijkste uitgangspunten is dat de Maliebaan een plek is voor alle Utrechters. Een plek voor iedereen, voor bewoners en bezoekers. De historische, groene promenade als plek voor ontmoeting, dagelijks verblijf en om op te spelen, flaneren, fietsen, ontmoeten. Met ruimte voor initiatieven, programmering van kleinschalige evenementen zoals een antiek-of boekenmark. Een openbare plek met aandacht voor sport, ontspanning, kunst, cultuur en muziek.



Antiek en boekenmarkt, Lange Voorhout Den Haag







Aandacht voor sport en ontspanning







Een plek voor ontmoeting en dagelijks verblijf om op te spelen, flaneren



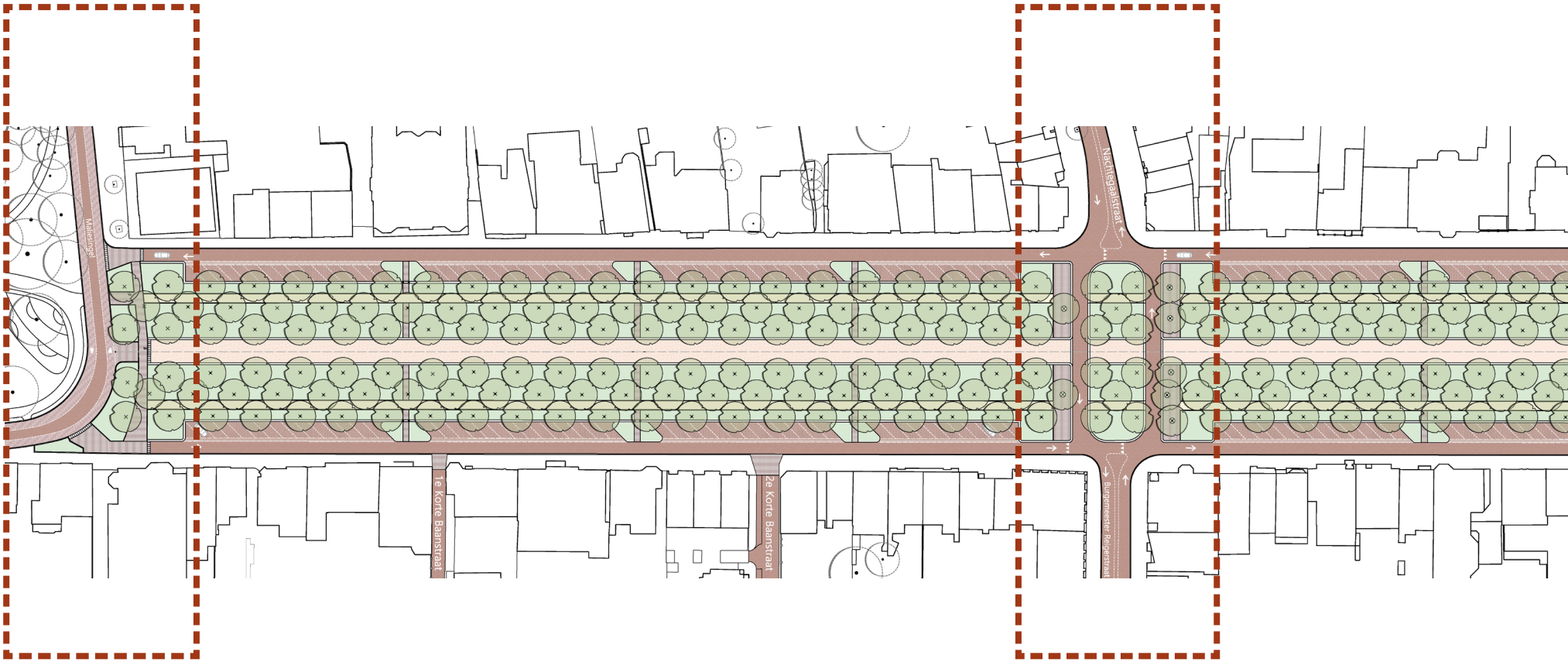
Aandacht voor cultuur, kunst, muziek

3.0 SCHETSONTWERP

3.1 OVERZICHTSPLATTEGROND

Aansluiting op Malieblad

Kruising met Nachtegaalstraat/ Burg. Reigerstraat

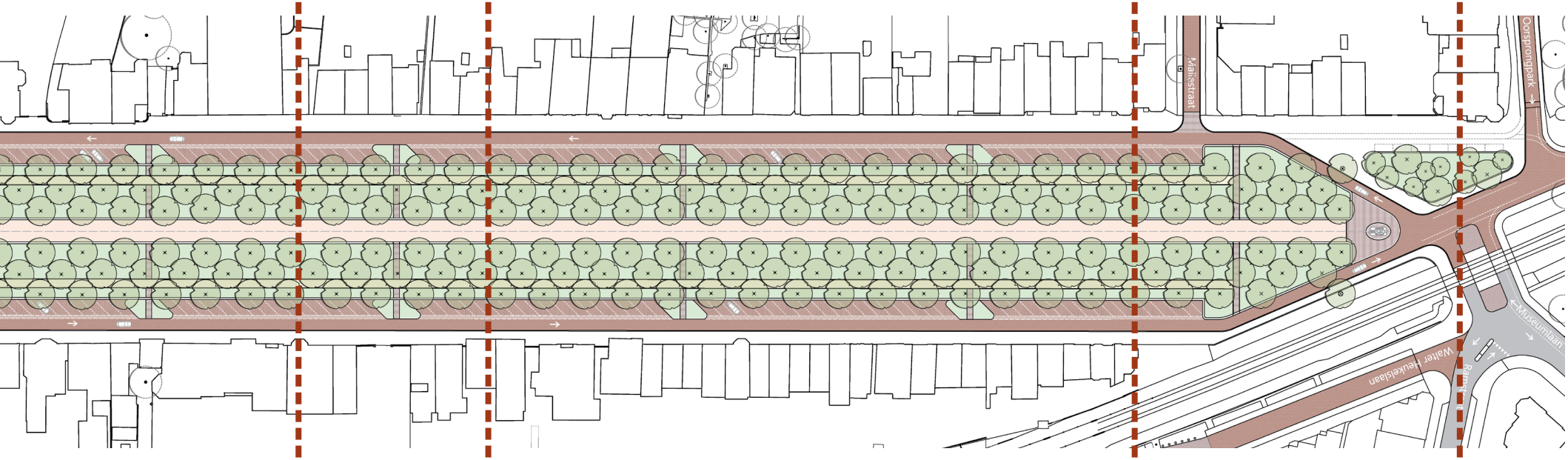


zuid

Overzichtstplattegrond met planonderdelen van de Maliebaan

Ventwegen en doorsteken

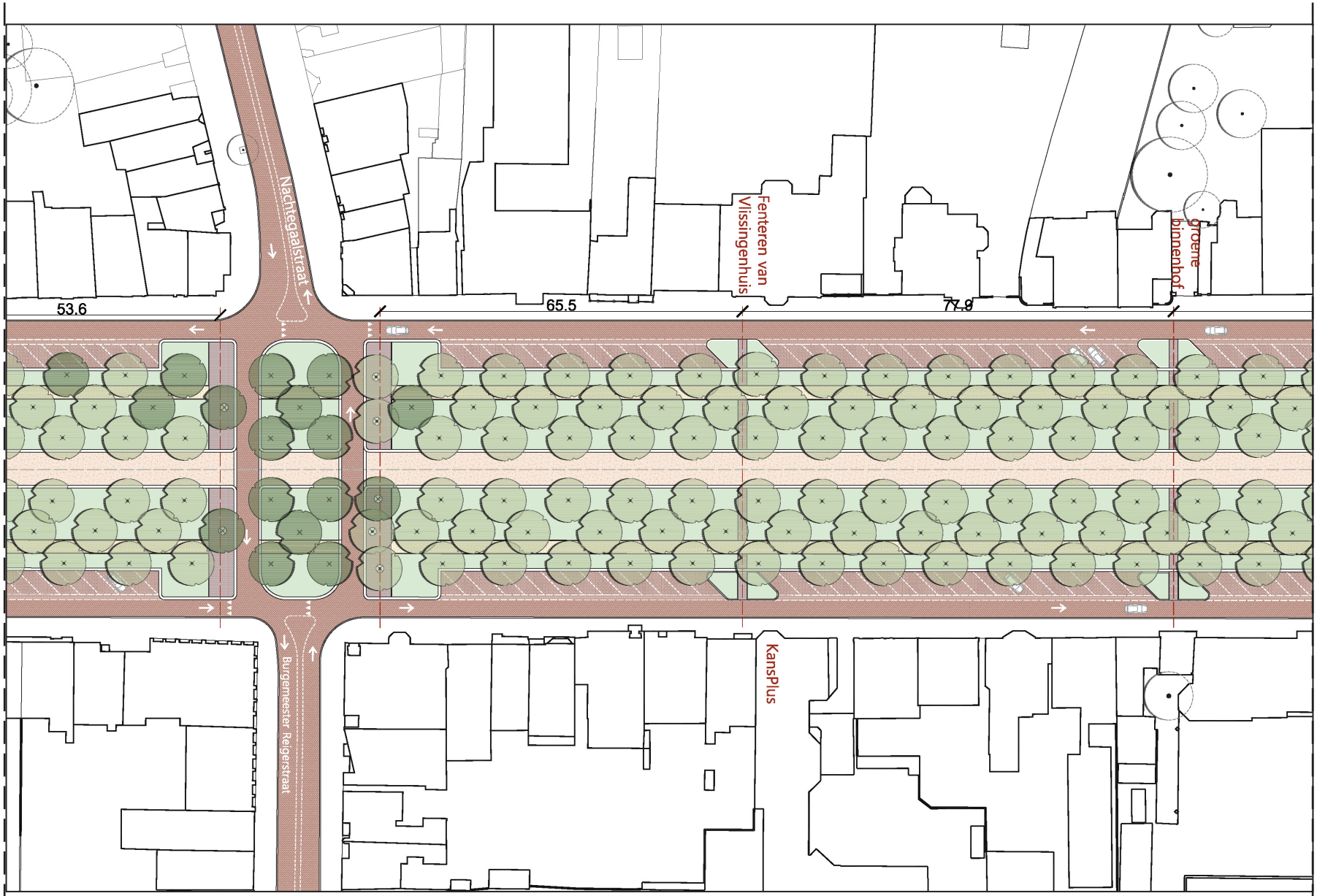
Aansluiting op Snellenlaan



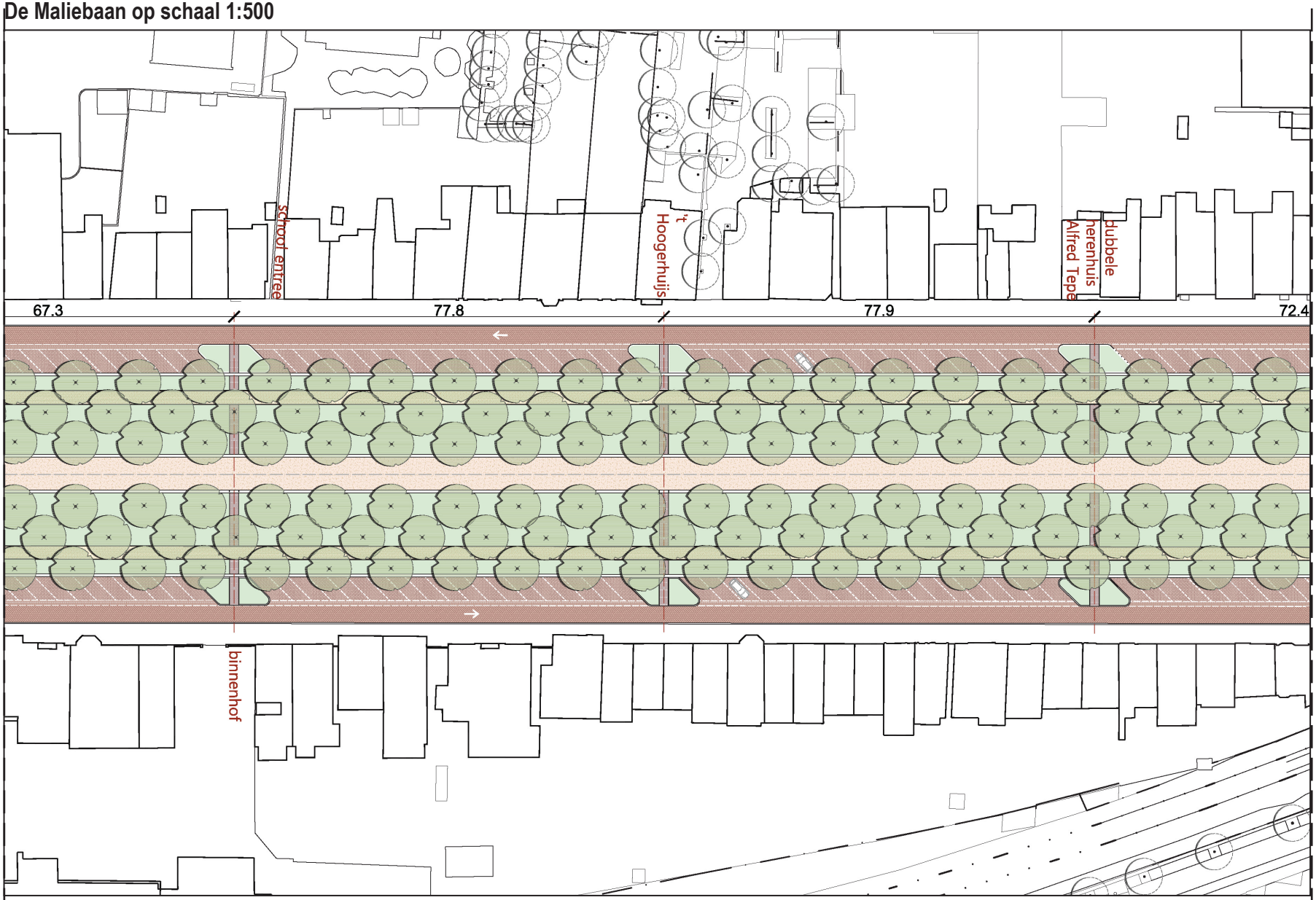
noord

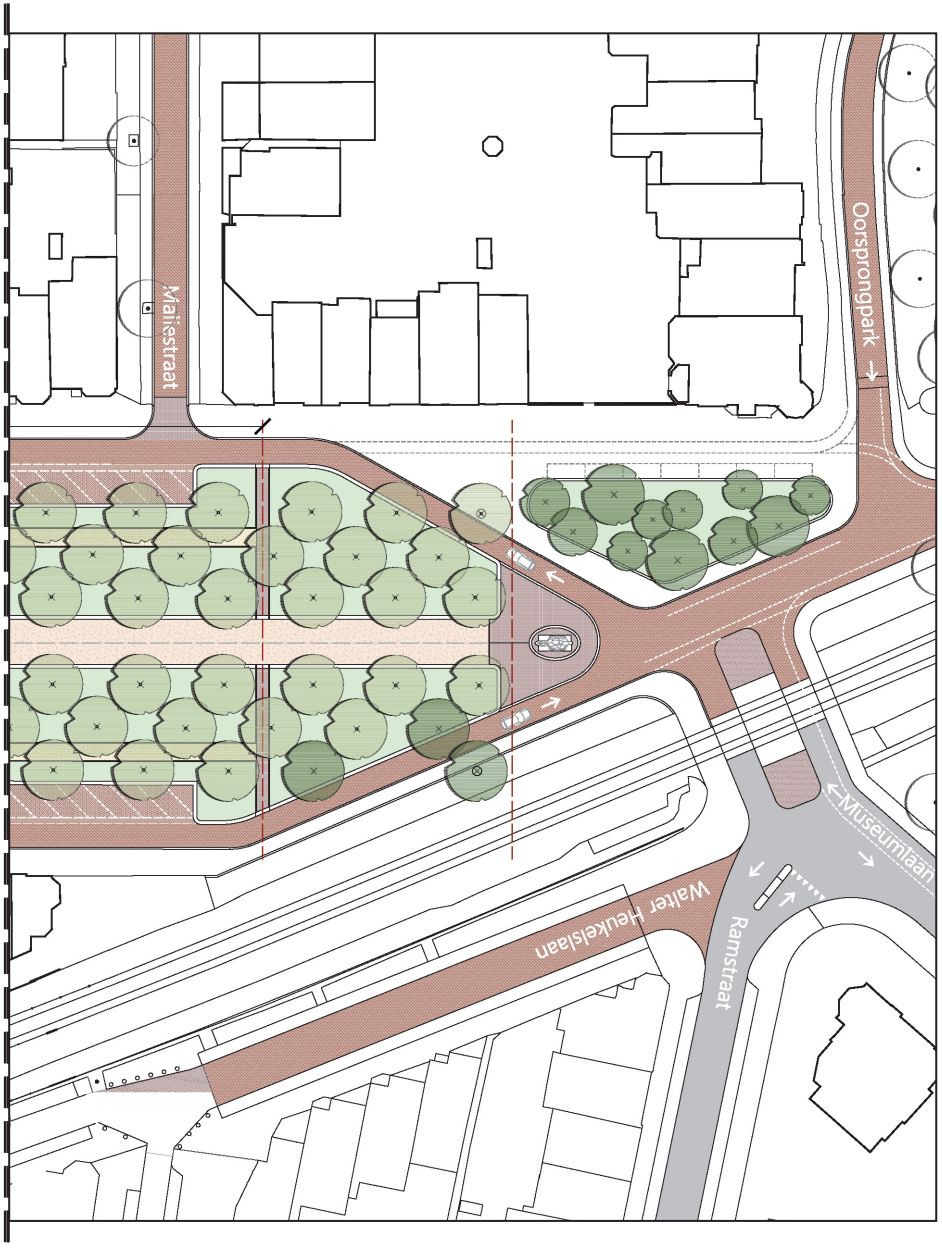
De Maliebaan op schaal 1:1000




Nachtegaalstraat
Burgemeester Reigerstraat
53.6
65.5
77.9
Fenteren van Vlissingenhuis
groene binnenhof
KansPlus

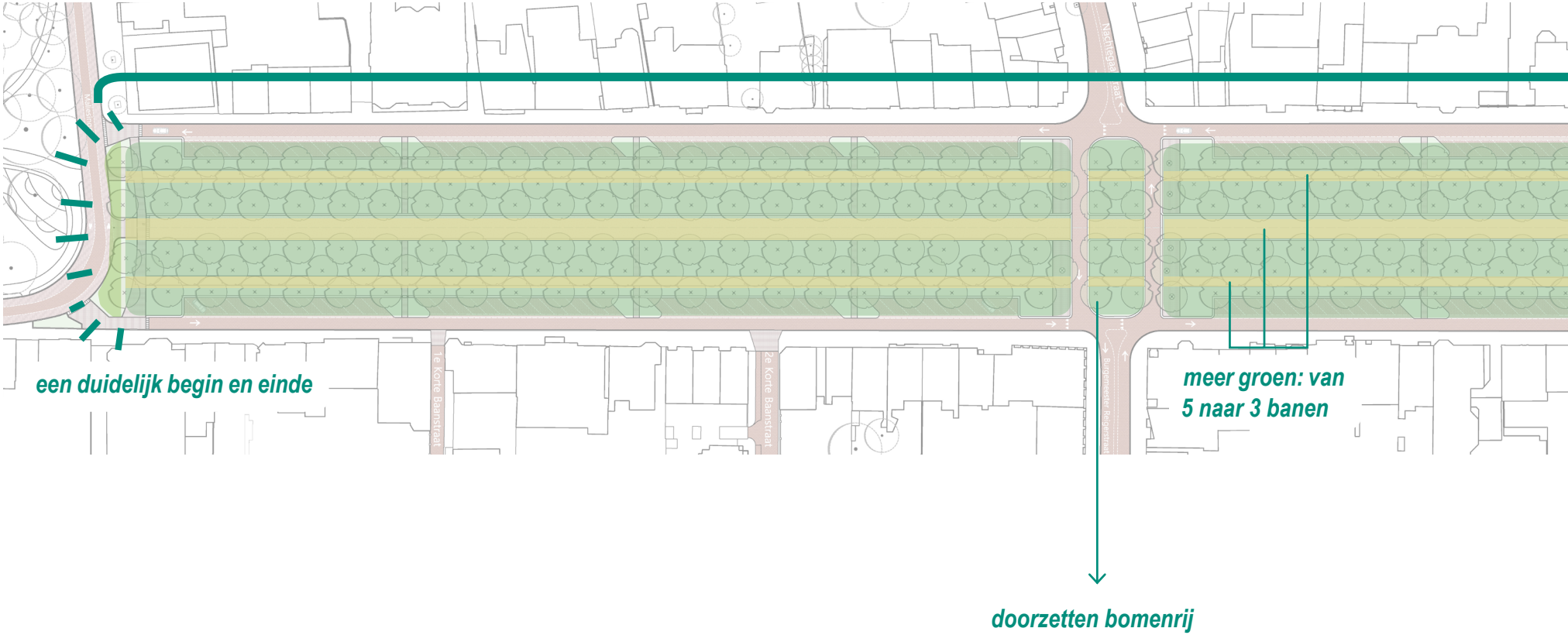
De Maliebaan op schaal 1:500

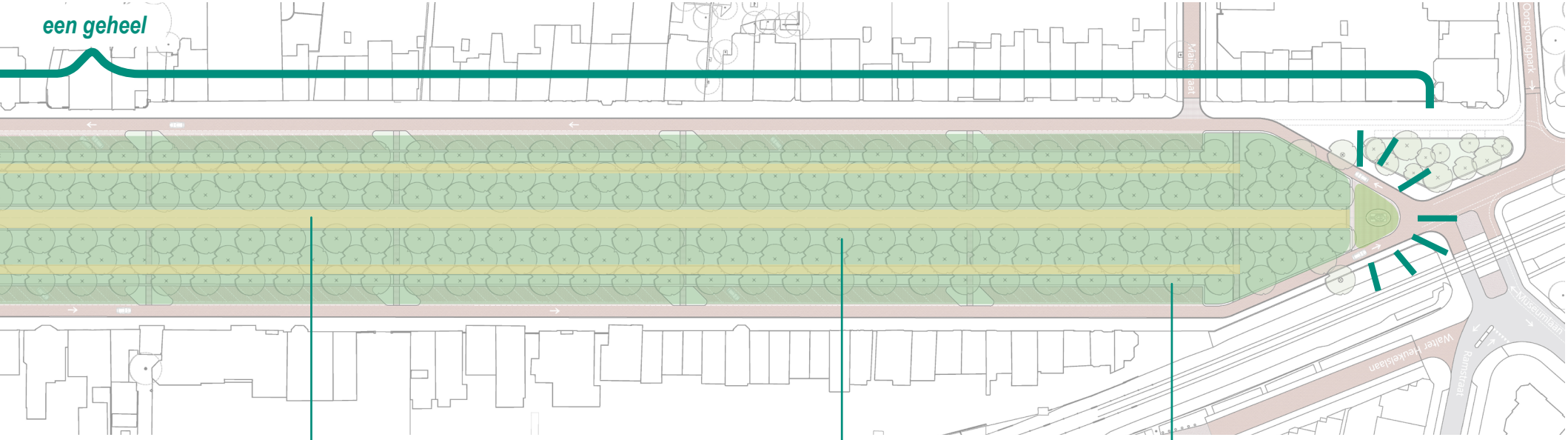



Maliestraat
Oorsprongpark
Museumlaan
Walter Heukelslaan
Ramstraat

WEST 8

3.2 ONTWERPUITGANGSPUNTEN VANUIT VISIE





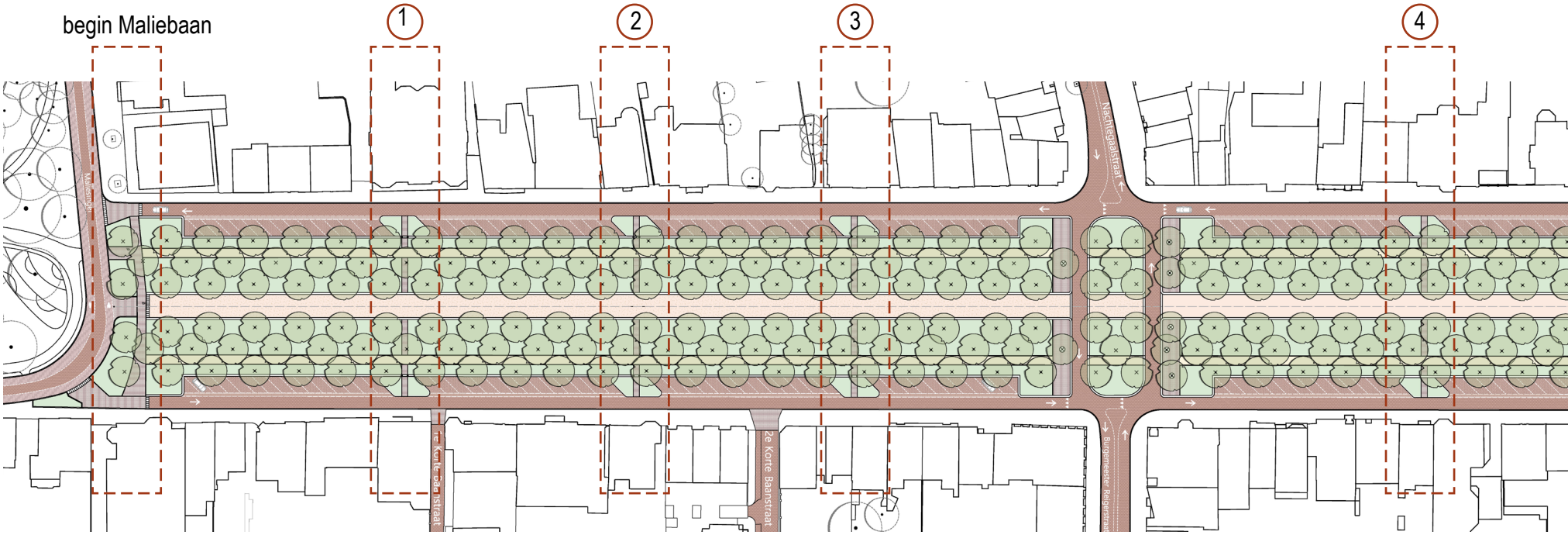
middenbaan voor voetgangers, fietsers te gast, dwarsdoorsteken in klinkers

herstellen bladerdek

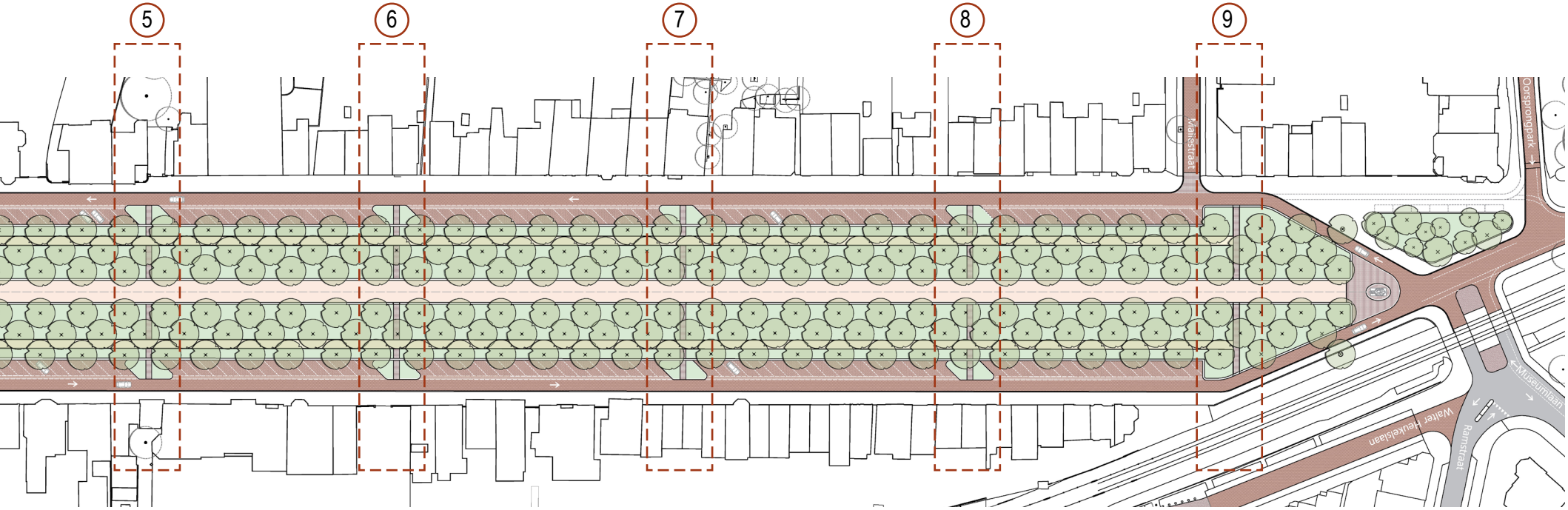
herstellen wortelruimte

3.3 VENTWEGEN EN DOORSTEKEN

De parkruimte krijgt een aangenaam en veilig profiel. Met meer groen, betere doorzichten, interessante en/of nuttige verbindingen. En voor een gecontroleerde maximumsnelheid van het autoverkeer met doorsteken tussen de 50 a 75 meter.



Overzichtstplattegrond met de 9 doorsteken

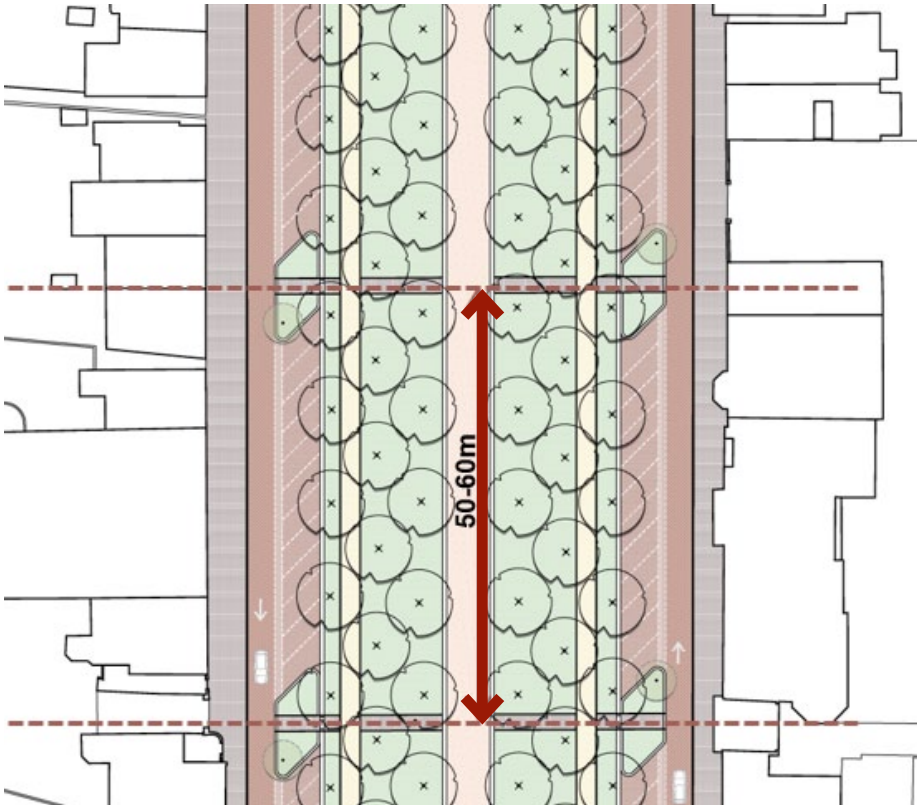

5
6
7
8
9
Mahlstraat
Oorsprongpark
Museumlaan
Walter Heukelslaan
Ramstraat

Afstand tussen de doorsteken

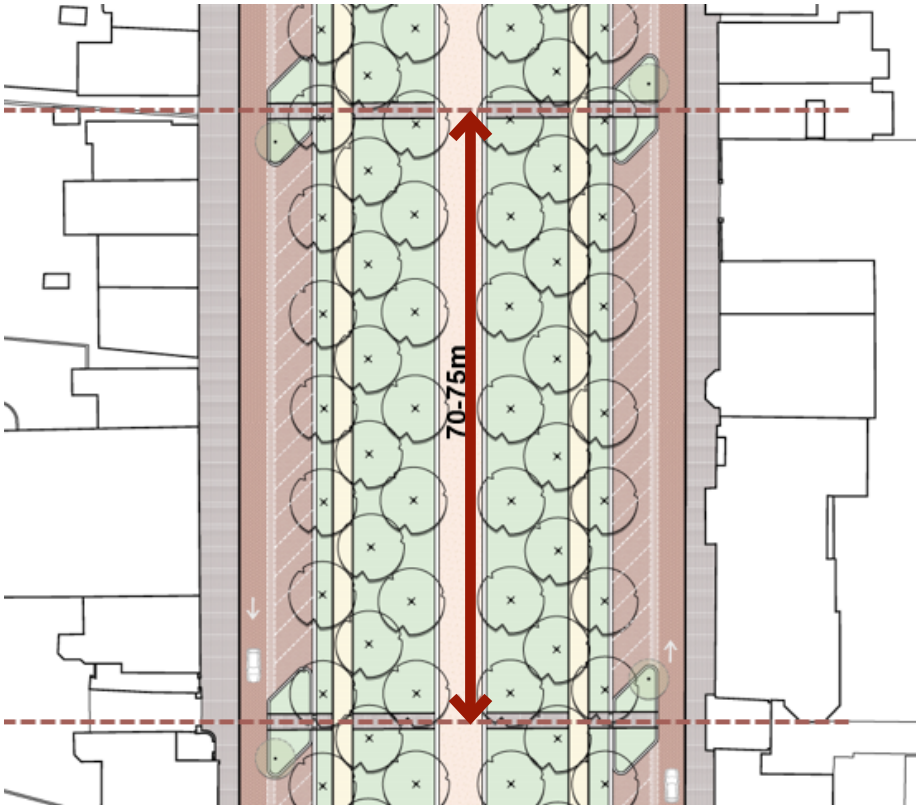
In het ontwerp wordt voor de afstand tussen de doorsteken een bandbreedte tussen 50 en 75 meter gehanteerd. Hierbij wordt enerzijds rekening gehouden met de snelheidsremmende functies van de versmallingen en anderzijds de functionele of zelfs formele functie van de doorsteken. De uiteindelijke, nauwkeurige positie van dwarsverbindingen moet in een vervolg definitief worden vastgesteld.



Een versmalde rijweg heeft een snelheidsremmende werking
Impressie rijbaanversmalling en groene doorsteken
Bron: gemeente Utrecht



Variant 1: 50-60 meter tussen de doorsteken



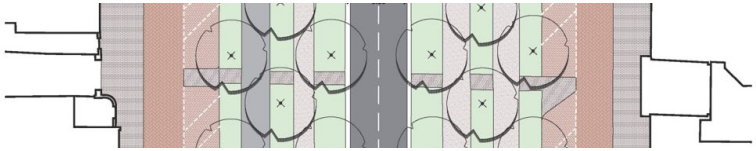
Variant 2: 70-75 meter tussen de doorsteken

Vormgeving van de doorsteken

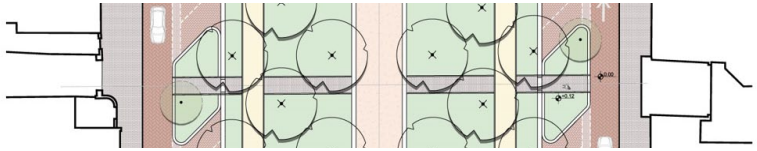


Huidige situatie: stenige doorsteken, verschillende vormen

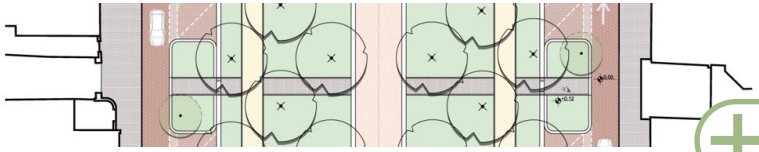
Van de verschillende vorm-technische oplossingen voor de versmallingen heeft variant 2 onze voorkeur. Variant 1 biedt echter meer ruimte voor parkeren en kan daarom goed als 2e keus dienen. De dwarspaden hebben een breedte van 2 meter zodat voetgangs en minder-validen elkaar kunnen passeren. Fietsers op de mIddenbaan die gebruik willen maken van de deze dwarsafslagen kunnen daarmee niet in twee richtingen tegelijkertijd fietsen op deze 'shortcuts' wat tot een veiliger gezamenlijk gebruik van deze paden zal leiden.



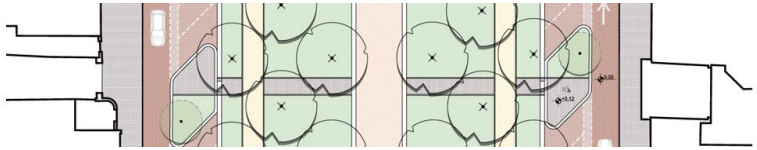
Bestaande situatie



Variant 1: groen eiland in lijn met parkeerplaatsen



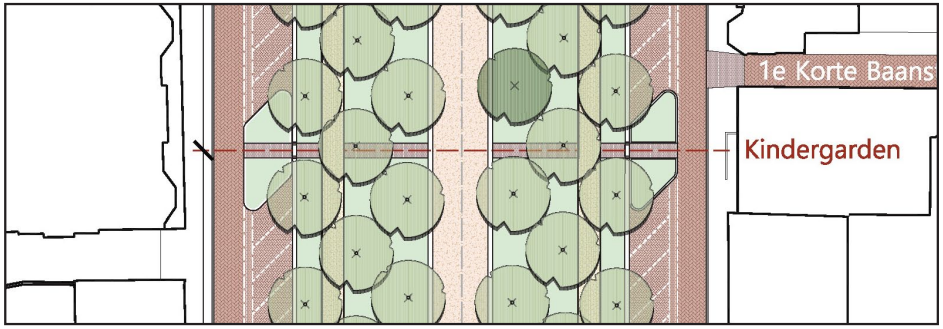
Variant 2: groen eiland rechthoekig



Variant 3: half groen, half verhard in lijn met parkeerplaatsen

Inzoomen op locaties doorsteken

1



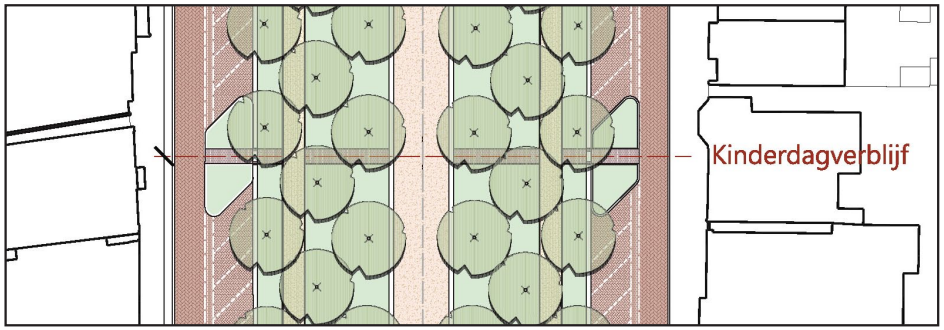


westkant



oostkant

2



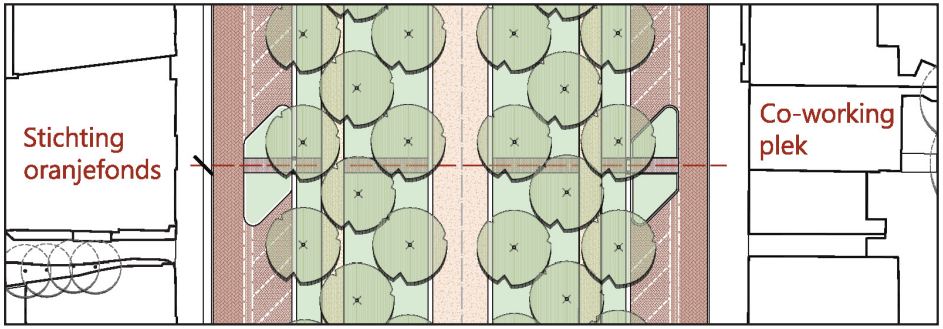


westkant



oostkant

3



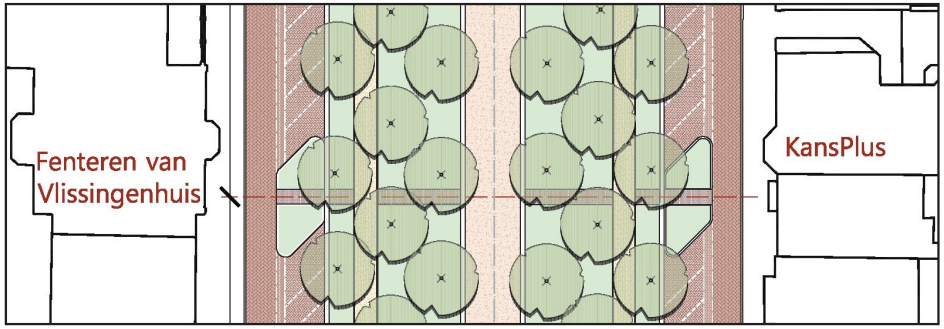


westkant



oostkant

4



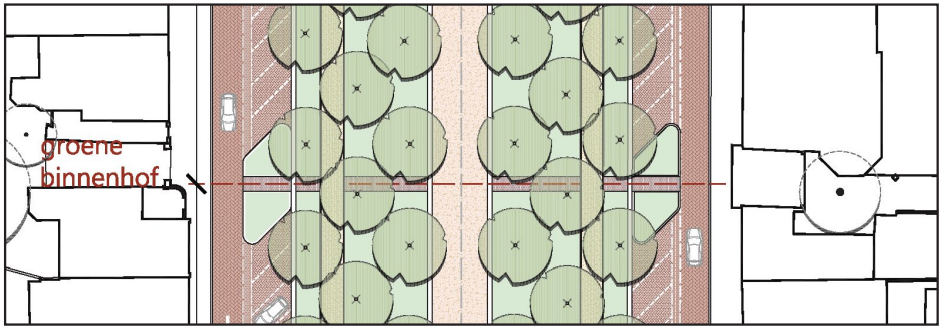


westkant



oostkant

5



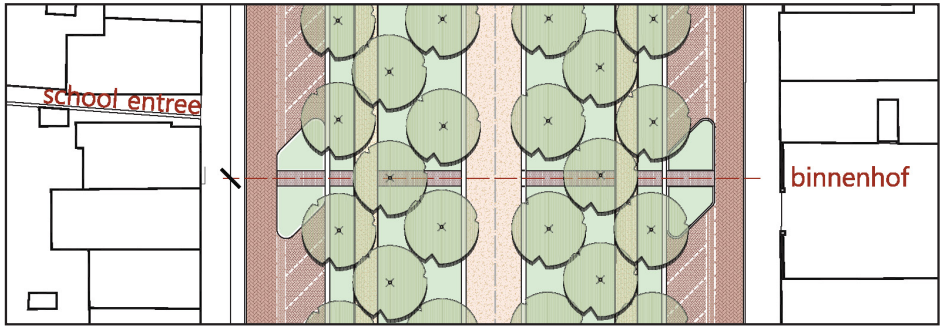


westkant



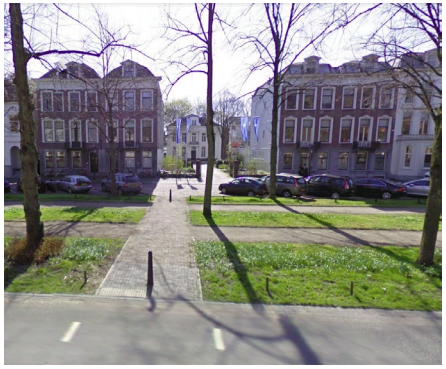
oostkant

6





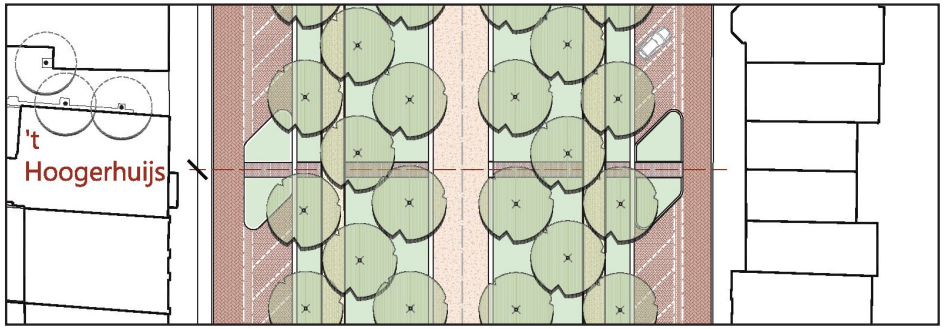
westkant



oostkant

Inzoomen op locaties doorsteken

7



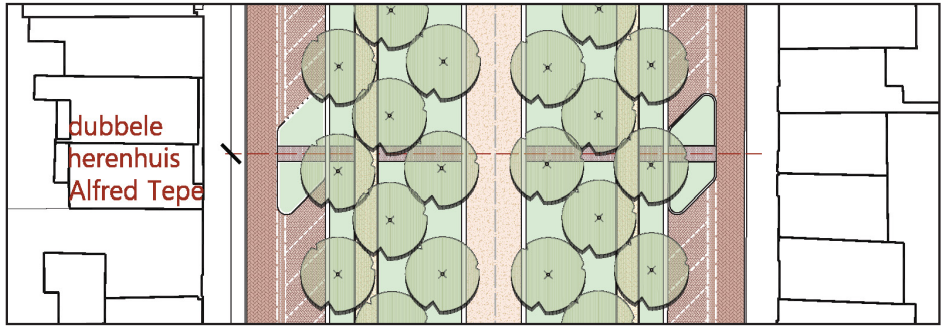


westkant



oostkant

8



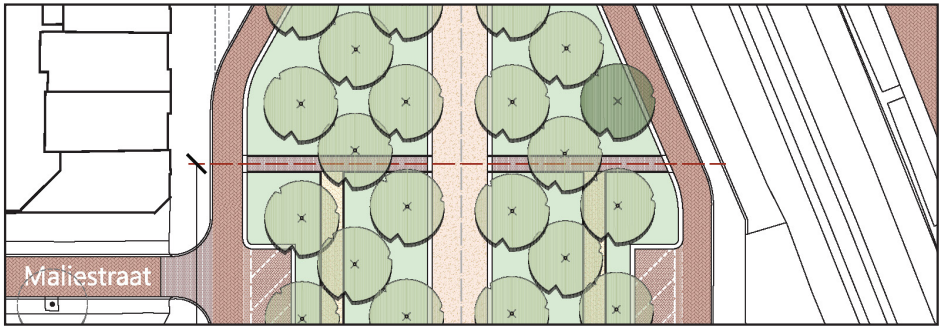


westkant



oostkant

9





westkant



oostkant

3.3 HERINRICHTING AANSLUITING MALIEBLAD

De aansluiting met het Malieblad is van oorsprong het begin van de Maliebaan, met het Maliehuis op de hoek van de baan. Een waardig én overzichtelijk begin van de Maliebaan is hier vereist.

De breedte die wordt aangehouden voor de nieuwe Middenbaan is gelijk aan de smalste breedte van de huidige middenbaan. Een uitloop in breedte richting de verkeerskruising is hier niet meer nodig wanneer er geen auto's meer op de middenbaan rijden.





Malieblad en Maliehuis



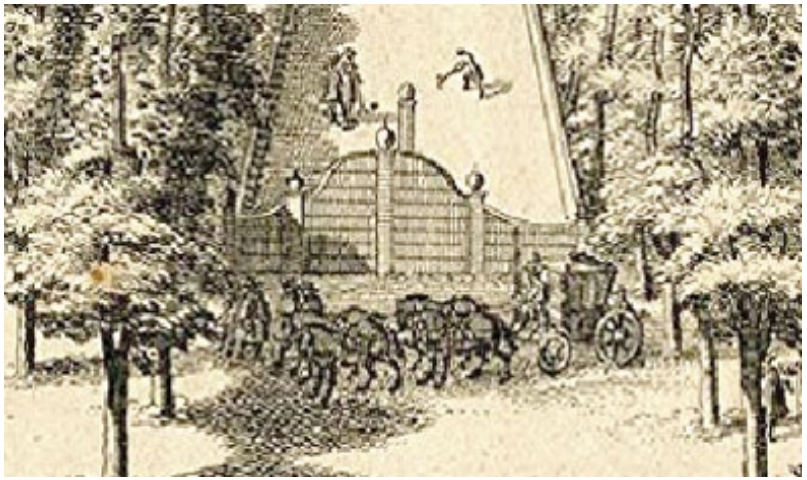


Bestaande situatie

Duidelijk en waardig begin van de Maliebaan

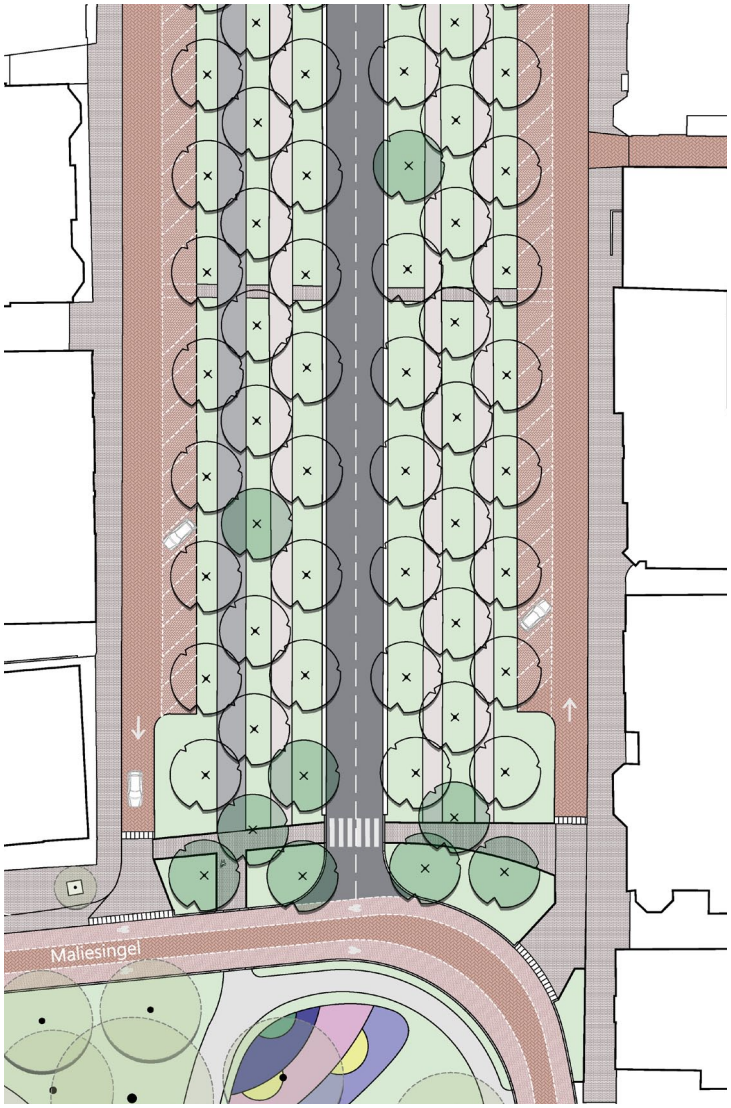






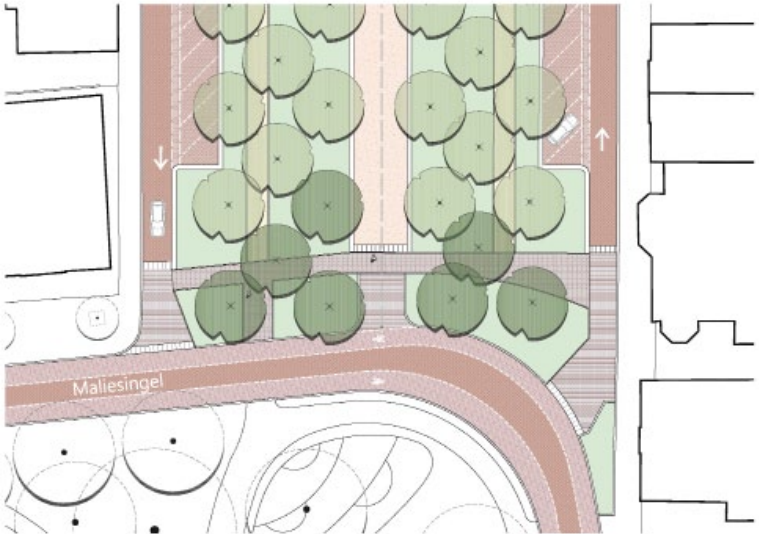


Elementen om duidelijk en typerend begin van de Maliebaan te markeren



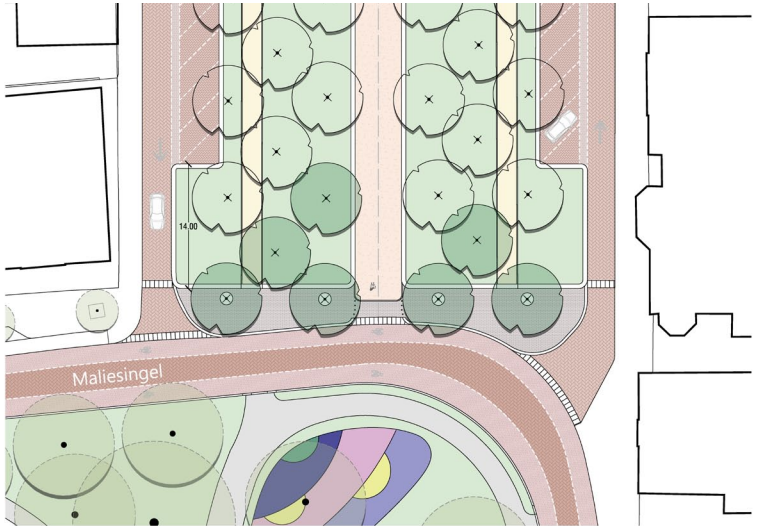
Bestaande situatie

Vormgeving van het begin van de Maliebaan

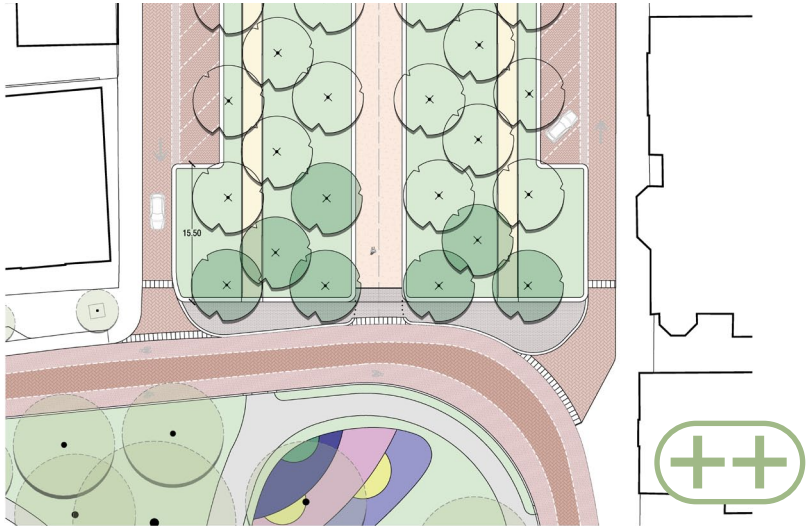


Overgangssituatie

Wat betreft de vormgeving van het begin van de Maliebaan, heeft variant 2 heeft onze voorkeur. Hiermee wordt een formeel begin van de Maliebaan uitgedragen en kan anderzijds een praktisch vervolg van het trottoir worden gerealiseerd. Ten opzichte van variant 1 heeft variant 2 het voordeel dat de extra bomen in het groen komen te staan.



Variant 1: breed trottoir langs de weg met bomen in trottoir



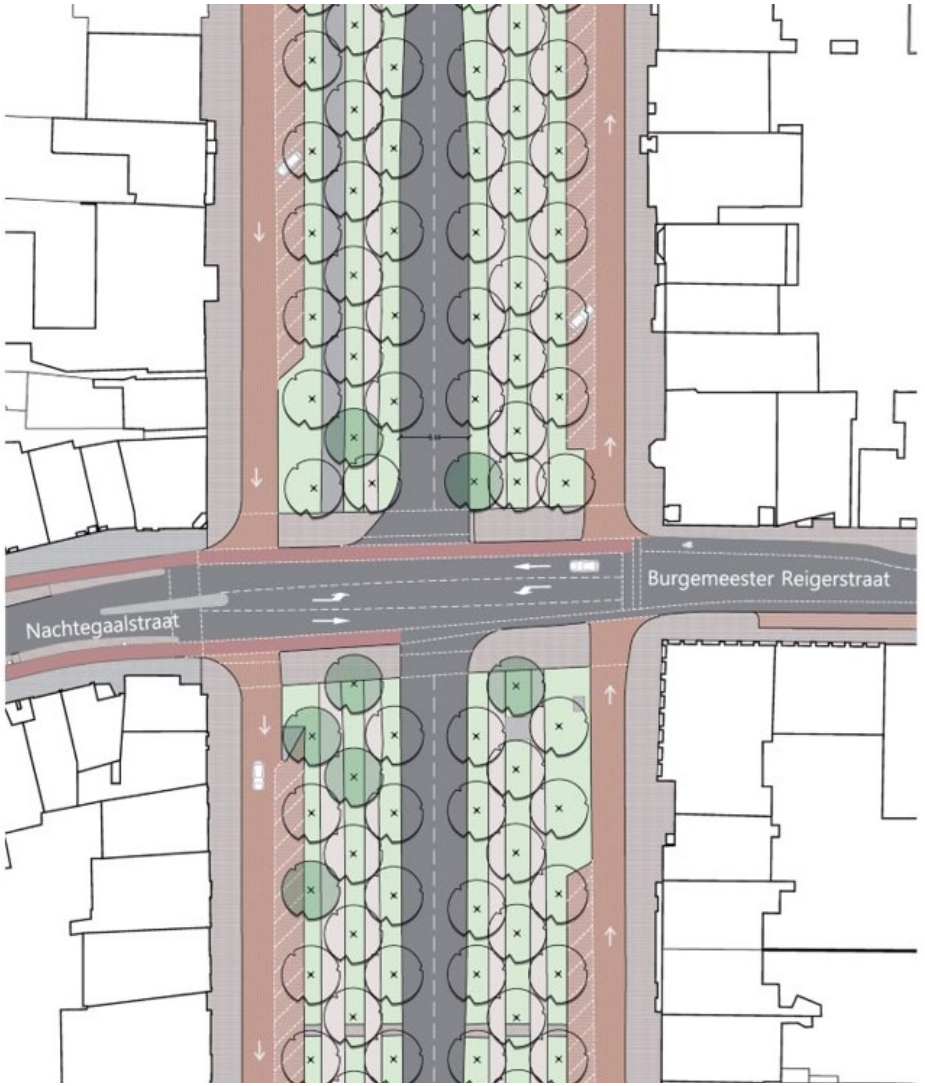
Variant 2: breed trottoir langs de weg met bomen in het groen

3.4 KRUISING MET NACHTEGAALSTRAAT/ BURGEMEESTER REIGERSTRAAT

Van de vele varianten die voor dit kruispunt zijn opgesteld vormt vanuit formeel, functioneel en landschappelijk oogpunt variant 2 voor ons de optimale variant. Enerzijds blijft de voetgangersverbinding tussen Nachtegaalstraat en Burgemeester Reigerstraat hiermee robuust en vanzelfsprekend. Anderzijds wordt de integriteit van de Maliebaan als geheel verstevigd met de introductie van extra bomen en meer groen op maaiveld.



Luchtfoto bestaande situatie



Bestaande situatie

Positie van de trottoirs



Variant 1: vijf bomen en terugliggend troittoir



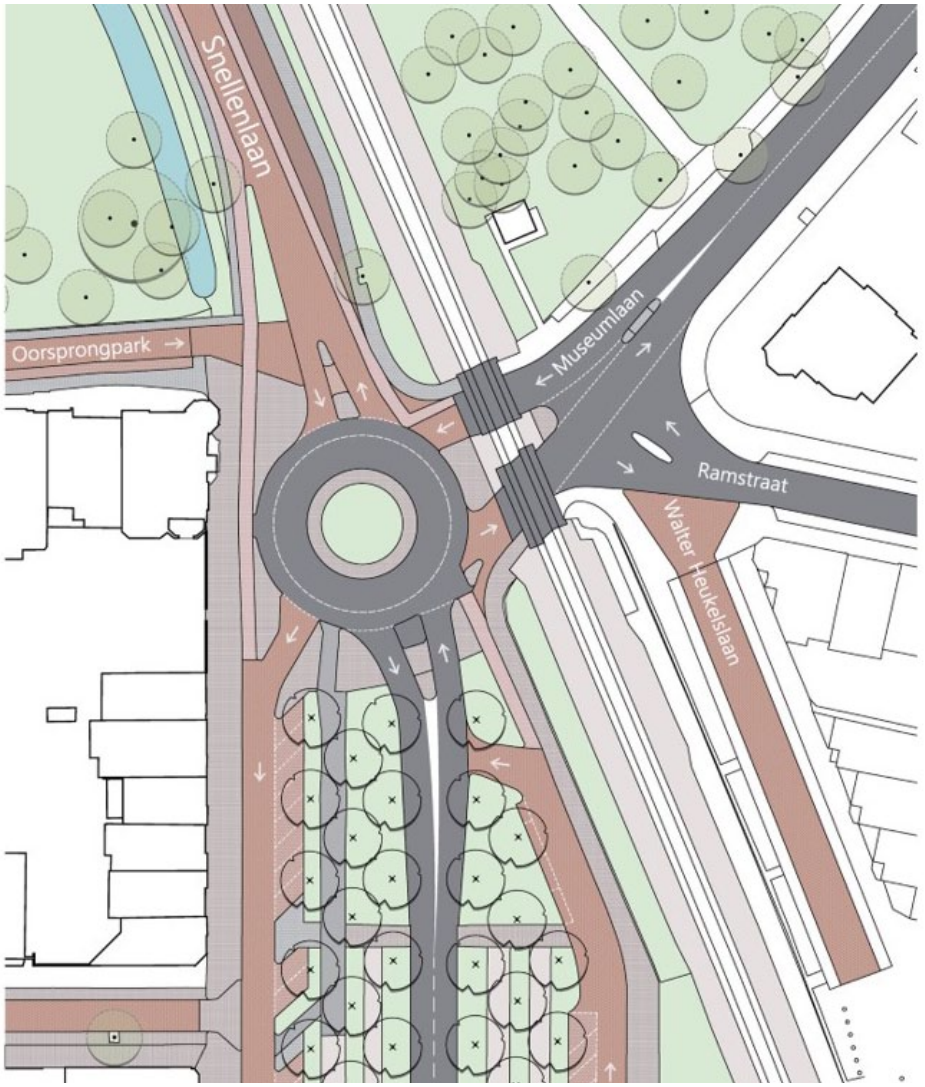
Variant 2: vijf bomen en troittoirs langs de weg

3.5 HERINRICHTING AANSLUITING SNELLENLAAN

Uit een eerdere analyse van de gemeente Utrecht blijkt dat een compacte kruising hier de voorkeur heeft. Dit betekent dat de rotonde kan komen te vervallen als de bus een andere route krijgt, wat goed mogelijk is. Vanuit deze verkeerstechnische mogelijkheden zijn verschillende modellen onderzocht om te komen tot een zorgvuldige beëindiging van de Maliebaan enerzijds en goede en groenere verbinding naar de noordelijker gelegen parken anderzijds. Variant 2 heeft van de verschillende varianten onze voorkeur. In dit model kan een grotendeels symmetrisch eind worden geformeerd. Tegelijkertijd ontstaan korte loopafstanden voor de voetganger, is extra groen bij de hoek van het Oorsprongpark mogelijk en kan de fietser op vanzelfsprekende wijze gebruik maken van zowel de middenbaan als de ventwegen.



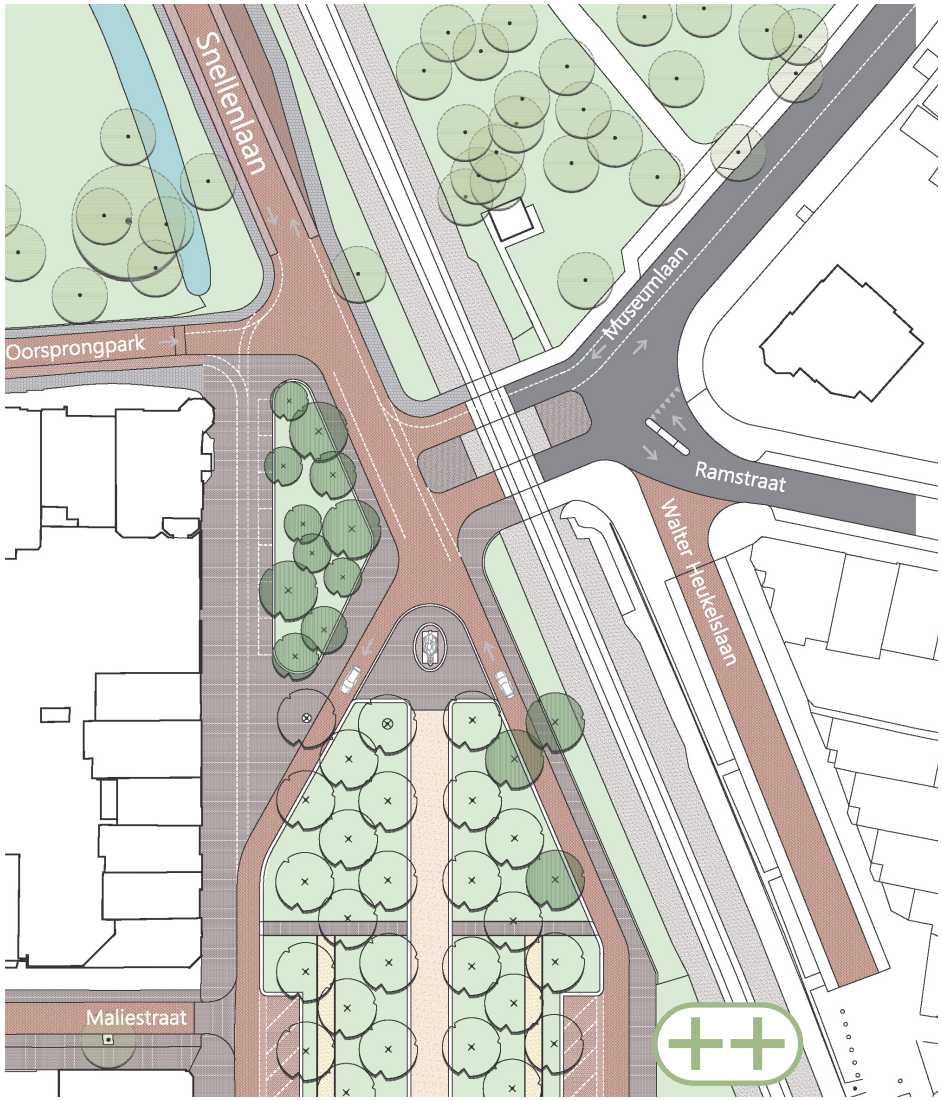
Luchtfoto bestaande situatie



Bestaande situatie



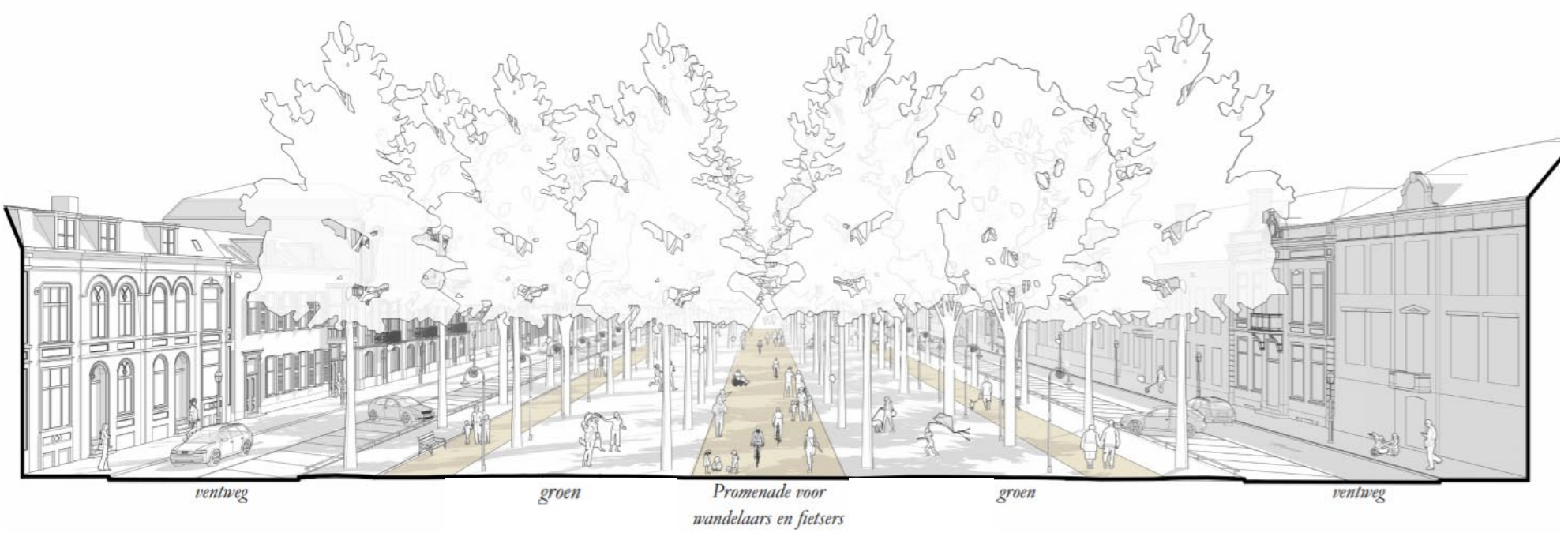
Variant 1: afronden van de Maliebaan met bestaande bomen



Variant 2: symmetrisch afronden van de Maliebaan

3.6 INRICHTING MIDDENBAAN ALS PARK

1. Van 5 naar 3 lopers = meer ruimte voor groen



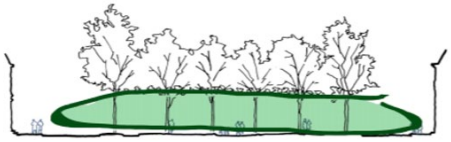
2. Ontwerpen voor (herstel) monumentaal bladerdak

Nu de Middenbaan geen ruimte meer hoeft te bieden aan auto's, bussen en vrachtwagens kan werk gemaakt worden van het herstel van de bomen en hun kroon. Er ontstaat daardoor de mogelijkheid er weer een mooi bladergewelf van te maken. Het heeft onze voorkeur om van het gewelf een eenheid te maken van gevel tot gevel waarbij er tegelijkertijd een ruimtelijk effect ontstaat en er voldoende licht doordringt. De paraplu-vorm als schematisch weergeven in de rechter afbeelding heeft daarom onze voorkeur.





Twee blokvolumes met een opening naar de lucht



Een lage besloten ruimte



De ruimte als gewelf, kathedraal, paraplu-snoei

++

3. Een duidelijke familie van inrichtingselementen

















4. Programmeren













Een plek voor ontmoeting en dagelijks verblijf om op te spelen, flaneren



Antiek en boekenmarkt, Lange Voorhout Den Haag







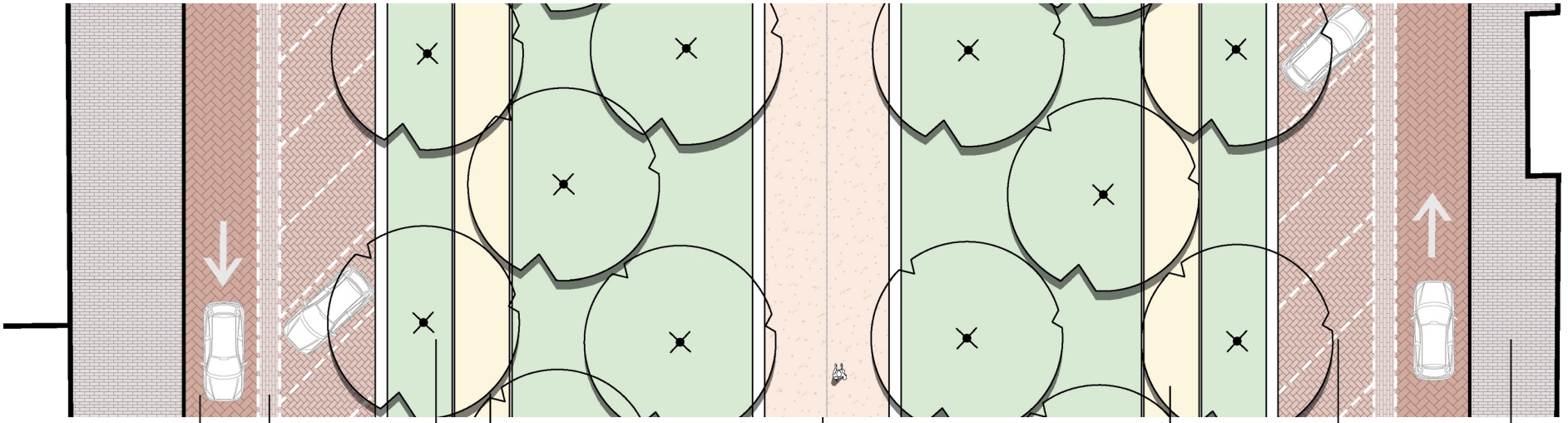


Aandacht voor sport en ontspanning



Aandacht voor cultuur, kunst, muziek

4. Materialisering





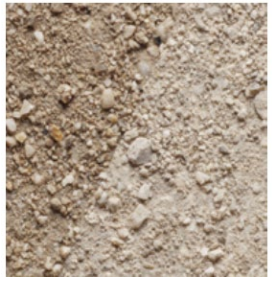
rijweg klinkers



molgoten



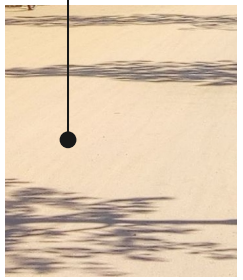
gras



grind /gravel



geel asfalt



grind /gravel



parkeren markering



klinkerbestrating

4.0 DOORKIJK NAAR DE TOEKOMST

4.1 EEN PARKSTRUCTUUR ALS 'BASIS'

De gemeente Utrecht heeft op dit moment budget voor het herinrichten van de basisstructuur van de parkruimte die de Maliebaan wordt wanneer het autoverkeer van de middenbaan verdwijnt. Onderdeel van deze basisvariant zijn op dit moment:

- Herinrichting van de ventwegen met doorsteken;
- Herinrichting van de kruising Maliebaan met Burgemeester Reigerstraat en Nachtegaalstraat;
- Aansluiting van de Maliebaan met het Malieblad (overgangssituatie waarbij het voetpad blijft liggen);
- Herinrichting van de middenbaan als parkruimte, met 3 lopers/paden in plaats van 5.

De gemeente gaat in het vervolg bepalen wat zij aanvullend hieraan als onderdeel zien van de basisvariant waar de gemeente verantwoordelijk voor is. Dit gaat in overleg met stichting de Maliebaan i.o.. Ons advies is om hiervan de aansluiting van de Maliebaan op de Snellenlaan onderdeel van te laten zijn.

4.2 DOORONTWIKKELEN VAN 'PLUSVARIANT', DE DROOM IN BEELD

Naast de ambitie van de gemeente Utrecht om de Maliebaan als aantrekkelijk park in te richten op het moment dat het autoverkeer van de middenbaan verdwijnt, zal de gemeente in samenwerking met stichting De Maliebaan i.o. zich gaan inzetten om de gepresenteerde visie, de droom te realiseren om hiermee de bijzondere plek die de Maliebaan is te accentueren.

Het doorontwikkelen van deze plusvariant en het vinden van externe financiers hiervoor die zo op hun manier bijdragen aan de legacy van deze bijzondere plek zien wij gewenst op een aantal verschillende onderdelen, sommigen kostbaar, andere voor een groot publiek toegankelijk:

- 2x Civic Art kunstwerk van internationale allure, zoals de Haas op de Neude;
- 1/2x ander kunstwerk;
- 1x waterelement, zoals een fontijn. Dit brengt beweging, laat een plek spreken;
- Bijzondere bankjes, passend in een voor de Maliebaan unieke familie van inrichtingselementen;
- Bijzondere lantaarns, die passen bij het statige, parkachtige karakter van de Maliebaan en een vervolg vormen op bijzondere lantaarns die een aantal jaar geleden met steun van Het Fluwelen Handvat zijn geplaatst;
- Moonlight verlichting van bomen, aanlichten van panden;
- Verbijzondering van de bewegwijzering of informatieborden met verhalen van de Maliebaan;
- Een uniek toegangshek of poort;
- Vormsnoei van heesters of bomen;
- Bloeiende seizoensbeplanting, bloemenperken die meerdere jaren meegaan;
- Een lage afrastering hekwerk langs de randen van het groen of seizoensbeplanting;
- Stadsnatuurwerken zoals bee-hives;
- Seizoensgebonden paviljoen tussen de middenbaan en een van de zijpaden, van beide kanten bereikbaar, in de stijl van de parade, spiegeltenten;

4.3 AANDACHTSPUNTEN

Een belangrijke voorwaarde bij het samenwerken met externe financiers is dat er een percentage wordt afgesproken tussen de gemeente en de stichting De Maliebaan i.o. dat wordt bijgedragen aan het in stand houden van de Maliebaan als geheel, doormiddel van beheer en meerjarig onderhoud.

“DE MALIEBAAN ALS GROENE, MONUMENTALE BUITENRUIMTE VOOR ALLE UTRECHTERS”

Nico Koomanskade 1021
3072 LM Rotterdam
The Netherlands

+31 (0)10 485 5801
west8@west8.com

WEST 8

Royal HaskoningDHV

Enhancing Society Together

iReport Maliebaankruising

Inhoudsopgave

Inleiding **3**
Aanleiding 3
Doel van het onderzoek 4
Leeswijzer 5

Huidige situatie **6**
Probleemanalyse 6
Gebruikte gegevens en uitgangspunten 7
Simulaties 11

Toekomstige situatie **13**
Gebruikte gegevens en uitgangspunten 13
Variant smal 16
Variant breed 18
Veranderingen voor weggebruikers 19
Kijkwijzer simulaties 20

Conclusie en advies **26**
Conclusie en advies 26

Inleiding

Aanleiding

De route Nachtegaalstraat - Burgemeester Reigerstraat is één van de hoofdfietsroutes in Utrecht en een van de drukste van heel Nederland. Deze route is zo druk dat de gemeente de alternatieve route, de Herenroute, extra benadrukt. Hiervan is het gedeelte van de route dat via de Maliebaan loopt, de missende schakel om de verbinding tussen de Burgemeester Reigerstraat en de zuidelijke ingang van de fietsenstalling bij Utrecht Centraal compleet te maken.

De Maliebaan zelf is een brede laan met veel groen en een rijke historie. De gemeente Utrecht heeft voor de Maliebaan de ambitie om het fietsnetwerk verder te verbeteren. Daarom heeft de gemeenteraad in december 2019 een besluit genomen over de herinrichting van de Maliebaan. Daarnaast heeft zij ambities voor kwaliteitsverbetering van de openbare ruimte, zoals:

- Het verbeteren van de verkeersveiligheid;
- Het verbeteren van de openbare ruimte voor het fietsverkeer;
- Het verminderen van de nadruk op (auto)verkeersfunctie bij de inrichting;
- Het verbeteren van de openbare ruimte voor de voetganger;
- Het verbeteren/herstellen van de (historische) groen- en boomstructuur;
- Het verhogen van de verblijfskwaliteit.

Om bovenstaande ambities te realiseren, heeft de gemeenteraad besloten om de huidige hoofdrijbaan om te vormen tot een autovrije promenade voor voetgangers en fietsers. De verwachting is dat een deel van het huidige autoverkeer over de Maliebaan een andere route kiest. Dit leidt op de Maliebaan zelf tot een afname van de autointensiteit, en het kruispunt wordt hierdoor overzichtelijker. Enerzijds door de afname van de autointensiteiten, anderzijds door het autovrij maken van de hoofdrijbaan. Hierdoor is het mogelijk om de kruising van de Maliebaan met de Nachtegaalstraat/ Burgemeester Reigerstraat vorm te geven zonder verkeersregelinstallatie (VRI).

Doel van het onderzoek

De gemeente Utrecht heeft laten onderzoeken wat de gevolgen zijn van het aanpassen van de kruising Maliebaan – Nachtegaalstraat – Burgemeester Reigerstraat. Hiervoor zijn verkeerssimulaties opgesteld van de huidige situatie en twee varianten van een nieuwe kruispuntvorm. Het simulatiegebied is in het figuur hieronder weergegeven.



Onderzoeksgebied

De simulaties moeten antwoord geven op de vraag of de varianten het verkeer goed en veilig kunnen afwikkelen. Hierbij is verkeerskundig gekeken naar de volgende criteria:

Criteria	Beoordeling op:
Verbetering verkeersveiligheid	Aantal en type conflicten tussen verkeer onderling
Verbetering fietsverkeer	Gemiddelde wachttijd
	Gemiddelde reistijd belangrijke fietsverbindingen
	Voertuigverliesuren auto
Vermindering (auto)verkeersfunctie	Wachttijd
	Gemiddelde en maximale wachtrijlengte
Verbetering openbare ruimte voor voetganger	Oversteekbaarheid voor voetgangers

Leeswijzer

In deze rapportage wordt eerst de huidige situatie weergegeven, waarin een probleemanalyse en simulatie te vinden zijn. Hierna volgt de toekomstige situatie, met een beschrijving en simulatie van twee varianten. Hierna komt de beoordeling van de varianten en de conclusie en advies.

Huidige situatie

Probleemanalyse

De kruising van de Maliebaan met de Nachtegaalstraat en Burgemeester Reigerstraat is een unieke kruising in Nederland. Door de opeenvolging van drie kleinere kruispunten (van de ventwegen en de hoofdrijbaan) zijn vanuit verkeersveiligheidsoogpunt verkeerslichten nodig. Dit omdat de ventwegen eenrichtingsverkeer zijn en er daardoor bewegingen voorkomen die op een normaal kruispunt niet voorkomen. Bijvoorbeeld een U-beweging van de ventweg Maliebaan Noord naar de hoofdrijbaan van de Maliebaan in noordelijke richting.

Door de aanwezigheid van verkeerslichten, die ook nog eens alle verkeersbewegingen mogelijk moeten maken en hiervoor genoeg opstelruimte nodig is, is een groot ruimtebeslag nodig. Een overzicht van de situatie op de kruising is hieronder weergegeven. In deze figuur zijn in het rood de stopstrepen voor gemotoriseerd verkeer aangegeven, in het blauw die voor de fietsers en de rode punten zijn verkeerlichten voor voetgangers.



Bovenaanzicht huidige situatie met stopstrepen

Zoals te zien is in de figuur, liggen bepaalde stopstrepen ver van het kruisingsvlak af. Dit is bijvoorbeeld goed te zien op de Nachtegaalstraat en Burgemeester Reigerstraat, waar de stopstreep in de straat zelf ligt. Het nadeel van stopstrepen die zo ver van het kruisingsvlak af liggen is dat verkeerslichten een lange ontruimingstijd nodig hebben. Dit is de tijd die een richting krijgt om helemaal af te wikkelen, plus wat extra tijd om te zorgen dat het kruisingsvlak ook vrij is van verkeer. Met de grotere afstand tussen stopstreep en het kruisingsvlak is een langere tijd nodig om verkeer af te wikkelen. Hierdoor is de tijd dat verkeer stilstaat voor de kruising over het algemeen vrij lang, vergeleken met andere kruisingen.

Bij fietsverkeer is te zien dat een deel van het verkeer, komende vanaf de Nachtegaalstraat en Burgemeester Reigerstraat, het rode licht negeert en de ventweg al oversteekt en vervolgens wacht voor de hoofdrijbaan. Het andere deel blijft wel wachten voor de verkeerslichten die voor de ventweg staan. Bij de fietsstromen komende uit de Nachtegaalstraat en Burgemeester Reigerstraat gaan de lichten voor de ventweg en hoofdrijbaan van de Maliebaan tegelijk op groen. Hierdoor rijden de fietsers die opgesteld staan voor de ventweg en die voor de hoofdrijbaan gelijk op, waardoor er een dubbele capaciteit is voor fietsers om af te wikkelen (een soort Formule 1-start). Hierdoor is de afwikkelcapaciteit voor fietsers op deze richtingen hoger dan op een normale kruising. De keerzijde hiervan is dat voor (roodlichtnegerende) fietsers het risico op ongevallen hoger is.

Gebruikte gegevens en uitgangspunten

Voor het opbouwen van de simulatie van de huidige situatie is gebruik gemaakt van de volgende gegevens:

- Tellingen van gemotoriseerd verkeer, uitgevoerd in december 2016
- Tellingen van fietsverkeer, uitgevoerd in december 2016
- Voetgangersverkeer is niet geteld, hiervan is een inschatting gemaakt
- Kruispuntstromen op basis van een schouw in november 2015

Berekenen van herkomst en bestemming van verkeer op de kruising gebeurt op basis van onderstaand proces:

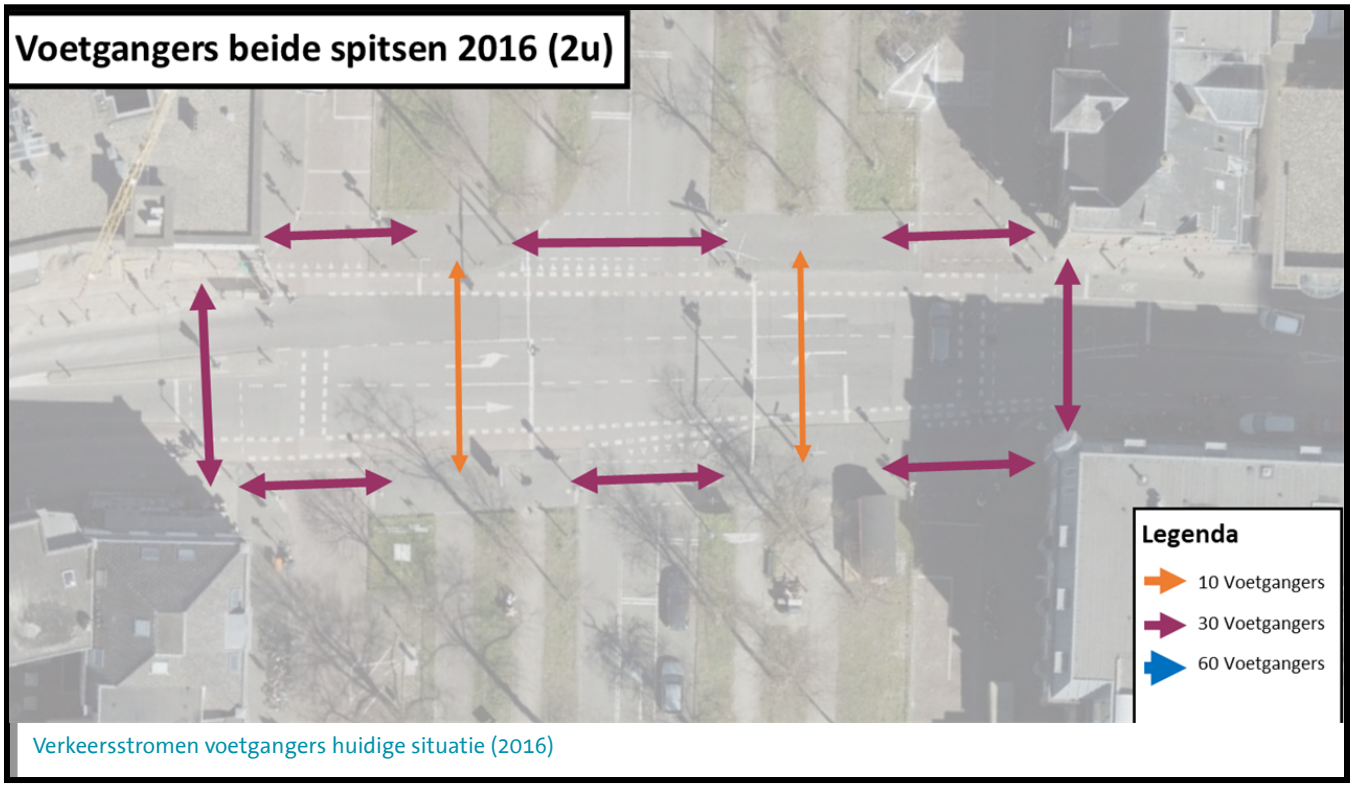


Dit proces is gevolgd voor de volgende modaliteiten en periodes:

- Gemotoriseerd verkeer, ochtend- en avondspits;
- Fietsverkeer, ochtend- en avondspits;
- Voetgangers.

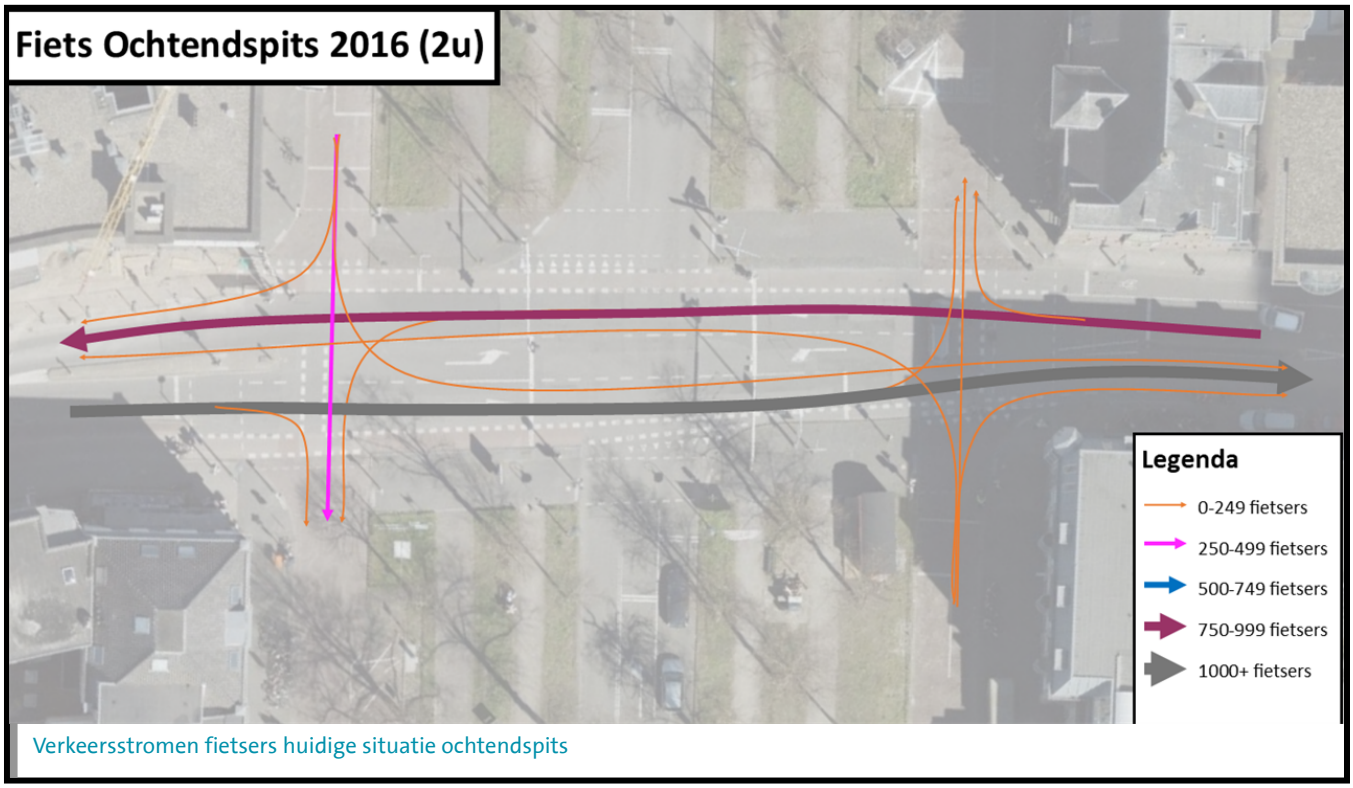
Met het combineren van de tellingen en berekening van de verkeersstromen, komen wij op de verkeersstromen zoals weergegeven in de figuren hieronder per modaliteit.

Verkeersstromen voetgangers

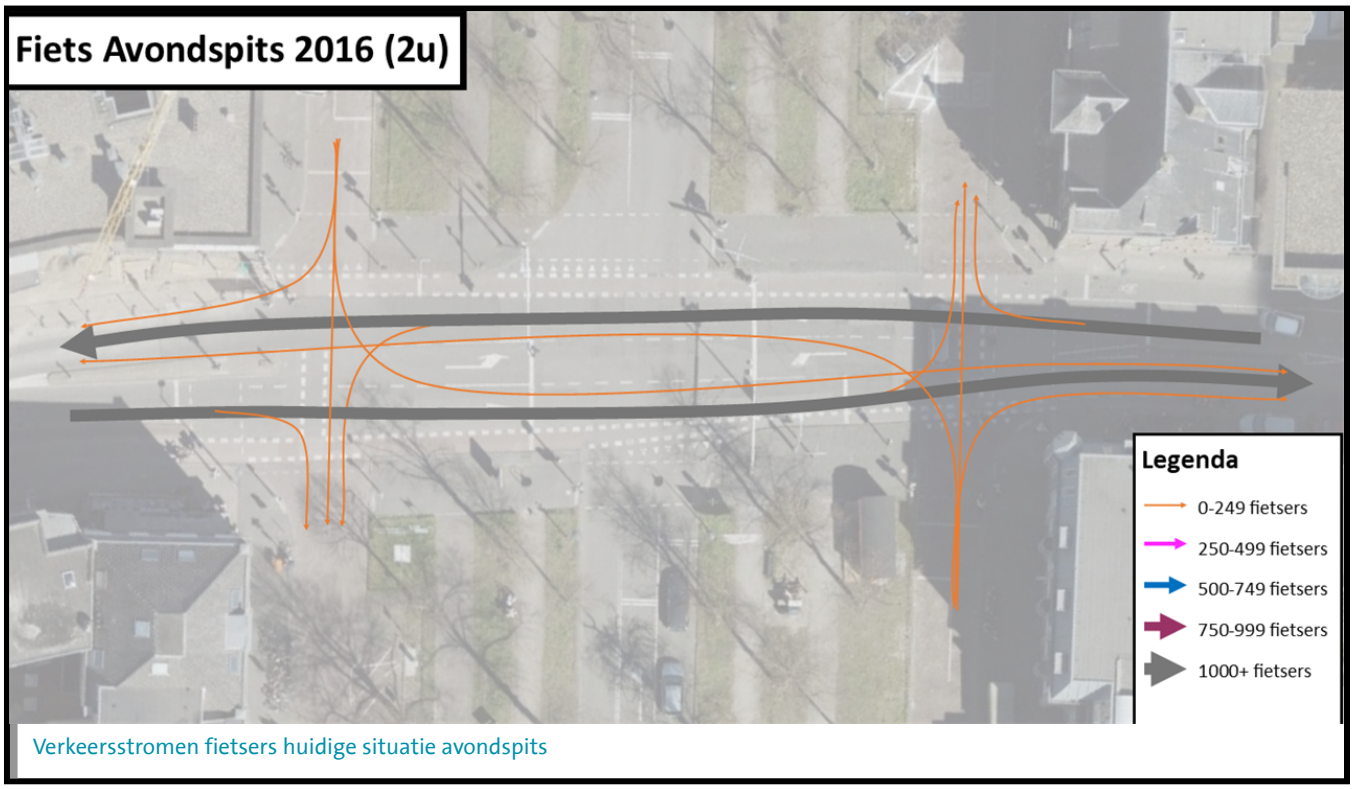


Verkeersstromen voetgangers huidige situatie (2016)

Verkeersstromen fiets

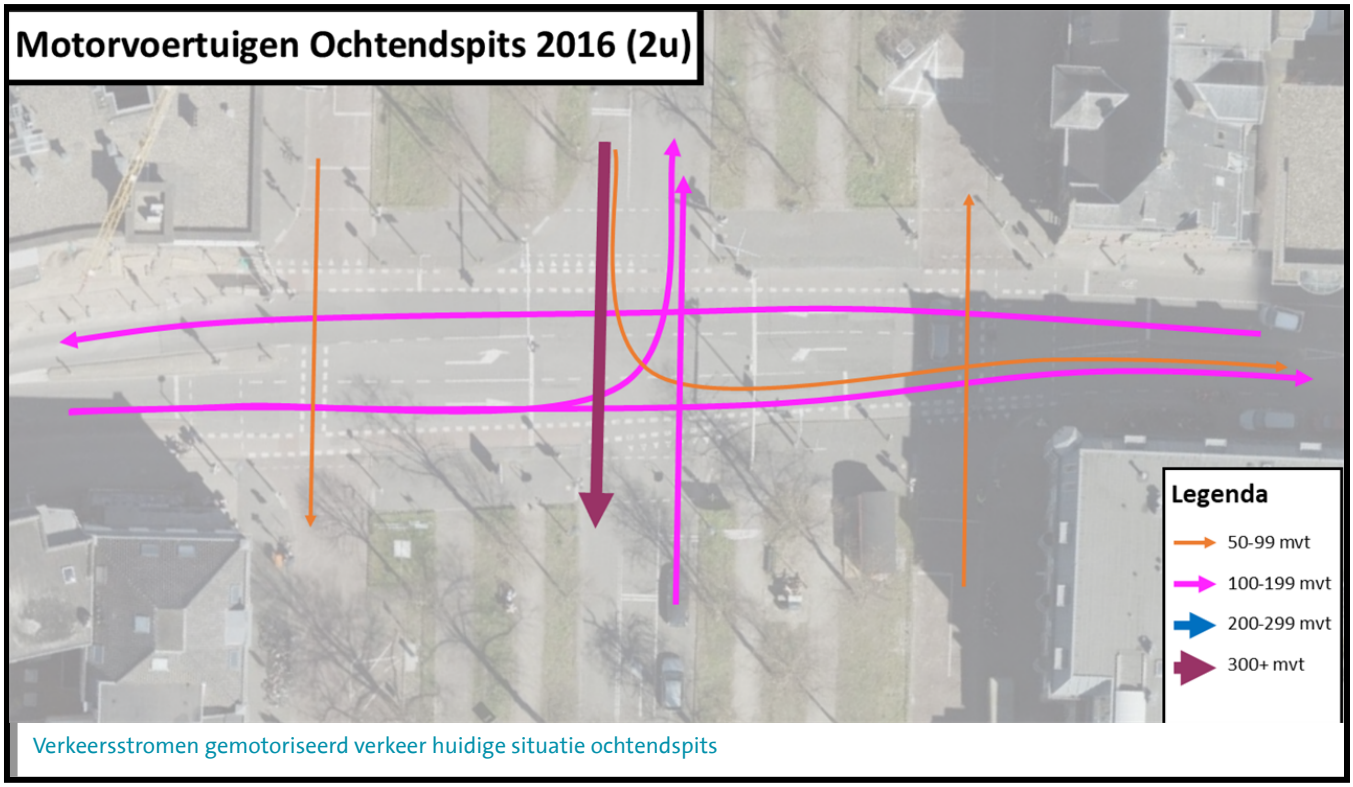


Verkeersstromen fietsers huidige situatie ochtendspits

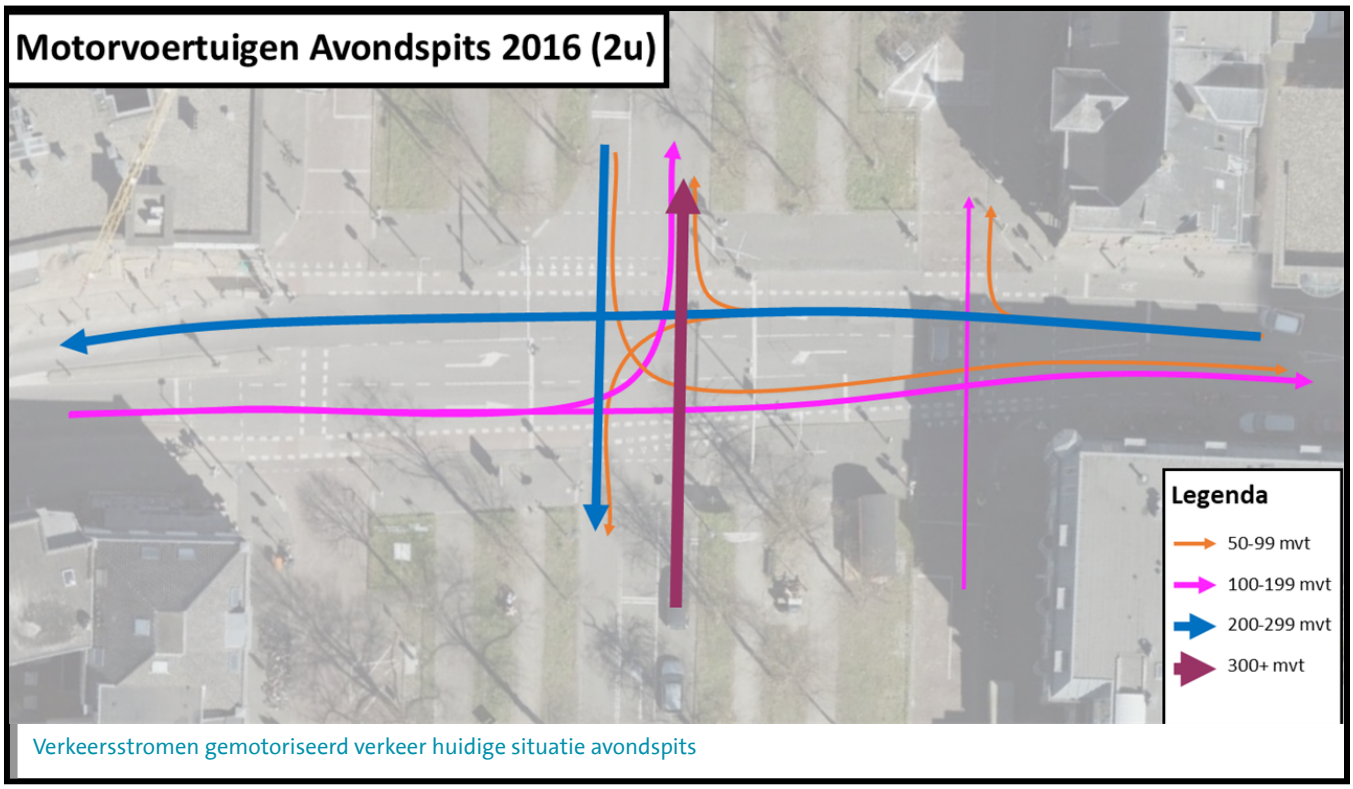


Verkeersstromen fietsers huidige situatie avondspits

Verkeersstromen gemotoriseerd verkeer



Verkeersstromen gemotoriseerd verkeer huidige situatie ochtendspits



Verkeersstromen gemotoriseerd verkeer huidige situatie avondspits

Bij het gemotoriseerd verkeer is een ondergrens van 50 motorvoertuigen per spitsperiode gehanteerd. Hierdoor staan bepaalde bewegingen, zoals de U-bewegingen vanaf de ventweg de hoofdrijbaan op, niet weergegeven in de figuren.

De drukste verkeersstroom in de ochtendspits is van Maliebaan Noord naar Maliebaan Zuid. In de avondspits is de drukste verkeersstroom precies omgekeerd. Echter is een aantal van 300 motorvoertuigen per twee uur spits in absolute aantallen niet veel.

Uitgangspunten

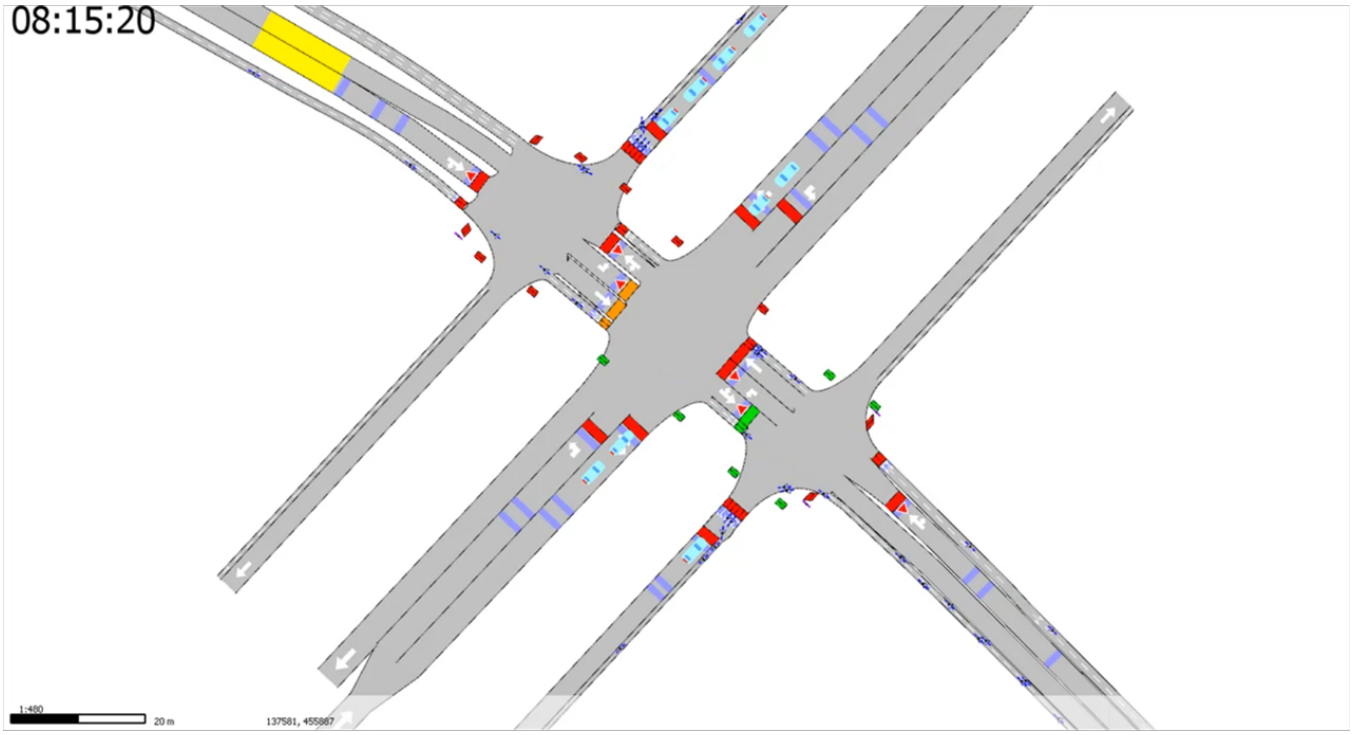
De volgende uitgangspunten zijn gehanteerd voor de simulatie van de huidige situatie:

- De huidige inrichting van de wegen (dus voor reconstructie Nachtegaalstraat en Burgemeester Reigerstraat in 2021) is gebruikt in de simulatie.
- Vanuit observatie is bekend dat veel fietsverkeer de verkeerslichten voor de ventwegen negeert en opstelt voor de hoofdrijbaan, dit is ook overgenomen in de simulatie.
- De huidige situatie is een situatie zónder corona. Voor de toekomst is nog niet bekend wat de invloed gaat zijn.
- Er is een inschatting gemaakt voor de hoeveelheid voetgangers voor de huidige situatie. Bij meer voetgangers zullen er per groenfase meer voetgangers oversteken, maar is de groenfase dus gelijk. Hiermee zijn (meer) voetgangers niet maatgevend voor de afwikkeling van de kruising.
- Er zijn tellingen zijn gedaan in 2015, 2016 en 2019. Er is gekozen om te werken met de telling uit 2016, omdat deze maatgevend is en de groei van het autoverkeer beperkt was. De telling van 2019 was lager dan 2016 in zijn geheel. Dat wil zeggen dat als de intensiteiten van 2016 goed afgewikkeld worden, die van 2019 ook goed afgewikkeld kunnen worden. Op een aantal takken was de telling van 2019 daarnaast ook lager dan die van 2016, dit was met name op de ventwegen.

Simulaties

Simulatie ochtendspits

In de ochtendspitssimulatie zijn in het filmpje de vijf drukste minuten laten zien in de spits Dit is van 08:15 tot 08:20.



Het simulatiefilmpje is opgenomen in de bijlage.

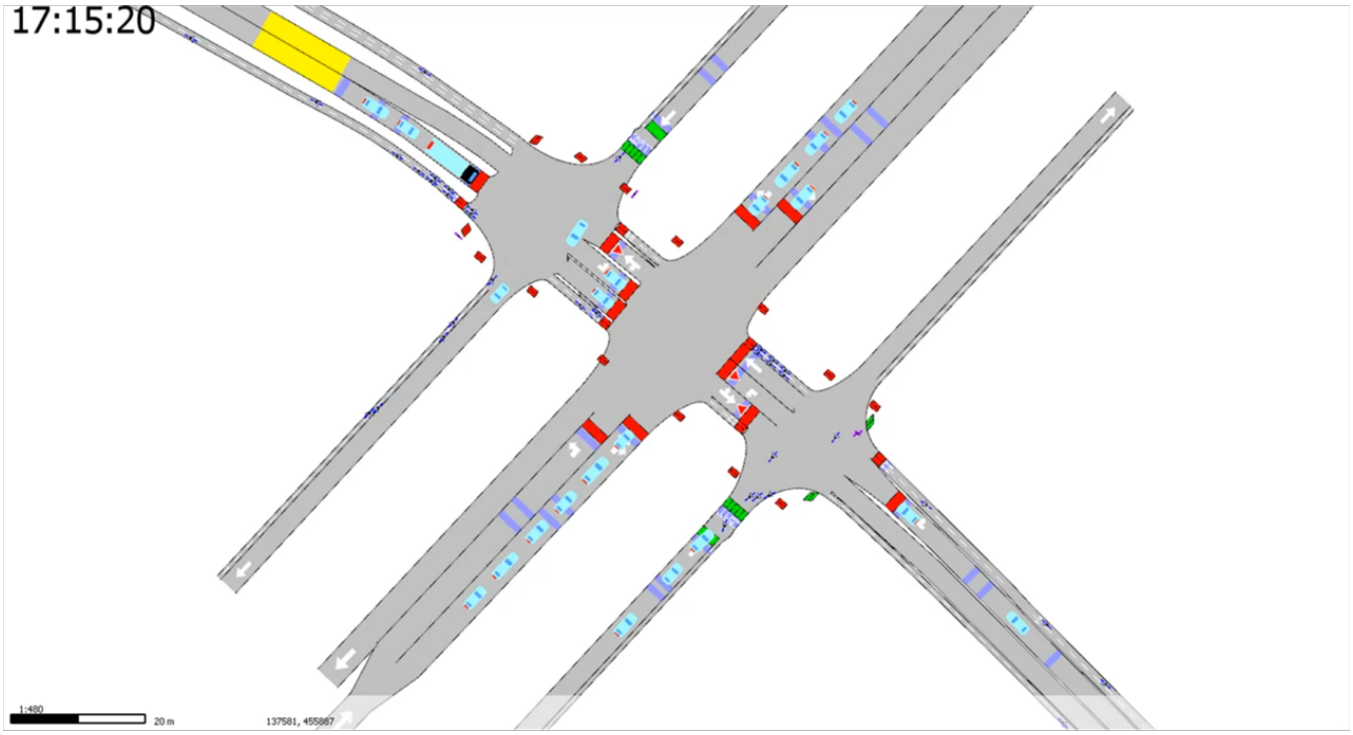
In het filmpje zijn de volgende opmerkelijkheden te zien:

- Een deel van de fietsers vanuit de Burgemeester Reigerstraat en Nachtegaalstraat negeert de verkeerslichten voor de ventweg, en stelt zich op voor de kruising met de hoofdrijbaan. Te zien is dat de fietsers vervolgens tegelijk groen krijgen en als een Formule 1-start wegfietsen. Hierdoor is de afwikkelingscapaciteit voor fietsers hoog op deze richtingen.
- Autoverkeer dat vanaf de Burgemeester Reigerstraat en de Nachtegaalstraat rijdt, en linksafslaan wil rijden naar respectievelijk de Maliebaan Zuid of Noord, moet lang wachten op de rechtdoorgaande stroom auto's en fietsers.
- Er staan telkens ongeveer 10 auto's tegelijk te wachten voor de kruising, op alle takken.
- Verkeer dat vanaf de ventweg komt en bijvoorbeeld naar de hoofdrijbaan terug wilt rijden, moet twee keer wachten voor verkeerslichten. Een voorbeeld van een automobilist die deze beweging wil maken is te zien tussen het begin van het filmpje, dat begint om 8.15:00. Deze auto staat opgesteld bij de ventweg van de Maliebaan noord, en wil terug richting het noorden over de hoofdrijbaan. Uiteindelijk duurt dit tot 8.16.:50 totdat deze de kruising is gepasseerd.

De simulatie geeft een goede weergave van de huidige situatie. De situatie is herkenbaar en typische verschijnselen die optreden op de kruisingen zijn goed weergegeven, zoals de roodlichtnegatie van (een deel van) de fietsers.

Simulatie avondspits

In de avondspitssimulatie zijn in het filmpje de vijf drukste minuten laten zien in de spits Dit is van 17:15 tot 17:20.



Het simulatiefilmpje is opgenomen in de bijlage.

In het filmpje zijn de volgende opmerkelijkheden te zien:

- De afwikkeling van de linksafstrook vanuit de Nachtegaalstraat richting de Maliebaan Noord is niet volledig. Er is één auto te zien die een extra cyclus moet wachten, om 17.15:15.
- Er ontstaan lange wachtrijen fietsers in de Burgemeester Reigerstraat en Nachtegaalstraat.
- Rechtsafslaand autoverkeer komende vanaf de Burgemeester Reigerstraat en Nachtegaalstraat dat de ventweg inrijdt moet een stroom fietsers voorrang geven. Hierdoor moeten zij soms lang wachten, voor een voorbeeld zie 17.18:33
- Daarnaast is net als in de ochtendspits ook te zien dat (een deel van) de fietsers vanuit de Burgemeester Reigerstraat en Nachtegaalstraat de verkeerslichten voor de ventweg negeren, en zich opstellen voor de hoofdrijbaan.

De simulatie geeft een goede weergave van de huidige situatie. De situatie is herkenbaar en typische verschijnselen die optreden op de kruisingen zijn goed weergegeven, zoals de roodlichtnegatie van (een deel van) de fietsers.

Toekomstige situatie

Gebruikte gegevens en uitgangspunten

Voor de toekomstige situatie is uitgegaan van:

- Afname autoverkeer op de kruising (uit verkeersmodel)
- Toename fietsverkeer op de kruising (uit verkeersmodel)
- Toename voetgangers door promenade Maliebaan

Vervolgens zijn de herkomsten en bestemmingen op de kruising berekend met onderstaand proces:

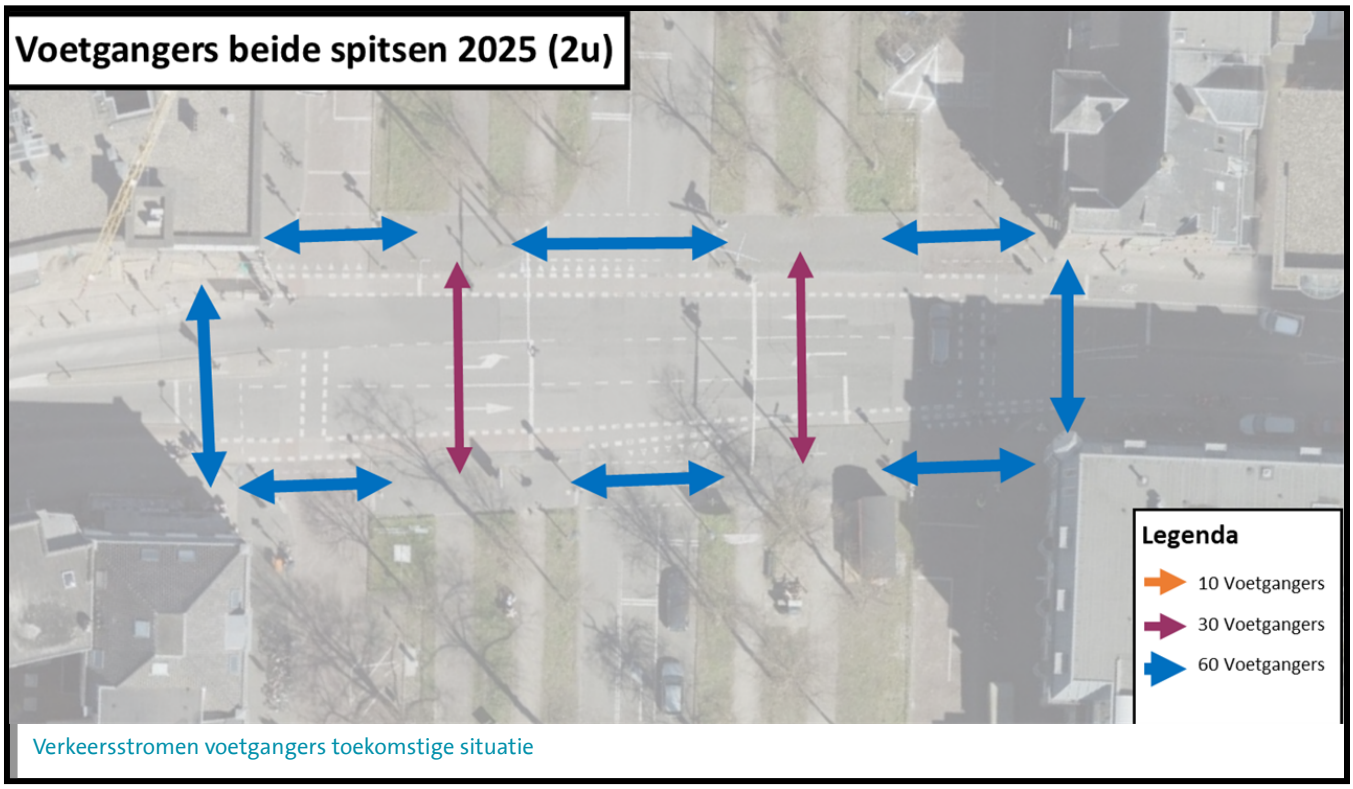


Dit proces is gevolgd voor de volgende modaliteiten en periodes:

- Gemotoriseerd verkeer, ochtend- en avondspits;
- Fietsverkeer, ochtend- en avondspits;
- Voetgangers.

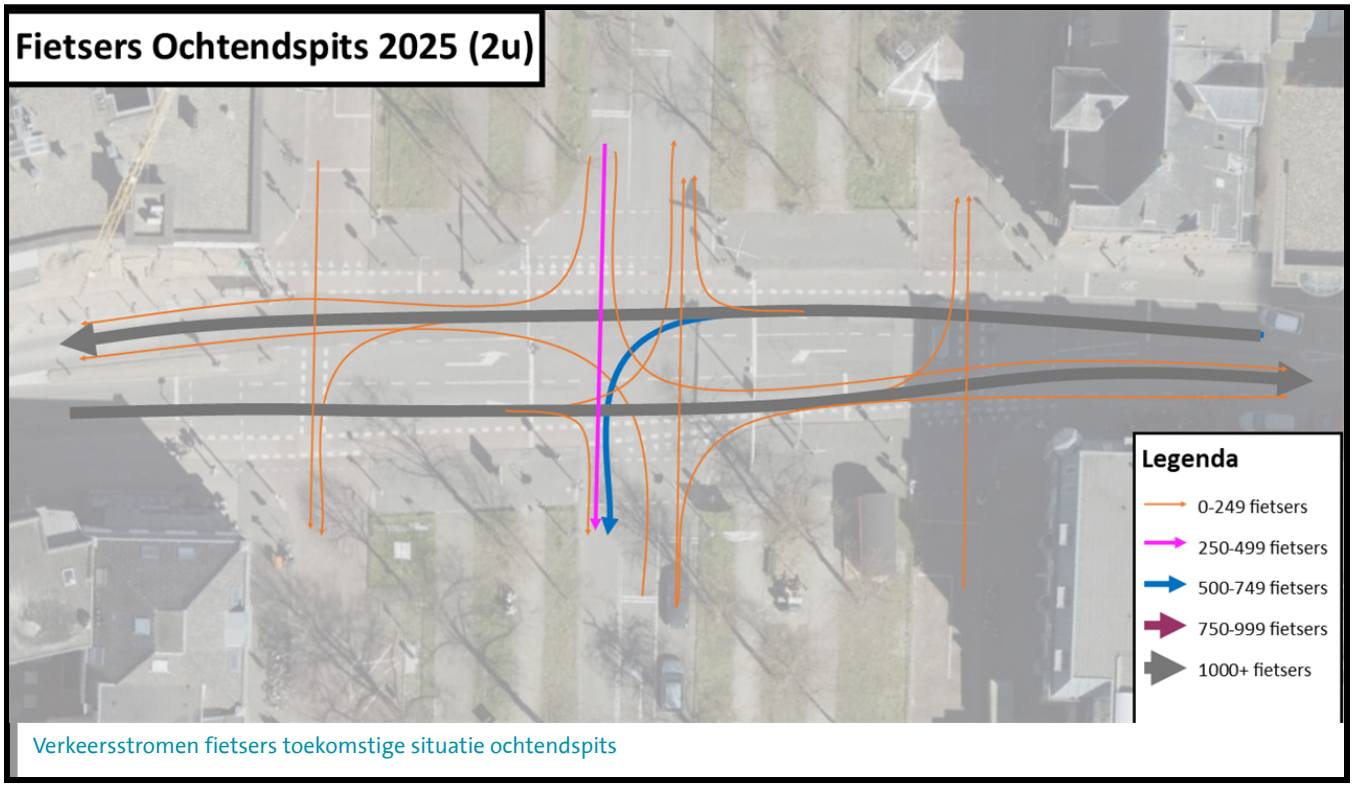
Met het combineren van de tellingen en berekening van de verkeersstromen, komen wij op de verkeersstromen zoals weergegeven in de figuren hieronder per modaliteit.

Verkeersstromen voetgangers

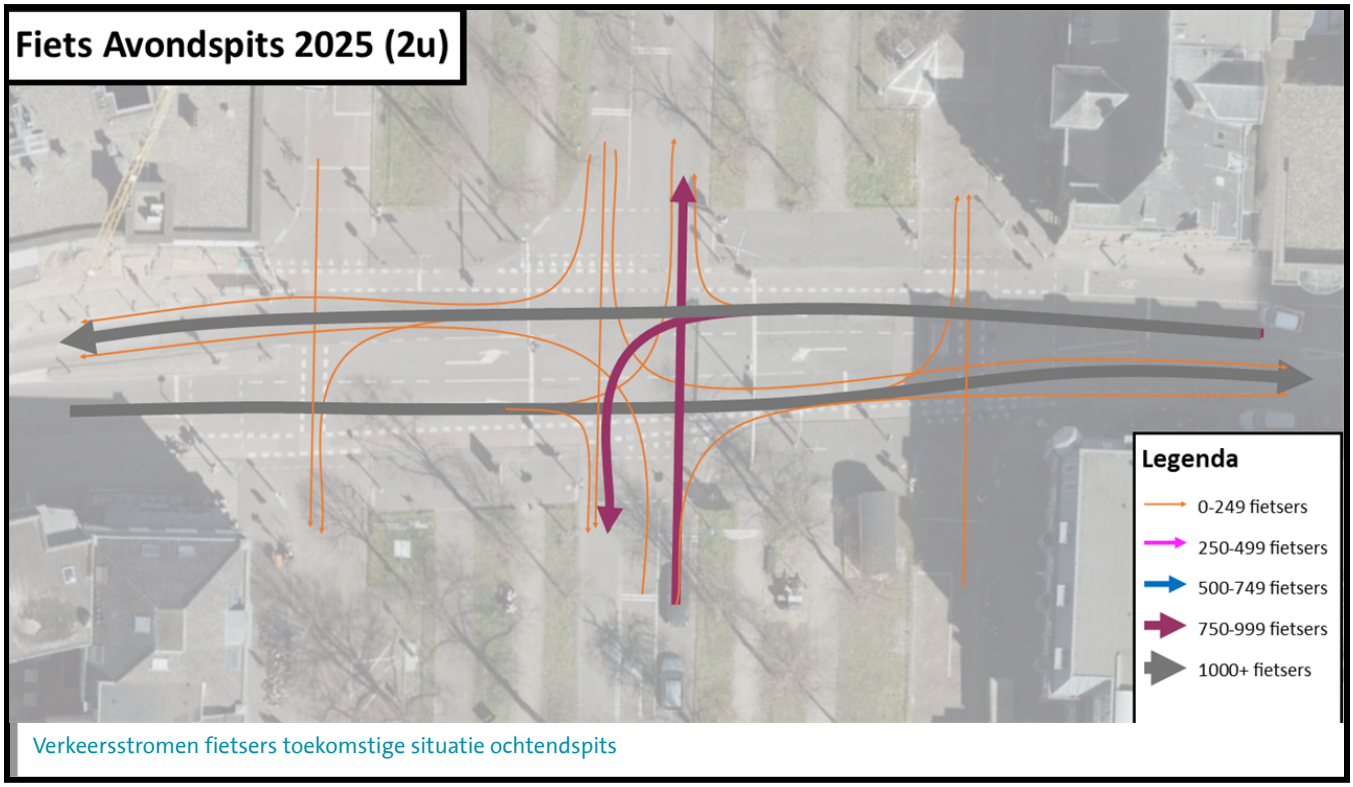


Verkeersstromen voetgangers toekomstige situatie

Verkeersstromen fietsers

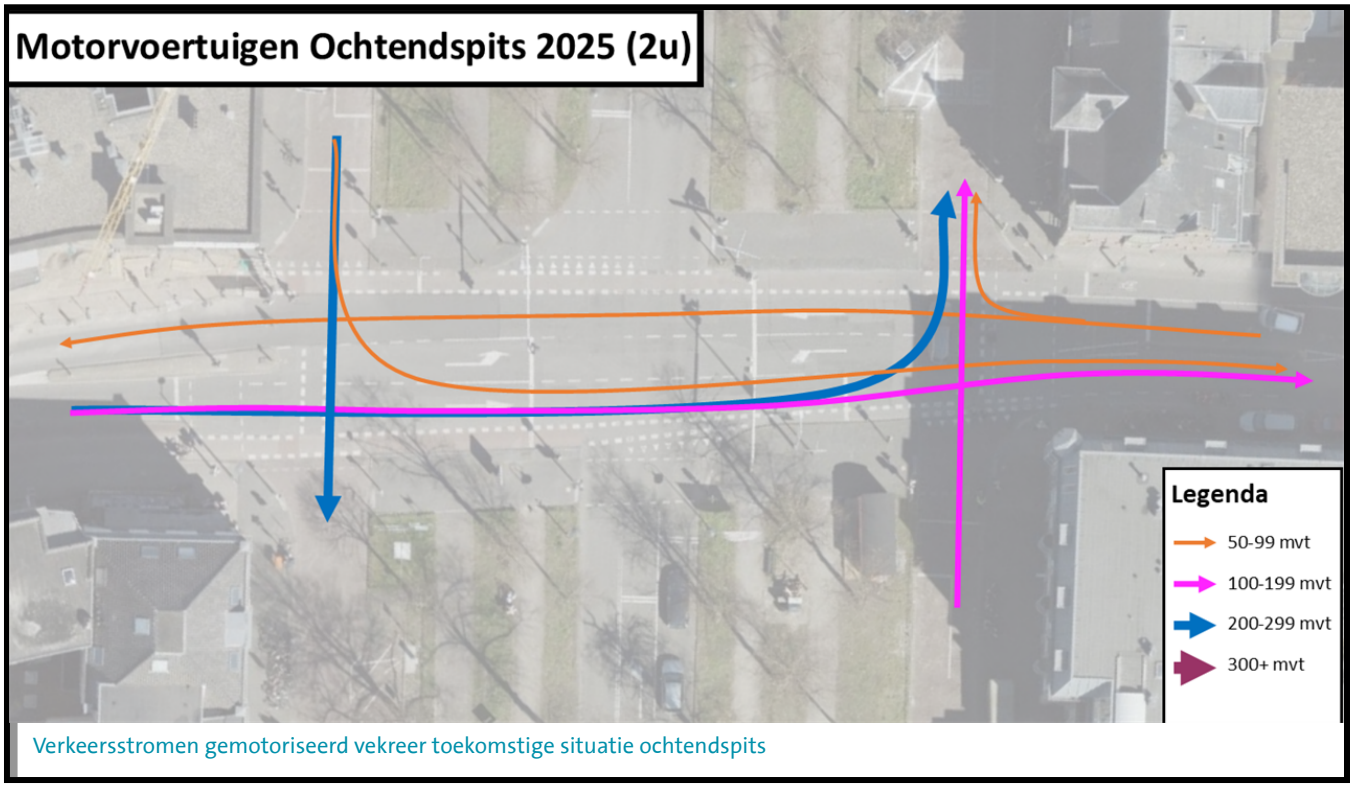


Verkeersstromen fietsers toekomstige situatie ochtendspits

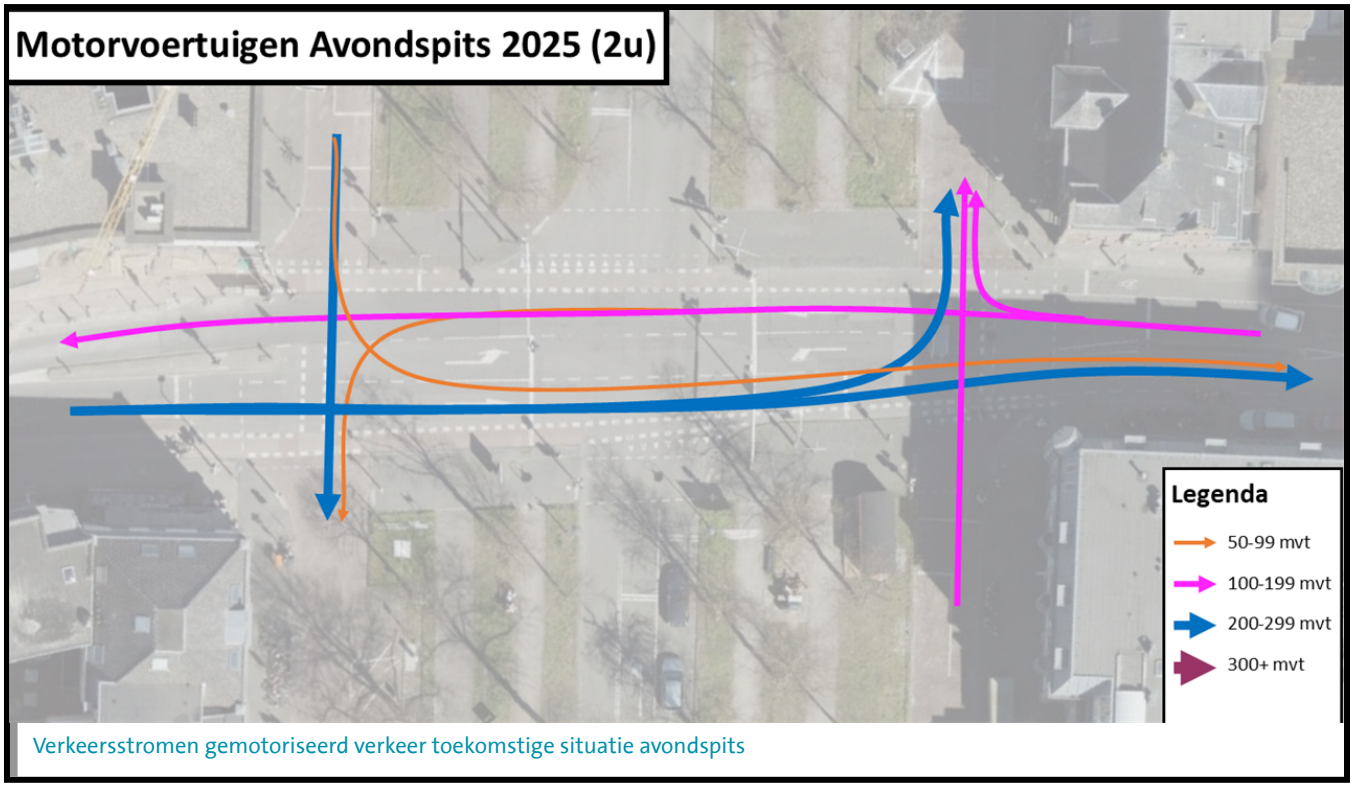


Verkeersstromen fietsers toekomstige situatie ochtendspits

Verkeersstromen gemotoriseerd verkeer



Verkeersstromen gemotoriseerd vekreer toekomstige situatie ochtendspits



Verkeersstromen gemotoriseerd verkeer toekomstige situatie avondspits

Uitgangspunten

De volgende uitgangspunten zijn gehanteerd voor de simulatie van de toekomstige situatie:

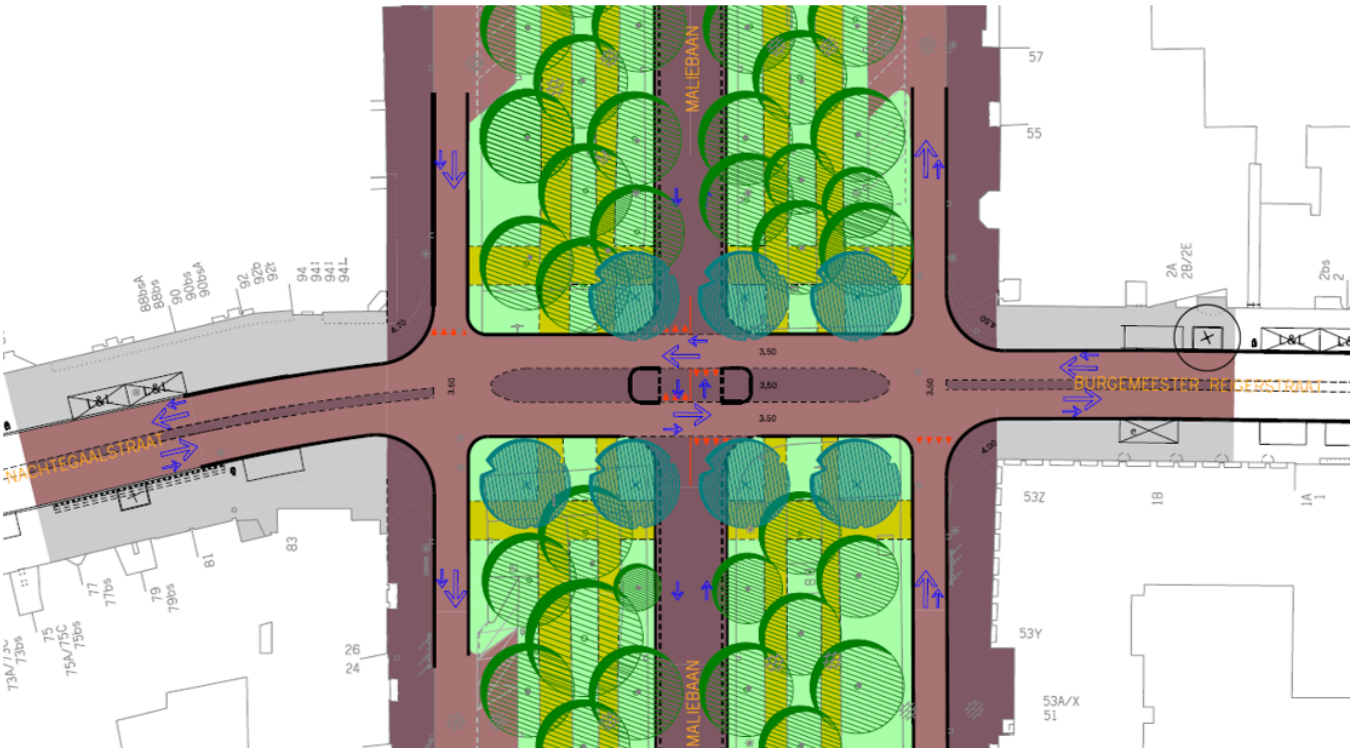
- We gaan uit van de Burgemeester Reigerstraat en Nachtegaalstraat als fietsstraat met een maximale snelheid van 30 kilometer per uur.
- De ventwegen worden versmald.
- De huidige hoofdrijbaan van de Maliebaan wordt in de toekomstige situatie een promenade voor fietsers en voetgangers.

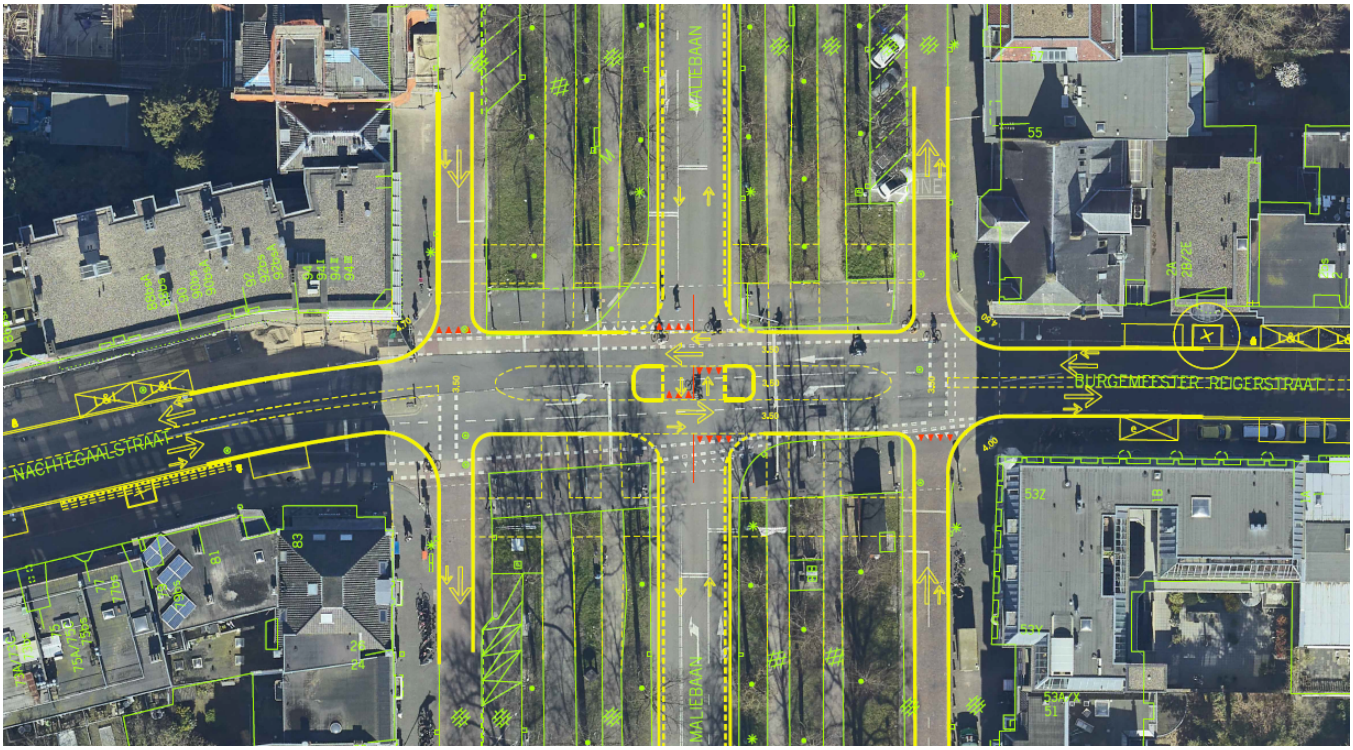
Voor de simulaties is gebruik gemaakt van twee inrichtingsvarianten van de kruising Maliebaan – Nachtegaalstraat – Burgemeester Reigerstraat. Deze twee varianten zijn te beschouwen als uitersten:

- Zo smal mogelijk (variant smal)
- Binnen de bestaande breedte van de weg (variant breed)

Deze twee varianten zijn via de balk boven te bekijken.

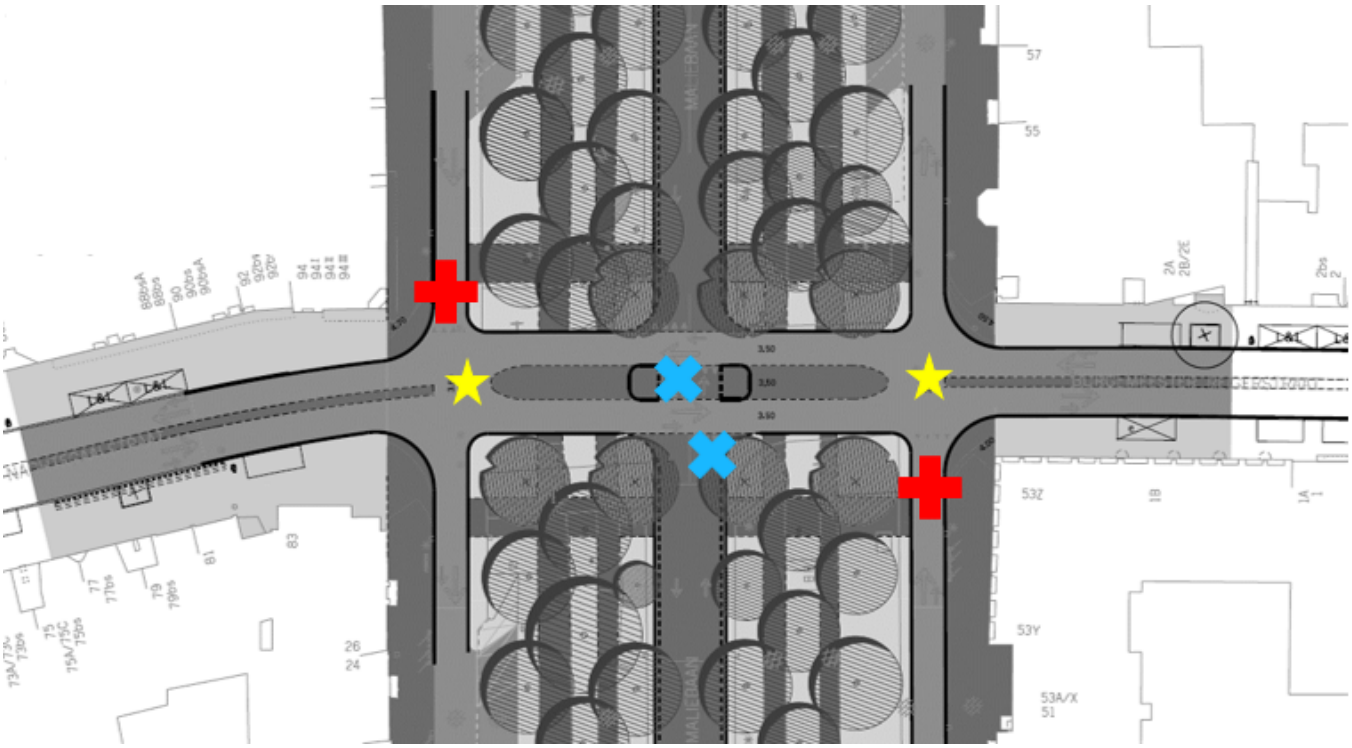
Variant smal





Bovenstaande figuren zijn gebaseerd op informatie die nu beschikbaar is. Dit zijn echter voorlopige ontwerpen en kunnen in de toekomst dus nog veranderen door nieuw beschikbare informatie, bijvoorbeeld over de aanwezigheid van kabels en leidingen of bomen. Bovenstaand ontwerp is dus nog niet het definitieve ontwerp.

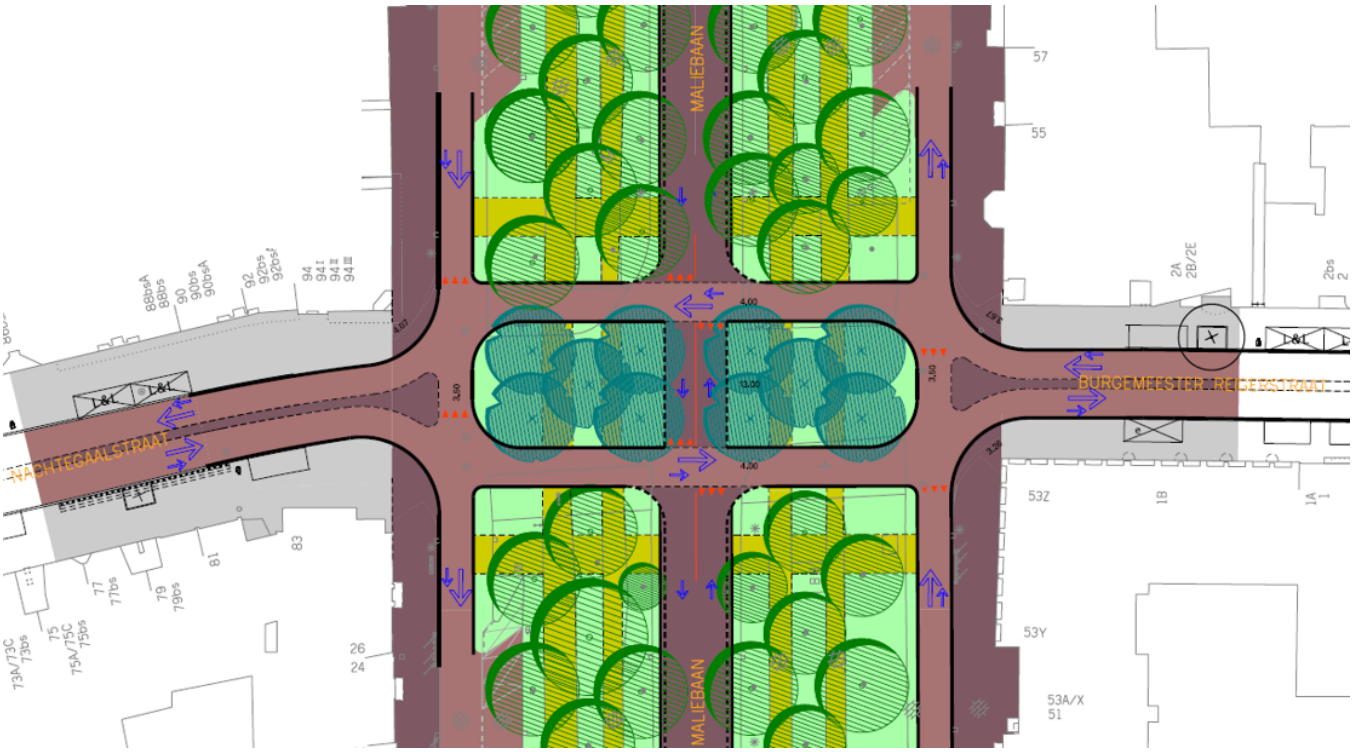
In de smalle variant wordt de huidige rijbaan op de kruising versmald. Hiervoor in de plaats komt een overrijdbaar middeneiland met twee rijstroken, in de richting van de Nachtegaalstraat en de Burgemeester Reigerstraat. De toeleidende wegen Nachtegaalstraat, Burgemeester Reigerstraat en de ventwegen van de Maliebaan worden allen ten opzichte van de huidige situatie versmald, zodat auto's achter fietsers blijven rijden. Dit wordt ook doorgezet over de kruising. De Nachtegaalstraat en Burgemeester Reigerstraat worden fietsstraten. Het middeneiland is breed genoeg om met een fiets op te stellen. De promenade is alleen geschikt voor fietsers en voetgangers. De voetgangersoversteekplaatsen zijn in de ontwerpen indicatief aangegeven, de locatie is nog afhankelijk van aanwezige kabels en leidingen en waar bomen staan.

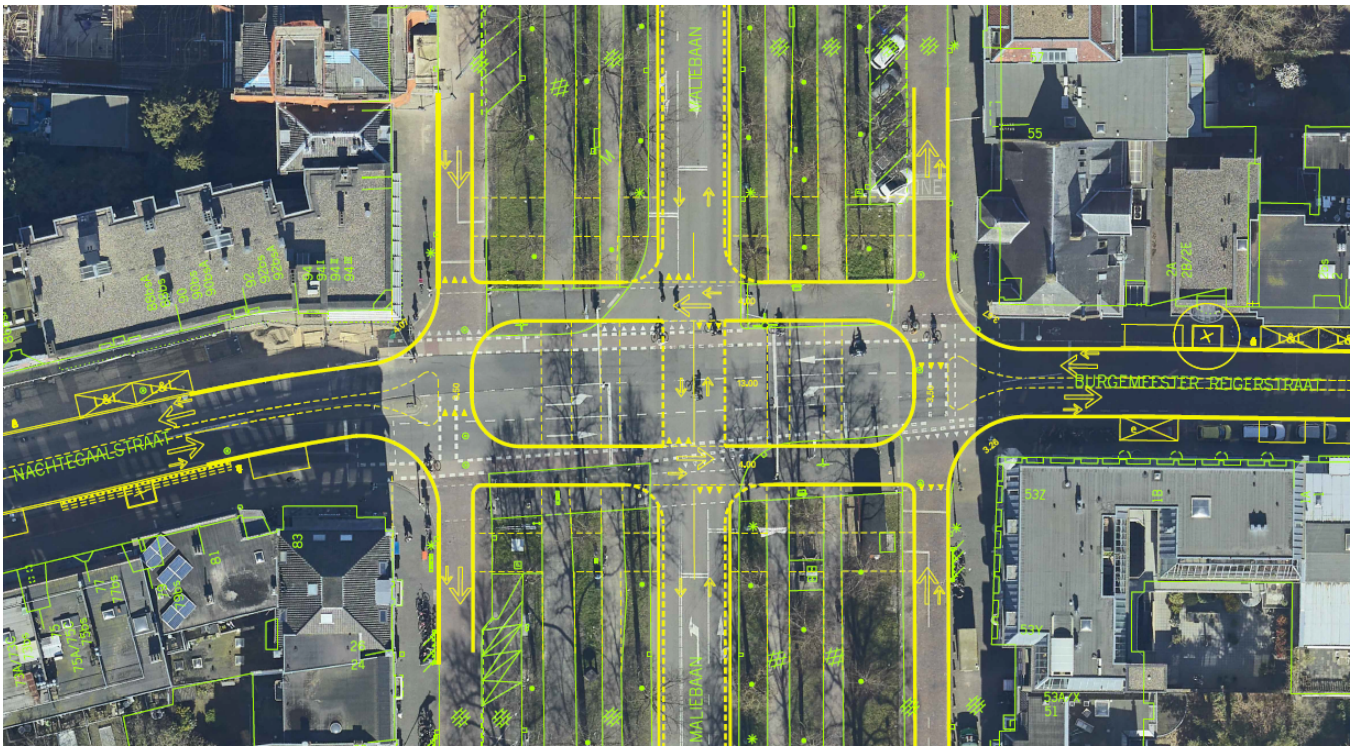


Het auto- en fietsverkeer op de route Nachtegaalstraat – Burgemeester Reigerstraat hoeft geen voorrang te verlenen, en krijgt voorrang van al het overige verkeer. Het linksafslaande verkeer komende uit de Nachtegaalstraat en Burgemeester Reigerstraat geeft voorrang aan de rechtdoorgaande stroom vanuit deze wegen, dit is ook aangegeven op de locatie met de gele ster. Auto- en fietsverkeer vanaf de Maliebaan ventweg geeft voorrang aan het verkeer op de Nachtegaalstraat – Burgemeester Reigerstraat, bij de rode plus.

Fietsers over de Herenroute geven bij het middeneiland voorrang aan het verkeer over de Nachtegaalstraat – Burgemeester Reigerstraat, aangegeven met een blauwe plus. Voetgangers geven al het andere verkeer voorrang.

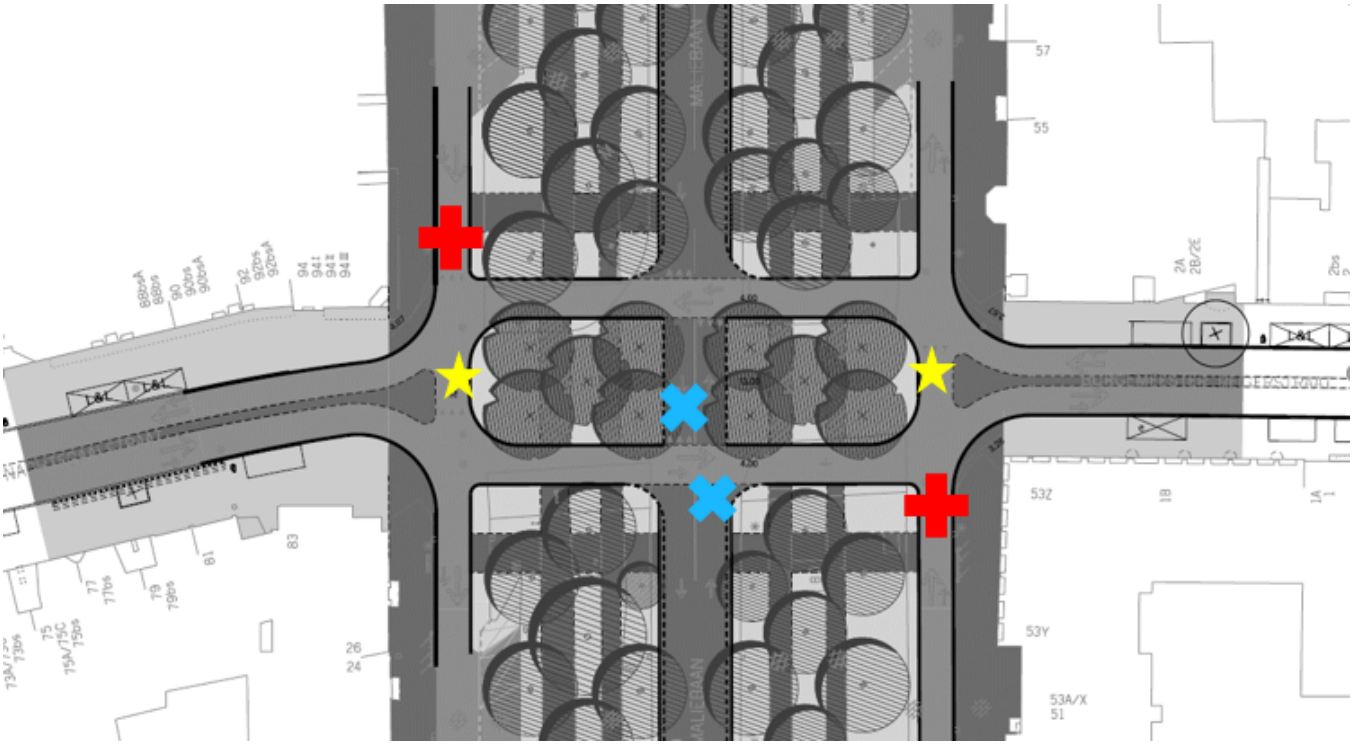
Variant breed





Bovenstaande figuren zijn gebaseerd op informatie die nu beschikbaar is. Dit zijn echter voorlopige ontwerpen en kunnen in de toekomst dus nog veranderen door nieuw beschikbare informatie, bijvoorbeeld over de aanwezigheid van kabels en leidingen of bomen. Bovenstaand ontwerp is dus nog niet het definitieve ontwerp.

In de brede variant is het middeneiland een stuk groter. Hierbij komen de rijstroken te liggen tot de zijkanten van de trottoirs nu. Door het grotere middeneiland is er meer ruimte om op te stellen voor fietsers. Daarnaast is er daardoor ook ruimte voor één auto om tussen de rijstroken op te stellen en te wachten op auto's komende uit de Nachtegaalstraat of Burgemeester Reigerstraat. Ook hier is weer sprake van smalle rijstroken waardoor auto's en fietsers achter elkaar blijven rijden.



Het auto- en fietsverkeer op de route Nachtegaalstraat – Burgemeester Reigerstraat hoeft geen voorrang te verlenen, en krijgt voorrang van al het overige verkeer. Het linksafslaande verkeer komende uit de Nachtegaalstraat en Burgemeester Reigerstraat geeft voorrang aan de rechtdoorgaande stroom vanuit deze wegen, dit is ook aangegeven op de locatie met de gele ster. In deze variant is ook ruimte voor één auto tussen de rijstoken om op te stellen. Auto- en fietsverkeer vanaf de Maliebaan ventweg geeft voorrang aan het verkeer op de Nachtegaalstraat – Burgemeester Reigerstraat, bij de rode plus.

Fietsers over de Herenroute geven bij het middeneiland voorrang aan het verkeer over de Nachtegaalstraat – Burgemeester Reigerstraat, aangegeven met een blauwe plus. Hier hebben ze wel meer ruimte om op te stellen door het bredere middeneiland. Voetgangers geven al het andere verkeer voorrang.

Veranderingen voor weggebruikers

Voor beide varianten geldt dat:

- Voetgangers krijgen meer mogelijkheden en plaatsen om over te steken. Daarnaast is de toekomstige situatie veiliger voor de voetgangers omdat de roodlichtnegatie van andere weggebruikers afneemt. Wel moeten de voetgangers voorrang verlenen aan het overige verkeer, er komen geen zebrapaden.
- Voor fietsers (e-bikes/brommers) geldt dat zij meer routekeuzes hebben door de herinrichting, waardoor het totaalaantal fietsers zich verspreidt. Ook krijgen zij een betere plek op de weg, door de smalle wegen en fietsstraten blijft het gemotoriseerd verkeer achter de fietsers. Hierdoor neemt ook de attentie van de andere weggebruikers op de fietsers toe.
- De bestuurders van het gemotoriseerd verkeer (auto's/vrachtauto's/bussen) krijgen in beide varianten een duidelijkere situatie door de vermindering van het aantal routemogelijkheden. Ook nemen in het algemeen de wachttijden af doordat de verkeerslichten verdwijnen.

Kijkwijzer simulaties

Simulaties met een dynamisch verkeersmodel zijn in dit onderzoek uitgevoerd als een van de ondersteunende instrumenten om de effecten van de voorrangskruispunten te bepalen. Ze geven een indicatief beeld van de doorstroming (aantal hiaten) en een beeld van de mogelijke wachtrijen. Voor bijvoorbeeld het inschatten van de verkeersveiligheid en de afwikkeling van het verkeer op de wegvakken geeft het model slechts een beperkte onderbouwing (aanvullende analyse is hiervoor nodig).

De verkeerssimulatie geeft een indruk van de doorstroming van het verkeer van bovenaf. Hierbij is het vooral een visuele weergave van het digitale rekenmodel. De onderstaande aandachtspunten zijn van belang omdat hier vanuit visueel oogpunt gekozen is voor een specifieke weergave (dit om een relatief waarheidsgetrouw beeld te krijgen van de afwikkeling van het verkeer).

Aandachtspunten bij alle simulaties zijn:

- De simulaties zijn vier keer versneld afgespeeld, en kan hierdoor meer overkomen als een “wespennest”. Zonder versnelling is dit minder. Hierdoor kan het ook lijken dat bepaalde deelnemers worden overreden, maar dit is natuurlijk niet zo.
- In de smalle variant is de overrijdbare middenberm als opstelstrook linksaf weergegeven. Dit is gedaan omdat het simulatieprogramma geen overrijdbare middenberm kent maar hierdoor kunnen we wel de verkeerskundige afwikkeling bekijken.
- Voetgangers steken op bepaalde punten over waar ze het vaakst zullen oversteken, maar voor voetgangers geldt dat zij overal kunnen oversteken. Echter in de simulatie is dit niet mogelijk. De voetgangers die oversteken over de middenberm zijn in het midden van de twee “eilanden” weergegeven. De voetgangers die bij de promenade oversteken steken met de fietsers over en zijn niet weergegeven, omdat zij geen invloed hebben op de verkeerskundige afwikkeling.
- De voetgangers en fietsers zijn visueel vergroot, dit om ze zichtbaarder te maken in de weergave (zeker de fieters zijn van groot belang voor de doorstroming). De lijnen zijn veel dikker gemaakt om ze zichtbaarder te maken ten opzichte van de rest van het gemotoriseerde verkeer. Hierdoor kan het lijken alsof voetgangers of fietser worden 'overreden' (immers zijn ze visueel 'groter' dan ze daadwerkelijk zijn).

Simulaties Ochtendspits

Variant smal



Het simulatiefilmpje is opgenomen in de bijlage.

In de simulatie is te zien dat sommige auto's soms voorrang nemen terwijl ze dit eigenlijk moeten geven (zie bijvoorbeeld om 08.16:20). Zij blokkeren dan de rijrichting Nachtegaalstraat – Burgemeester Reigerstraat. Over het algemeen is de afwikkeling goed, alleen op de ventweg Maliebaan Noord ontstaat een wachtrij van maximaal vijf auto's.

Variant breed

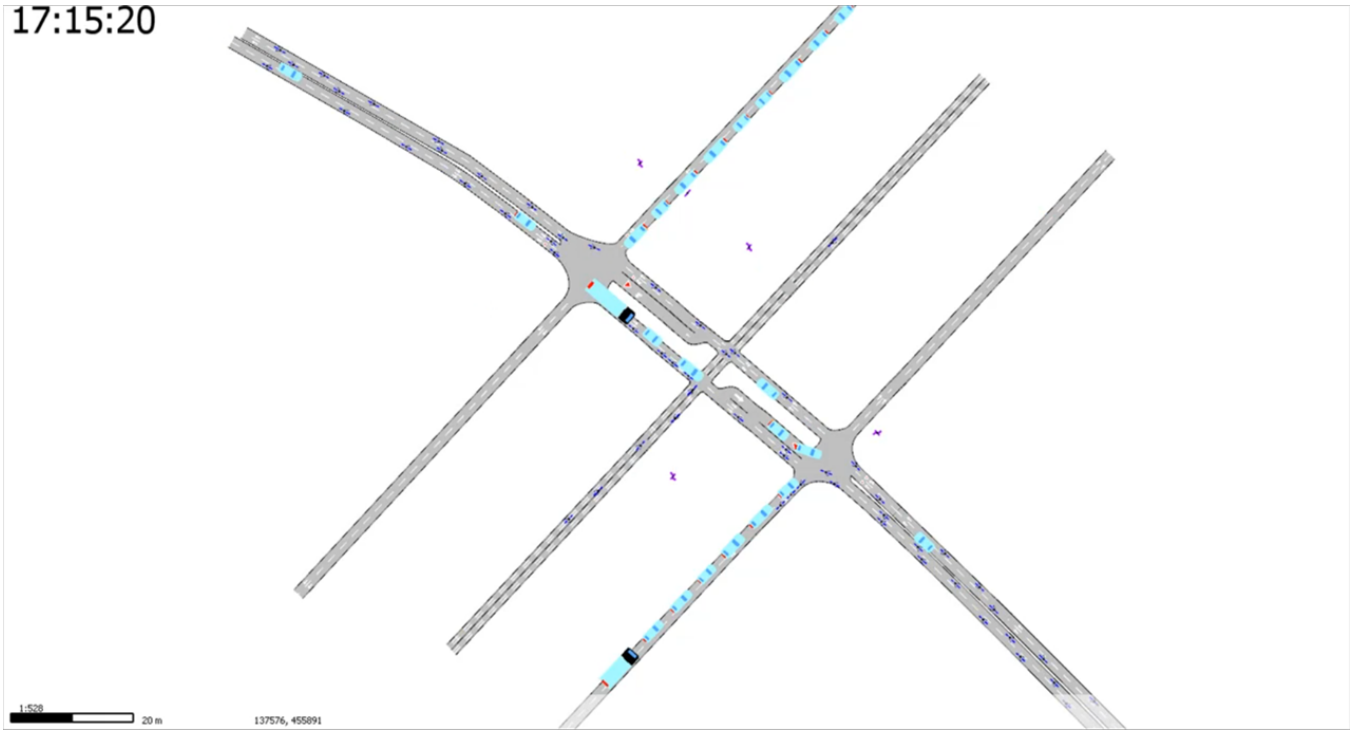


Het simulatiefilmpje is opgenomen in de bijlage.

In deze simulatie is te zien dat de opstelruimte tussen de rijstroken ervoor zorgt dat de rijstroken niet geblokkeerd worden. De afwikkeling is goed en er ontstaan geen lange wachtrijen.

Simulaties Avondspits

Variant smal



Het simulatiefilmpje is opgenomen in de bijlage.

In de smalle variant is in de avondspits te zien dat het veel drukker is dan in de ochtenspits. Er ontstaan wachtrijen , voornamelijk op de ventwegen Maliebaan Noord en Zuid. Door ongeduldig verkeer vanuit de ventwegen ontstaat daarnaast soms op de rijstroken op de kruising een kleine wachtrij. De afwikkeling op de as Nachtegaalstraat – Burgemeester Reigerstraat is echter goed, voor én fietsers en autoverkeer. Ook het verkeer op de ventwegen kan afgewikkeld worden, echter moet dit verkeer soms langer wachten dan in de ochtendspits en dan in de huidige situatie.

Variant breed



Het simulatiefilmpje is opgenomen in de bijlage.

In de brede variant is in de avondspits een wachtrij te zien op de Maliebaan Zuid, echter is deze maximaal vijf voertuigen. Door de extra opstelruimte tussen de rijstroken op de kruising is er minder last van ongeduldig autoverkeer dat voorrang neemt, al gebeurt dit nog wel. De afwikkeling van fietsers en autoverkeer in deze variant is in het algemeen goed, alleen de ventweg Maliebaan Zuid heeft soms een wachtrij.

Beoordeling

De varianten zijn beoordeeld aan de hand van de volgende criteria:

Criteria	Beoordeling op:
Verbetering verkeersveiligheid	Aantal en type conflicten tussen verkeer onderling
Verbetering fietsverkeer	Gemiddelde wachttijd
	Gemiddelde reistijd belangrijke fietsverbindingen
Vermindering (auto)verkeersfunctie	Voertuigverliesuren auto
	Wachttijd
	Gemiddelde en maximale wachtrijlengte
Verbetering openbare ruimte voor voetganger	Oversteekbaarheid voor voetgangers

Bij de beoordeling is gekeken naar het algemene beeld dat de simulaties geven. Deze beoordeling is te vinden in de tabel hieronder. Benadrukt dient te worden dat aantallen indicatief zijn en berekend zijn om onderlinge verschillen te onderzoeken (op basis van de simulatie).

Criteria	Huidig	Variant smal	Variant breed
Verkeersveiligheid			
Aantal conflictpunten	Veel conflictpunten door kruising middenbaan	Nemen af voor auto's, voor fietsers nemen deze toe	
Fietsverkeer			
Wachttijd	Door VRI aanzienlijke wachttijden	Nemen flink af door geen VRI	
Reistijd fietsroute	Door VRI aanzienlijke reistijd	Nemen flink af door geen VRI	
Vermindering (auto)verkeersfunctie			
Voertuigverliesuren Ochtendspits	18	10	7
Avondspits	31	25	20
Wachttijden	Door VRI aanzienlijke wachttijden	Nemen in het algemeen af, maar op ventwegen in de spits nemen ze toe	
Wachtrijen	Door VRI op elke richting wachtrijen	Nemen in het algemeen af, maar op ventwegen in de spits nemen ze toe	
Ruimte voor voetganger			
Oversteekbaarheid	Door VRI matige oversteekbaarheid	Veel beter door geen VRI	

In de beoordeling is te zien dat de toekomstige situatie een verbetering van het beeld laat zien ten opzichte van de huidige situatie, door de verwijdering van verkeerslichten van de kruising. Hierdoor nemen de wachttijden en -rijen, reistijden en voertuigverliesuren. De oversteekbaarheid voor voetgangers verbetert. Op de reistijden wordt in de paragraaf hieronder ingegaan. Ook door de herinrichting van de hoofdrijbaan als promenade voor fietsers en voetgangers, neemt het aantal conflictpunten voor auto's af. Fietsers hebben hier echter meer mogelijkheden en dus ook meer conflictpunten.

Reistijden

Wanneer wordt gekeken naar de reistijden op bepaalde routes, is er op bepaalde routes een grotere verbetering te zien dan op andere routes. In de onderstaande tabel zijn de routes te vinden met reistijden in secondes, afgerond per 5 seconden, voor fietsers en auto's.

Fietsverkeer							
Ochtendspits	**Huidige situatie**	**Smal**	**Breed**	**Avondspits**	**Huidige situatie**	**Smal**	**Breed**
Herenroute van Oost naar Zuid	105	45	40	Herenroute van Oost naar Zuid	110	60	40
Herenroute van Zuid naar Oost	45	40	40	Herenroute van Zuid naar Oost	50	60	40
Burg. Reigerstraat -> Nachtegaalstraat	75	55	45	Burg. Reigerstraat -> Nachtegaalstraat	70	65	50
Nachtegaalstraat -> Burg. Reigerstraat	70	50	45	Nachtegaalstraat -> Burg. Reigerstraat	65	60	50

Autoverkeer							
Ochtendspits	**Huidige situatie**	**Smal**	**Breed**	**Avondspits**	**Huidige situatie**	**Smal**	**Breed**
Maliebaan Noord -> Zuid	50	70	50	Maliebaan Noord -> Zuid	45	130	105
Maliebaan Zuid -> Noord	50	35	25	Maliebaan Zuid -> Noord	50	175	130
Nachtegaalstraat -> Maliebaan Noord	80	40	40	Nachtegaalstraat -> Maliebaan Noord	95	85	65
Burg. Reigerstraat -> Maliebaan Zuid	70	65	60	Burg. Reigerstraat -> Maliebaan Zuid	70	90	60
Nachtegaalstraat -> Burg. Reigerstraat	70	45	45	Nachtegaalstraat -> Burg. Reigerstraat	80	65	55
Burg. Reigerstraat -> Nachtegaalstraat	70	55	45	Burg. Reigerstraat -> Nachtegaalstraat	75	85	60

Bij de reistijden van fietsers is te zien dat op bijna alle routes in de ochtend- en avondspits sprake is van een verbetering in de toekomstige situatie ten opzichte van de huidige situatie. Vooral bij de route Burgemeester Reigerstraat – Nachtegaalstraat (en vice versa) neemt de reistijd voor fietsers af. Daarnaast is ook op de richting Burgemeester Reigerstraat naar Maliebaan Zuid (Herenroute) een flinke afname van de reistijd te zien. Op de omgekeerde richting is in de smalle variant in de avondspits een kleine toename van de reistijd te zien, echter is in de andere gevallen een afname te zien.

De reistijden voor de auto's nemen af op alle routes in de ochtendspits (behalve voor Maliebaan Noord naar Zuid in de smalle variant), waarbij geldt dat de afname in de brede variant net iets meer is dan in de smalle variant. In de avondspits is een tweedeling te zien, van een afname in de reistijden op de routes Nachtegaalstraat – Burgemeester Reigerstraat (en vice versa), en de linksafbewegingen van de Nachtegaalstraat naar de Maliebaan Noord en Burgemeester Reigerstraat naar de Maliebaan Zuid. Daartegenover staat dat de reistijd voor autoverkeer op de richting Maliebaan Noord naar Maliebaan Zuid en vice versa toeneemt.

Echter op de richtingen Maliebaan Noord naar Maliebaan Zuid (en vice versa) is een toename van de reistijden te zien. Dit komt doordat het verkeer hier voorrang moet verlenen en hierdoor langer moet wachten om de kruising op te kunnen rijden.

Bij de reistijden voor de auto's geldt dat de afname in reistijd bij de brede variant net iets meer is dan in de smalle inrichtingsvariant.

Conclusie en advies

Conclusie en advies

Conclusie

De kruising van de Maliebaan met de Nachtegaalstraat en Burgemeester Reigerstraat is een drukke kruising en is onderdeel van hoofdfietsroutenetwerk in Utrecht en ook een van de drukste fietsroutes in Nederland. De kruising wordt gebruikt door fietsverkeer dat van Utrecht West en Centrum naar Utrecht Oost en Utrecht Science Park fietst. Maar ook voor het lokale fietsverkeer in en direct rondom de wijk is het een belangrijk kruispunt. De komende jaren neemt de hoeveelheid fietsverkeer op de kruising nog verder toe. Daarom werkt de gemeente aan alternatieve routes, bijvoorbeeld de Herenroute over de zuidelijke Maliebaan. De herinrichting van de Maliebaan heeft als doel om de situatie voor de fiets te verbeteren: zowel de hoofdstroom die de Maliebaan oversteekt als de fietsroute via de Herenroute. Bij de herinrichting wordt de hoofdrijbaan van de Maliebaan een promenade voor fietsers en voetgangers en daardoor de verkeerslichten kunnen verdwijnen. Hiervoor zijn twee inrichtingsvarianten voor de kruising opgesteld, die getoetst zijn aan de volgende (verkeerskundige) ambities:

- Het verbeteren van de verkeersveiligheid;
- Het verbeteren van de openbare ruimte voor het fietsverkeer;
- Het verminderen van de nadruk op (auto)verkeersfunctie bij de inrichting;
- Het verbeteren van de openbare ruimte voor de voetganger;

Het toetsen van de inrichtingsvarianten heeft plaatsgevonden op basis van expert opinion van de verschillende ontwerpaspecten. Deze beoordeling is deels ondersteund door het simuleren van de huidige en toekomstige verkeerssimulatie.

Door middel van het simuleren van de huidige situatie en twee inrichtingsvarianten is onderzoek gedaan naar het functioneren van de kruising ten gevolge van de herinrichting van de Maliebaan. In beide varianten is op de kruising een middenberm aanwezig, het verschil in de varianten zit in de breedte van de middenberm. In de smalle variant wordt het gehele kruisingsvlak kleiner dan de huidige kruising. In de brede variant is de breedte gelijk aan de breedte van de verharding op de huidige kruising.

Hierbij zijn beide varianten een uiterste. Doel is het vinden van aandachtspunten richting het verder uitwerken van het ontwerp. Niet om één van beide uiterste te beoordelen als de beste van de twee.

Conclusie varianten ten opzichte van huidige situatie

In dit onderzoek zijn de volgende conclusies opgesteld over de beide varianten ten opzichte van de huidige situatie:

- De kruising kan zonder VRI goed functioneren. Het fietsverkeer stroomt goed door, net als het autoverkeer op de richting Nachtegaalstraat - Burgemeester Reigerstraat. Op deze richtingen nemen de wachtrijen en -tijden voor auto's af, echter op de Maliebaan Noord en Zuid nemen deze toe. Echter zin deze wachtrijen en -tijden niet langer dan in de huidige situatie.
- De kruising wordt in beide varianten overzichtelijker, met minder conflictpunten tussen de auto en fiets. Dit komt door de afname in verkeersstromen voor auto's. Fietsers kunnen daarentegen weer meer routes kiezen.
- Voor de meeste verkeersstromen nemen de reistijden af. Echter voor de ventwegen nemen ze toe.
- Het aantal voertuigverliersuren neemt in beide varianten af ten opzichte van de huidige situatie.
- De oversteekbaarheid voor voetgangers wordt verbeterd, omdat zij niet op het verkeerslicht hoeven wachten. Zij kunnen gebruik maken van optredende hiaten in verkeersstromen om over te steken.
- De verkeersveiligheid neemt in het algemeen toe, doordat fietsers een duidelijkere positie op de weg krijgen. Hierdoor blijven auto’s achter ze rijden. Daarnaast is in de huidige situatie veel sprake van roodlichtnegatie door fietsers, dat niet meer voorkomt in de nieuwe situatie met de voorrangskruispunten
- De autoverkeersfunctie op de kruising neemt af, doordat de kruising minder ruimte heeft die alleen bedoeld is voor auto’s. Door de verwijdering van de verkeerslichten zijn er ook geen opstelstroken nodig en kan de kruising kleiner, of met een grotere groene middenberm.

De herinrichting van de kruising Maliebaan – Nachtegaalstraat – Burgemeester Reigerstraat draagt bij aan de ambities van de gemeente Utrecht voor deze kruising. Zowel op verkeerskundig gebied, als ook op het gebied van leefbaarheid en veiligheid.

Conclusie verschil tussen varianten

De herinrichting van de Maliebaan en van de kruising Maliebaan - Nachtegaalstraat - Burgemeester Reigerstraat met één van beide inrichtingsvarianten verbetert de verkeerssituatie over het algemeen. Echter laten de twee inrichtingsvarianten nuances zien in de afwikkeling.

- Doordat verkeer vanaf de Maliebaan Noord of Maliebaan Zuid dat rechtdoor of linksaf gaat, kan stoppen tussen de rijbanen, hoeft het maar één verkeersstroom in de gaten te houden. Hierdoor is het wegbeeld voor een bestuurder rustiger dan dat het twee verkeersstromen in de gaten moet houden. Dit is verkeersveiliger, omdat een bestuurder meer attentie heeft op de aankomende stroom, en dus niet de andere stroom mogelijk over het hoofd ziet.
- Doordat het verkeer kan stoppen tussen de rijbanen, kan het gebruik maken van een hiaat in één verkeersstroom. Dit in plaats van een hiaat in twee verkeersstromen, dat minder vaak optreedt. Hierdoor is de reistijd, wachttijd en wachtrijen van verkeer op ventwegen in de brede variant korter dan in de smalle variant.

Advies

Het advies is om door te gaan met het verder uitwerken van het gekozen ontwerp met twee voorrangskruispunten. Vanuit veiligheid, doorstroming en leefbaarheid is het nieuwe onwerp een sterke verbetering. Met name voor de voetganger en fietser. Het huidige kruispunt met verkeerslichten voldoet niet meer aan de huidige maatstaven.

Voor het uitwerken van het voorgestelde ontwerp is het advies van deze varianten als volgt. De twee varianten zijn uitersten van elkaar. De kruising hoeft echter niet zo breed als in de brede variant. Echter adviseren wij wel om de opstelruimte voor minimaal één auto te behouden. Dit omdat het een rustiger beeld geeft voor bestuurders, en het verbetert de totale verkeersafwikkeling op de kruising.

Verder onderzoek op de kruising is nog nodig onder andere naar de locatie van kabels en leidingen, boomstructuur en stedenbouwkundige inrichting. Op basis van deze onderzoeken kan een definitief ontwerp voor de kruising gemaakt worden.

MALIEBAAN - UTRECHT

Cultuurhistorische verkenning en analyse



Steenhuis stedenbouw/landschap | Urban Fabric



Het beschermd stadsgezicht van Utrecht omvat sinds 1975 de middeleeuwse binnenstad met haar singels. In het kader van het landelijke Monumenten Inventarisatieproject van jongere bouwkunst en stedenbouw (1850 tot 1940) zijn de Maliebaan, het Wilhelminapark en de directe omgeving van deze laatste voorgesteld als beschermd gezicht Utrecht-Oost. De procedure loopt sinds september 2005. Na de aanwijzing zal er door de gemeente een beschermend bestemmingsplan worden vastgesteld.

INHOUD

Verantwoording **4**

Maliebaan in buiten- en binnenland **6**
In buitenland 8
In Nederland 10
Ontwikkeling Maliebaan 12

Maliebaan analyse **14**
Verkeer 16
Groen 18
Wanden Maliebaan 20
Profiel Maliebaan 26
Erven Maliebaan 28

Aanbevelingen **30**
Kwaliteiten 30
Aandachtspunten 32

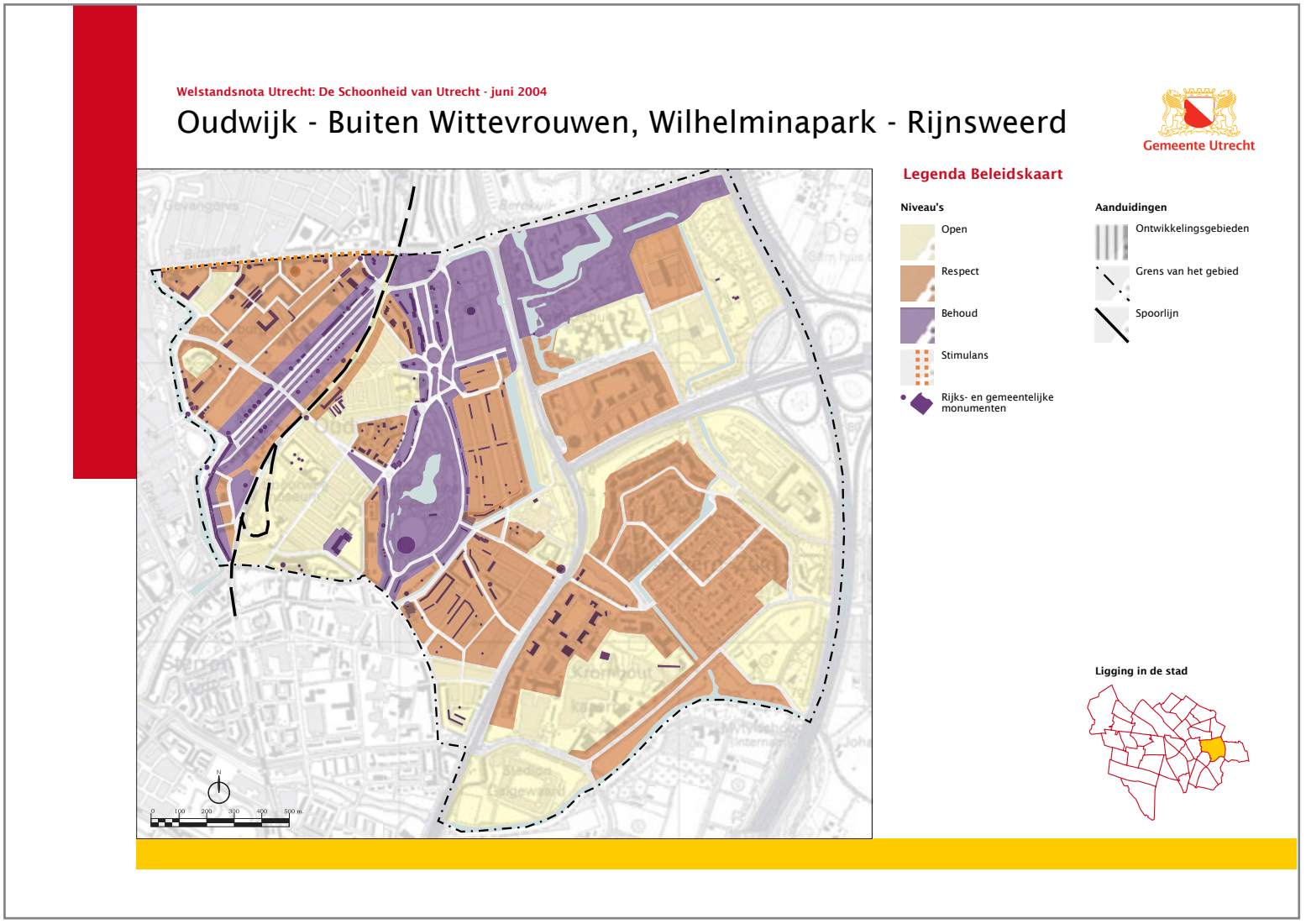
Ruimtelijke ontwikkeling **34**
Voor 1636: Kloostergronden 36
1636-1768: Maliebaan als ontspanningslandschap 40
1768-1813: Maliebaan tijdelijk in verval 46
1813-1861: Maliebaan aangesloten op wandeling van Zocher 52
1861-1920: Maliebaan als verkeersweg 64
1920-2009: Maliebaan op de tekentafel 76

Noten en bronnen **90**

Colofon **92**

VERANTWOORDING

De Utrechtse Maliebaan is bijna vier eeuwen oud. Al die tijd heeft de baan zijn unieke karakter behouden. Terwijl de stad om deze 750 meter lange parkway heen groeide, werden tuinhuizen patriciërswoningen en veranderden koetsen in auto's.
De Maliebaan is naast een belangrijke verkeersader een cultuurhistorisch ankerpunt in de oostelijke stadsrand van Utrecht.
De oorsprong is fascinerend: om studenten te lokken legde de stad Utrecht in 1636 een paille-maillebaan aan, waar het paille-maillespel (een soort cricket) gespeeld kon worden. Dit studenten-ontspanningscircuit lag temidden van voormalige kloostergronden en was via een speciaal poortje in de stadsmuur vanaf het Lepelenburg toegankelijk.
Met 1800 bomen, vier rijen aan elke kant, vormde de Maliebaan een lineair stedelijk park. Maliebanen zijn geen exclusief Utrechts fenomeen: op meerdere plekken in Nederland, Europa, en zelfs in Amerika, werden ze aangelegd. De Maliebaan van Hamburg lijkt wat gaafheid en gebruik betreft nog het meest op de Utrechtse.



De baan in het weiland ontwikkelde zich in de loop der eeuwen tot een voornaam woon- en werkgebied. Maar ook toen het paille-maille spel al lang in onbruik was geraakt en de statige Utrechtse families hier woonden, zo rond 1920, bleef de baan als ontspanningsboulevard in gebruik. De Maliebaan was een stedelijk manifestatieterrein en een vast onderdeel van protestmarsen, rouwstoeten, katholieke arbeidersoptochten en theaterbezoekers. Langs de Maliebaan staan statige panden met bijzondere functies. Er wordt gewerkt, gewoond en naar school gegaan. In het midden van de baan ligt een openbare wandelwereld, achter de bebouwing ligt een groene private zone, met restanten van tuinhuizen, abrupt onderbroken straten (Tulpstraat) en nooit voltooide ontwikkelingen.

In deze cultuurhistorische verkenning en analyse zijn vier eeuwen ontwikkeling in beeld gebracht. Aan de hand van historische kaarten en ontwerpen (uitgevoerd en niet uitgevoerd) wordt de functionele en ruimtelijke ontwikkeling van de Maliebaan geduid en wordt de betekenis van deze structuur in beeld gebracht. Tijdens het onderzoek vonden we bijzondere bronnen, die niet alleen de Maliebaan, maar dit stuk stad meer contour en reliëf geven. Zoals de in schoonschrift geschreven 'Toestand der bomen' uit 1830, of het Onteigeningsboek met kaarten van de terreinen langs de Oosterspoorlijn. Vanaf het begin van de 20e eeuw onthullen de archieven een lange reeks aan plannen voor de Maliebaan. Ingehuurde ontwerpers als Berlage, Feuchtinger, Schaechterle en Kuiper maakten de Maliebaan tot onderdeel van hún visie op de stad. Maar vrijwel alle plannen strandden bij B. en W.
De Maliebaan lijkt wel te lijden aan 'the advantage of lagging behind': het wachten op beslissingen over verkeerspleinen met fly-overs of demping van de singels duurde zo lang, dat het maatschappelijke tij keerde en de Maliebaan vanaf de jaren zeventig in het vizier kwam van erfgoedliefhebbers.

Dit rapport vormt de eerste stap naar kwaliteitsverbetering voor de Maliebaan. De recente zorgen over de toestand van de bomen blijkt van terugkerende aard. Toen de Maliebaan in 1918 als terrein voor de Jaarbeurs werd gebruikt, werden ten behoeve van de beurskramen takken van de bomen gezaagd en gasleidingen tussen de wortels doorgegraven. Raadslid Van Bolhuis stelde vragen, en hem werd op het hart gedrukt dat het snoeien en graven gebeurde door 'bekwame plantsoenarbeiders.'
Deze studie is bedoeld als bouwsteen voor een visie en een beheersplan. Het onderzoekt de wonderlijke spankracht die deze structuur in vier eeuwen tijd heeft weten te behouden en brengt de kwaliteiten en aandachtspunten in beeld. De Maliebaan ligt er redelijk goed bij, er is geen acute grote ontwikkelingsdruk, maar er is wel een continue stroom van kleine claims op de ruimte: een doorsteek voor fietsers, een zebrapad voor de school, het tegengaan van keren op de baan, bouwprojecten op de erven, parkeren van auto's en fietsen, het plaatsen van fietsenklemmen. Er is een visie en beheersplan nodig, een handboek waarin de unieke betekenis van de Maliebaan duurzaam wordt verankerd. Dit rapport is daar de aanzet toe.

Marinke Steenhuis

In opdracht van de gemeente Utrecht, Stedenbouw & Monumenten, Bettina van Santen (adviseur architectuurhistorie)

Projectteam: drs Chawwah Six, drs Paula Klaver, ir Johanna van Doorn en dr Marinke Steenhuis

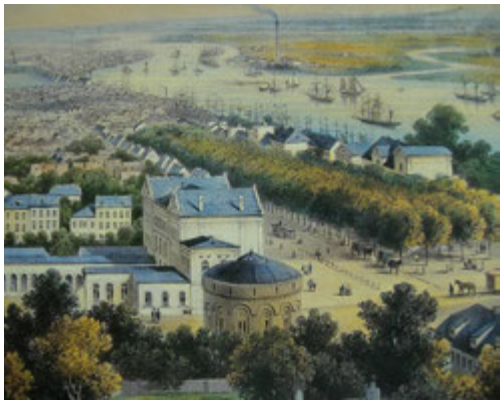
Schiedam, Steenhuis stedenbouw/landschap, juni 2009
www.steenhuis-onderzoek.nl

DE MALIEBAAN

IN BUITEN- EN BINNENLAND



Over de hele wereld zijn maliebanen te vinden. Het zijn stucturen die op de dag van vadaag opvallen in het stedelijk weefsel. Sommige zijn net zoals de Utrechtse Maliebaan nog heel gaaf, herkenbaar en monumentaal (Hamburg, Londen, Washington, Den Haag). Anderen zijn minder opvallend en zijn alleen nog herkenbaar in hun straatbenaming als Maliebaan (Breda, Leiden) of zijn zelfs hun monumentale en groene karakter kwijt (Amsterdam).





Duitsland, Hamburg, Palmaille

Aanleg	*1638*
Bebouwing	*Representatieve patriciërs woningen*
Functie	*Verkeersweg*
Breedte	*ca 40 m*
Lengte	*650 m*

Niet alleen studenten speelden het maliespel, het was ook geliefd in adellijke kringen. Landsherr Graf Otto legde in 1638 een maliebaan, de Palmaille, aan op de noordelijke oever van de Elbe. Eind zeventiende eeuw raakte de baan al in verval en werd het voor andere doeleinden gebruikt. Vanwege het kaarsrechte tracé en de lengte bleek de voormalige maliebaan ook geschikt als lijnbaan voor touwslagers. In 1717 herstelde de Oberpräsident de stad de baan tot een openbare wandelpromenade door de herplant van rijen lindenbomen en de aanleg van wegen buiten de bomenrijen. Net als in Utrecht ontwikkelde de Palmaille zich vanaf de achttiende eeuw tot een chique woonmilieu en werden in de negentiende eeuw de meeste patriciërswoningen gebouwd die de baan nog steeds haar voorname karakter geven. In tegenstelling tot de Maliebaan wordt het autoverkeer over ventwegen tussen de bomen en de bebouwing geleid en is de middenbaan vrij voor wandelaars en fietsers.





Engeland, Londen, The Mall

Aanleg	*1661*
Bebouwing	*Geen, achtergevels Carlton House Terrace*
Functie	*Toegangsweg Buckingham Palace*
Breedte	*ca 60 m*
Lengte	*ca 1000 m*

Oorspronkelijk werd het maliespel in Londen sinds het begin van de zeventiende eeuw gespeeld op de Pall Mall bij het Saint James Square, later bekend van de vele herenclubs als Athenaeum, de Travellers' Club en de Reform Club. Volgens de overlevering produceerden koetsen, die de baan als verkeersweg gebruikten, te veel stof, waarop de baan in 1661 werd verplaatst in zuidelijke richting. De nieuwe baan lag toen op de plaats van de huidige Mall, nu een verkeersverbinding tussen Trafalgar Square en Buckingham Palace. Beide namen herinneren nog aan het maliespel.







Verenigde Staten, Washington, The National Mall

Aanleg	*1791*
Bebouwing	*United States Capitol, instituten en musea*
Functie	*Monumentaal park*
Breedte	*ca 180 m*
Lengte	*ca 1300 m*

In Europa was het maliespel al een tijd in onbruik toen in de Verenigde Staten, in de nieuwe hoofdstad Washington in 1791 een National Mall werd aangelegd. De naam refereert alleen aan de uiterlijke verschijningsvorm van de Europese maliebanen: een monumentale, brede en kaarsrechte laan. De van oorsprong Franse architect Pierre Charles L'Enfant (1754-1825) maakte in opdracht van president George Washington een plan voor Washington. Centraal in het ontwerp voor de hoofdstad stond een 'public walk', de National Mall, tussen Capitol Hill met de regeringszetel en de rivier Potomac. Ondanks de monumentale plannen van L'Enfant was de Mall een eeuw lang niet ingericht, maar een ruig park waar koeien graasden. Pas in de twintigste eeuw werd de National Mall uitgevoerd zoals L'Enfant het had bedacht: een monumentale rechte wandeling met aan weerszijden indrukwekkende gebouwen voor instituten en musea.







Amsterdam,Watergraafsmeer, ter hoogte van Jennerstraat

Aanleg *Omstreeks 1650*
Contouren zijn niet meer herkenbaar

De droogmakerij Watergraafsmeer was een geliefde bestemming voor rijke Amsterdammers. In de voormalige polder bouwden zij hun lusthoven. Ter ontspanning werd halverwege de zeventiende eeuw een maliebaan aangelegd, goed passend binnen het orthogonale grid van de polder. Anderhalve eeuw later was het spel niet meer in trek en werd de baan afgebroken. Tot begin twintigste eeuw waren de contouren van de baan nog herkenbaar in het landschap. Met de naoorlogse woningbouw verdwenen alle sporen van de maliebaan die evenwijdig aan de Kruislaan, ter hoogte van de huidige Jennerstraat lag.







Den Haag, Malieveld

Aanleg	*1606*
Bebouwing	*Geen*
Functie	*Onderdeel van Malieveld*
Breedte	*200 m*
Lengte	*500 m*

In 1606 werd in Den Haag de westkant van het Haagsche Bosch ingericht als een zeventiende-eeuws sportcomplex, compleet met exercitieterreinen en een maliebaan. Een eeuw later breidde de stad uit richting het oosten met de verplaatsing van de Prinsessegracht. Hierdoor werd de maliebaan een stuk ingekort en de exercitieterreinen verkleind.



Beide structuren zijn nog herkenbaar in het huidige Den Haag: de maliebaan als een fraaie bomenlaan (Boorstraat) parallel aan de Zuid-Hollandlaan en de exercitieterreinen als het Malieveld.







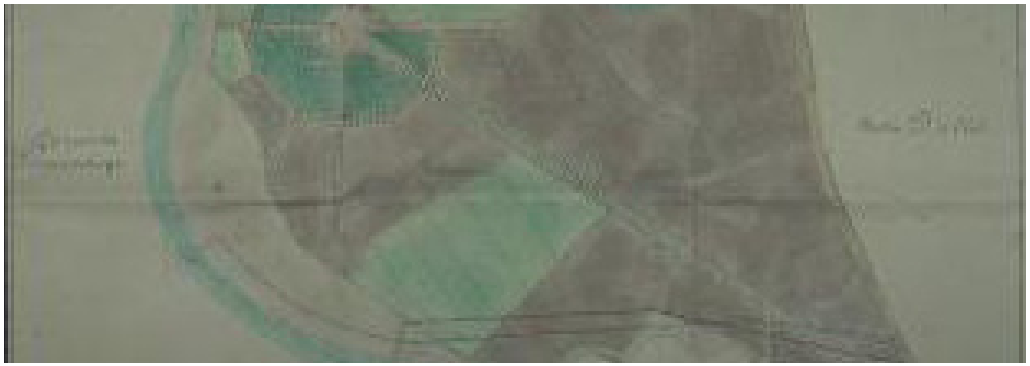
Leiden, Maliebaan

Aanleg	*1637*
Bebouwing	*universiteits bibliotheek Leiden*
Functie	*straat*
Breedte	*onbekend*
Lengte	*400m*

Leiden was één van de eerste universiteitssteden met een maliebaan. Al vroeg in de zeventiende eeuw lag er een baan buiten de Rijnsburgerpoort. De maliebaan was hier echter een obstakel voor de aanleg en verbetering van de vestingwerken. Na een zwerftocht langs mogelijke locaties werd uiteindelijk in 1637 een nieuwe maliebaan aangelegd buiten de Wittepoort, langs de zojuist gegraven Haagsche Vaart. De rechte vaart was uitermate geschikt voor de aanleg van een maliebaan. Net als andere maliebanen raakte ook die in Leiden aan het einde van de achttiende eeuw in verval. Omdat het grondgebied nog steeds van de universiteit was, legde deze in 1815 een tuin voor 'Landhuishoudkunde' aan op het terrein. Inmiddels is op het terrein de universiteitsbibliotheek gebouwd en is van zowel de maliebaan als van de tuin niets meer te herkennen.







Breda, Speelhuislaan

Aanleg	*1620*
Bebouwing	*Vooroorlogse Middenstandswoningen*
Functie	*Verkeersweg*
Breedte	*ca 40 m*
Lengte	*ca 850 m*

In 1609 koos één van de prinsen van Oranje, Filips Willem van Oranje (1554-1618), Breda als nieuwe domicilie. Zijn halfbroer volgde en kocht enkele jaren later grond voor de aanleg van een lusthof ten noorden van de stad, waarop een zogenaamd 'speelhuis' werd gebouwd. Tussen zijn lusthof en de stad werd een kaarsrechte laan aangelegd, beplant met iepen, waar ook het maliespel kon worden beoefend. Net als het maliespel raakte ook het speelhuis in verval, dat zelfs gesloopt werd in 1824. De laan naar het speelhuis, de Speelhuislaan, bestaat nog steeds. In tegenstelling tot de Utrechtse Maliebaan ontwikkelde de baan in Breda zich niet tot een chique woon- en werkmilieu, maar tot een doorgaande route met middenstandswoningen.





ONTWIKKELING MALIEBAAN



1636-1768

Profiel: aan weerszijden 4 bomenrijen,linden en iepen
Inrichting: maliepalen aan begin en einde, omheining aan lange kanten
Kop: Maliebaan begon halverwege het bolwerk Lepelenburg
Einde: Maliebaan eindigde bij oude Vechtloop (huidige Museumlaan)
Bebouwing: theekoepels, priëlen, tuinhuizen en hovenierswoningen
Grondgebruik: hoveniersgrond
Programma: aanleg Maliebaan voor maliespel / paille maille

Chronologie

1636 aanleg Maliebaan
1659 uitdunnen bomenbestand
1693 buitenpaden (huidige ventwegen) geschikt voor koetsen
1730 vaststelling dubbele rooilijn



1768-1813

Profiel: aan weerszijden 4 bomenrijen, middenbaan verhard in 1812
Inrichting: omheining verwijderd, meer ruimte op middenbaan
Kop: Maliebaan begon halverwege het bolwerk Lepelenburg
Einde: tijdelijke verbinding met Biltstraat 1768-1787
Bebouwing: theekoepels, priëlen, tuinhuizen en hovenierswoningen
Grondgebruik: hoveniersgrond en tuinen als lusthoven
Programma: maliespel in onbruik, exercitieterrein Franse leger

Chronologie

1768 verbinding met Biltstraat gemaakt
1787 verbinding met Biltstraat opgeheven voor verdedigingswerken
1812 middenbaan verhard

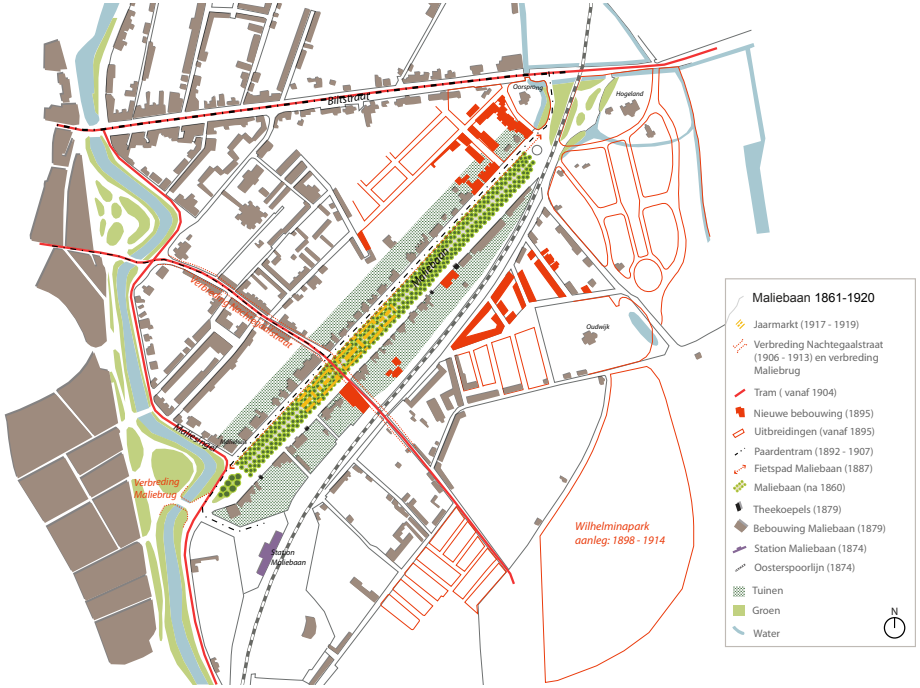


1813-1861

Profiel: ventwegen, trottoirs en buitenste rij bomen gerooid
Inrichting: voorzieningen: waterputten, straatverlichting
Kop: terugleggen kop tot hoogte Maliehuis, aanleg van plantsoen
Einde: aanleg Nieuwe Baan tussen buitenplaatsen Hogeland en Oorsprong
Bebouwing: herenhuizen en stadsvilla's vervingen langzaam de theekoepels en tuinhuizen
Grondgebruik: tuinen als lusthoven
Programma: lustlandschap voor wandelaars en ruiters, terrein voor harddraverijen

Chronologie

1824 aanleg buitenplaatsen Hogeland en Oorsprong
1829 Plan Zocher voor voormalige vestinggronden
1848 opheffing tolgelden bij Maliebrug
1853 aanleg Nieuwe Baan
1861 aanleg ventwegen en trottoirs, buitenste rij bomen gerooid, aanleg plantsoen op de kop



1861-1920

Profiel: ventwegen, trottoirs en drie bomenrijen aan weerszijden
Inrichting: verkeersstromen gescheiden
Kop: aanleg Van Oldenbarneveltlaan, toegangsweg naar Maliebaanstation
Einde: Nieuwe Baan doorsneden door de Oosterspoorlijn, spoorwegovergang
Bebouwing : herenhuizen en stadsvilla's
Grondgebruik: tuinen als lusthoven
Programma: nieuwe verkeersstromen als fiets, auto en tram; ruimte voor parades, optochten en de jaarbeurs

Chronologie

1874 aanleg Oosterspoorlijn en opening Maliebaanstation
1887-1918 aanleg Emmalaan en Wilhelminapark



1920-Heden

Profiel: ventwegen, trottoirs en drie bomenrijen aan weerszijden
Inrichting: strikte scheiding verkeersstromen; eenrichtingsverkeer op ventwegen
Kop: eenrichtingsverkeer rond plantsoen
Einde: aanleg van rotonde
Bebouwing: herenhuizen en stadsvilla's, nauwelijks nog nieuwbouw
Grondgebruik: achtererven als parkeerterrein voor kantoren
Programma: bebouwing in gebruik als kantoorruimte, woonfunctie steeds minder

Chronologie

1933 eenrichtingsverkeer rond plantsoen aan kop
1934 aanleg rotonde aan einde
1955 eenrichtingsverkeer op ventwegen
1975 Beschermd stadsgezicht voor binnenstad en omwalling

MALIEBAAN ANALYSE


BRECHEISEN

VERKEER

De Maliebaan is onderdeel van de de hoofdstructuur van de stad Utrecht. Het is een belangrijke verbinding tussen het centrum van Utrecht met de snelweg A27. Het verkeer afkomstig van de snelweg rijdt via de Biltstraat, de Museumlaan en de Maliebaan de stad in. Sinds de Bilstraat eenrichtingsverkeersweg is geworden (1999) voor auto- en busverkeer, verlaten de auto's de stad via de Maliebaan.
De kruising Nachtegaalstraat - Burgermeester Reigerstraat is een druk kruispunt, waarbij rekening wordt gehouden met fiets- en autoverkeer uit de Maliebaan (ventwegen en middenbaan), Nachtegaalstraat en Burgermeester Reigerstraat. Tevens zijn de Nachtegaalstraat en de Burgermeester Reigerstraat bestemd voor bovenwijksverkeer, wat wil zeggen dat het openbaar vervoer veelvuldig gebruik maakt van deze straten.

Fietsen vindt plaats op de ventwegen, die eenrichtingsverkeer zijn. De enige plekken om van de ene kant naar de andere kant van de Maliebaan te komen voor fiets- en autoverkeer zijn op de kop, de staart en de kruising. Het gebeurt vaak dat fietsers tegen het verkeer in rijden op de ventwegen en dat kan tot gevaarlijke situaties leiden.

De groenstroken in de Maliebaan worden voornamelijk gebruikt als wandelpromenades. Aan de ventwegen bevinden zich ook voetpaden die toegang dienen tot de bebouwing en de erven aan de Maliebaan. Voor voetgangers zijn op de groenstroken verschillende oversteekplaatsen zonder zebrapad aanwezig.

Het spoorwegtracé Utrecht- Hilversum- Amersfoort wordt gebruikt voor het vervoer van goederen. Daarnaast maakt het spoorwegtracé onderdeel van het Spoorwegmuseum en rijdt de recreatietrein af en toe op het spoor.



De middenbaan is onderdeel van de verkeershoofdstructuur van de stad Utrecht



Het kruispunt Maliebaan, Nachtegaalstraat en Burgermeester Reigerstraat



De kop (Malieblad) en het einde van de Maliebaan bestaan elk uit een rontonde. Het Malieblad is een groter plantsoen dat als rotonde dient.



Het profiel van de ventwegen bestaat uit gebouw, voetpad, ventweg, parkeerplek en groenstrook.



De groenstrook aan weerszijden van de middenbaan fungeert als wandelgebeid.



Op het spoorwegtracé rijdt de goederentrein en soms de recreatietrein van het Spoorwegmuseum.


Biltstraat
naar Berekuil >
Emmalaan
Nachtegaalstraat
Maliesingel
Burg. Reigerstraat
Station Maliebaan
Wilhelminapark
Verkeer Maliebaan 2009
Hoofdweg
Secundaire weg
Ventwegen Maliebaan
Fietspad Maliebaan
Voetgangerspad Maliebaan
Bomen
Oosterspoorlijn
Bebouwing
N

GROEN

De groenstructuur van de Maliebaan bestaat uit twee groenstroken aan weerzijden van de middenbaan van de Maliebaan. Deze groenstroken zijn elk voorzien van drie rijen bomen. De vormgeving van de plaatsing van de bomen is afkomstig van de eeuwenoude structuur van de Maliebaan toen het nog een paille-maille speelveld was. De beplanting bestaat voornamelijk uit iepen en linden. Onzeker is nog van wanneer deze bomen stammen, maar deze zijn gelijkmatig beplant over de jaren.

Het groen van de Maliebaan vormt een schakel tussen het groen aan de singels en het Hogelandpark en Oorsprongpark, de Emmalaan en het Wilhelminapark. Daarnaast is het groen van de Maliebaan een gave en unieke structuur in Utrecht, maar ook in Nederland en buitenland (zie hoofdstuk Maliebaan in context op paginas 84 t/m 89).



De Maliebaan is in Utrecht een gave en unieke structuur.



De bomenstructuurvan de Maliebaan stamt nog uit de tijd dat de Maliebaan een speelveld was.



De Maliebaan sluit aan de zuid-oostzijde met het groen van de singels aan het Lepelenburg.



Aan de noord-west zijde sluit de Maliebaan aan met het Hogelandpark en de Oorsprongpark.


Oorsprong
Hogelandsepark
Maliebaan
Lepelenburg
Wilhelminapark
Groen Maliebaan
Openbaar groen
Collectief groen
Bomen
Wanden Maliebaan
Spoorgebied
Water
N

WANDEN

De wanden van de Maliebaan bestaan gedeeltelijk uit patricierspanden en uit pandsgewijze blokken. Aan de stadszijde, ten noord-westen van de Maliebaan, is de bebouwing chiquer en groter. De panden zijn grotendeels vrijstaand en de architectuur is rijker aan details (erkers, dakkappelen, risalieten, enz.).

Aan de andere kant van de Maliebaan, de zuid-oost zijde bestaat de wand uit kleinere erven. Hoe meer naar het noord-westen toe hoe kleiner de erven zijn. De korrel grotte van de bebouwing is aan deze kant van de baan ook kleiner. De spaties tussen de bebouwing zijn nauw en vaak gesloten door een muur met een deur.

Vanaf de Maliebaan zijn op sommige plekken doorzichten naar de erven aanwezig. Deze spaties zijn vaak voorzien van een hek in zowel traditioneel als modern vormentaal.



Vrijstaande patricierspanden aan de Maliebaan.



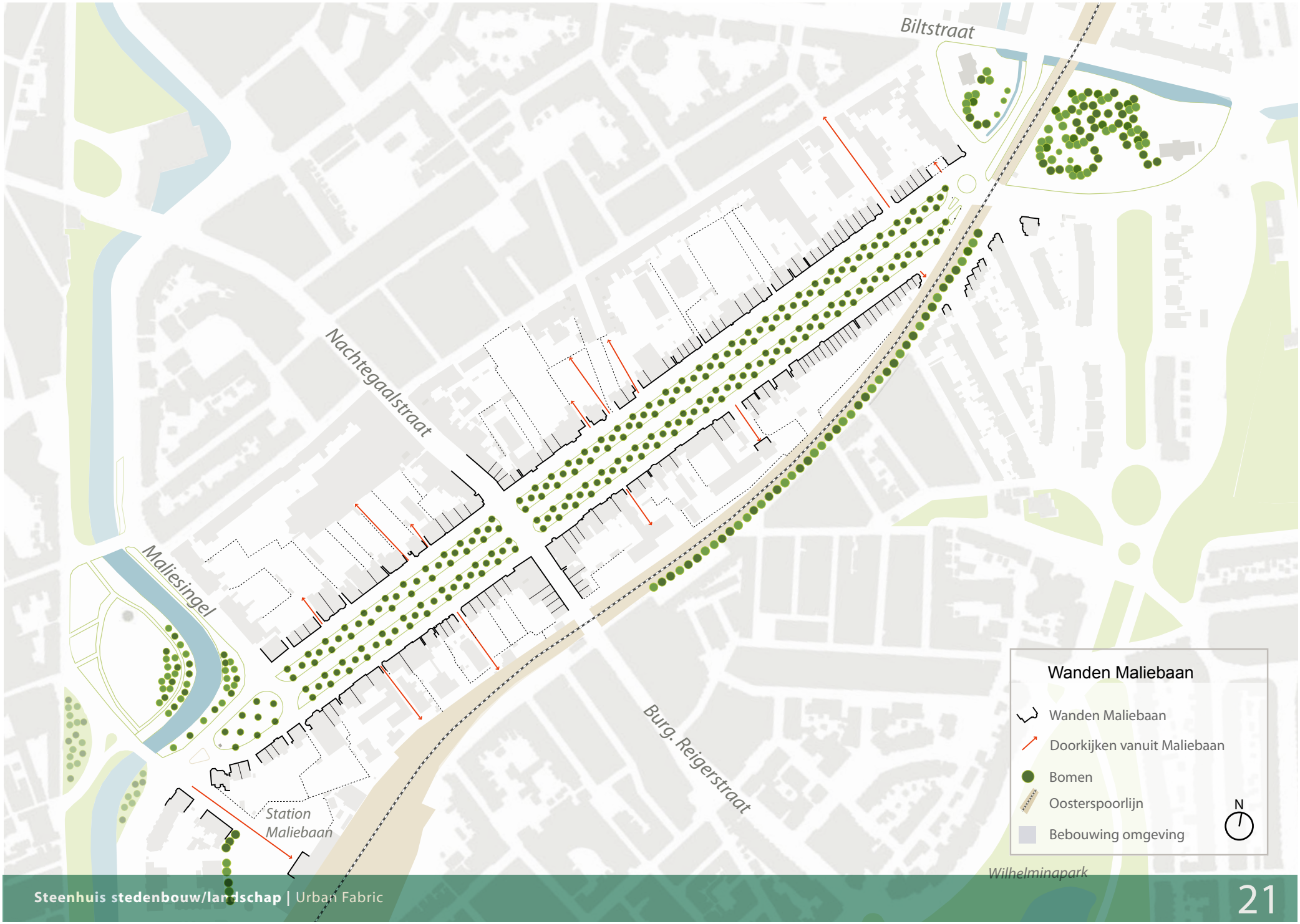
Pandsgewijze stroken bebouwing aan de Maliebaan.



De spaties tussen de bebouwing geven soms doorzichten naar de erven toe.



De inrichting van de spaties tussen bebouwing gebeurt vaak met hekken in verschillende vormentalen.


Biltstraat
Nachtegaalstraat
Maliesingel
Station
Maliebaan
Burg. Reigerstraat
Wilhelminapark
Wanden Maliebaan
Wanden Maliebaan
Doorkijken vanuit Maliebaan
Bomen
Oosterspoorlijn
Bebouwing omgeving
N



Rijksmonumenten zijn:
Maliebaan 8, 10, 12, 14-14D, 16 (Maliebaanstation), 18, 20, 22, 24, 26, 40, 42, 44, 46, 48, 58, 60, 62, 64, 66, 68, 70, 70A, 74, 76, 78, 80, 80BS, 82, 84, 86, 88, 90, 92, 94, 96, 98, 100, 102, 108.

Beschermd stadsgezicht



Rijksmonument

2 - 6





Rijksmonument

8



Rijksmonument

10

Maliesingel

Maliebaan



Rijksmonument

42



Rijksmonument

44 -48

50 -52



54 - 54



Rijksmonumenten

58 - 60

62 - 64



Rijksmonumenten

66

68

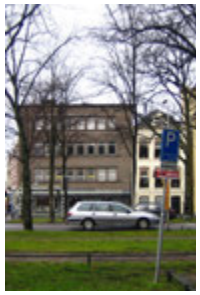
70

70A

WANDEN MALIEBAAN NOORD-WEST



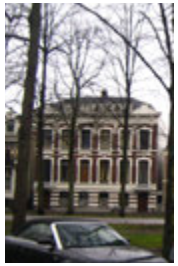






Rijksmonumenten *Rijksmonumenten* *Rijksmonumenten* *Rijksmonument*

12 14 16 18 20 -26 28 -30 32 34 36 38 40






Rijksmonumenten *Rijksmonumenten* *Rijksmonumenten* *Rijksmonumenten* *Rijksmonument*

72 74 76 - 78 78A - 84A 86 -94 96 -102 104 106 108

Oorsprong



Rijksmonumenten zijn:
Maliebaan 3, 5, 7, 13, 21, 27, 31, 55, 57, 59, 71, 71M, 73, 73E, 75, 77, 77C, 81, 83, 85, 89, 91, 93, 95, 97, 99, 113, 113BS, 115, 115BS.



Rijksmonumenten

145 - 127 125 - 113 111 - 103

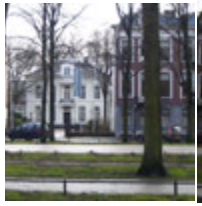


Rijksmonument Rijksmonument Rijksmonument

63 61 59 - 55 53 - 51 49 47 45 43 41 39 - 37 35 33 - 31 29 - 27

Maliebaan

WANDEN MALIEBAAN ZUID-OOST





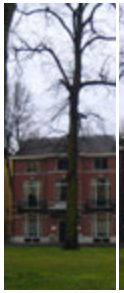
Rijksmonumenten *Rijksmonument* *Rijksmonumenten* *Rijksmonument* *Rijksmonument* *Rijksmonumenten*

99 97 95 93 91 89 87 85 83 81 81A 79 77 75 - 73 71 69 67 65

Beschermd stadsgezicht







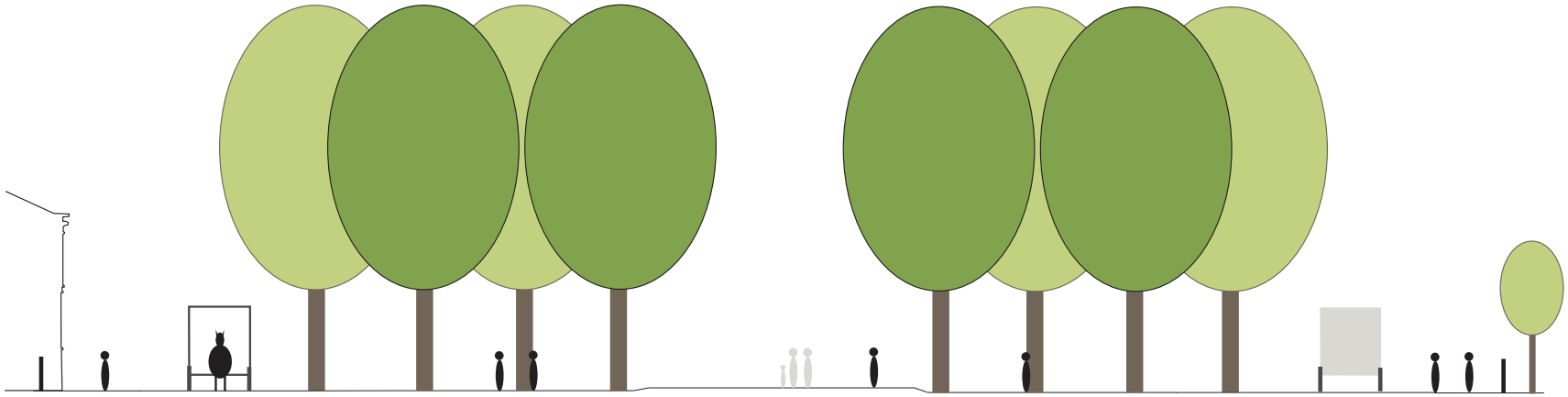


Rijksmonumenten *Rijksmonument*

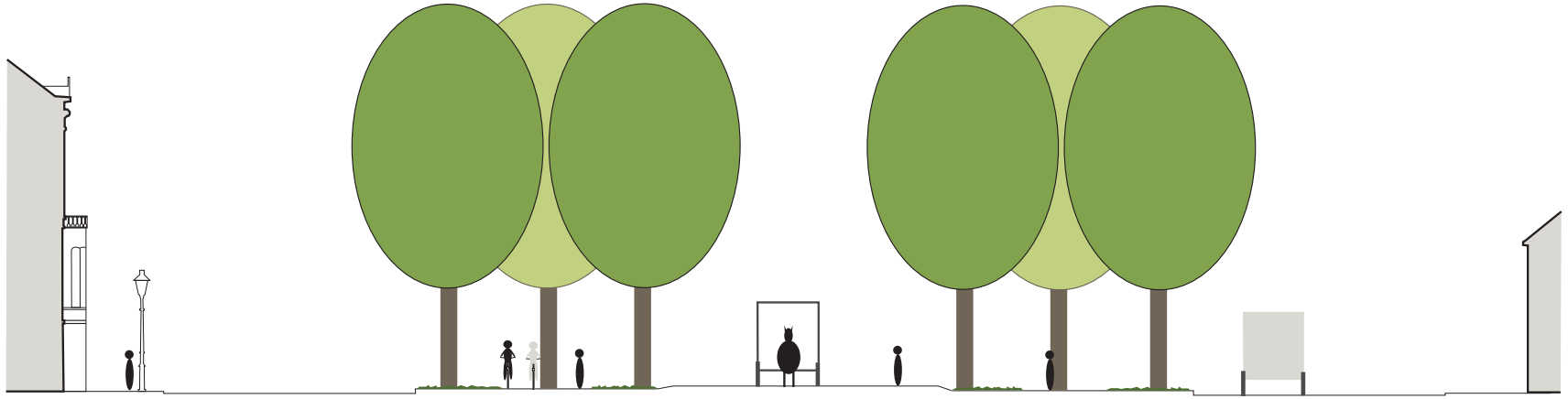
25 - 23 21 17 - 15 13 - 1

Maliesingel

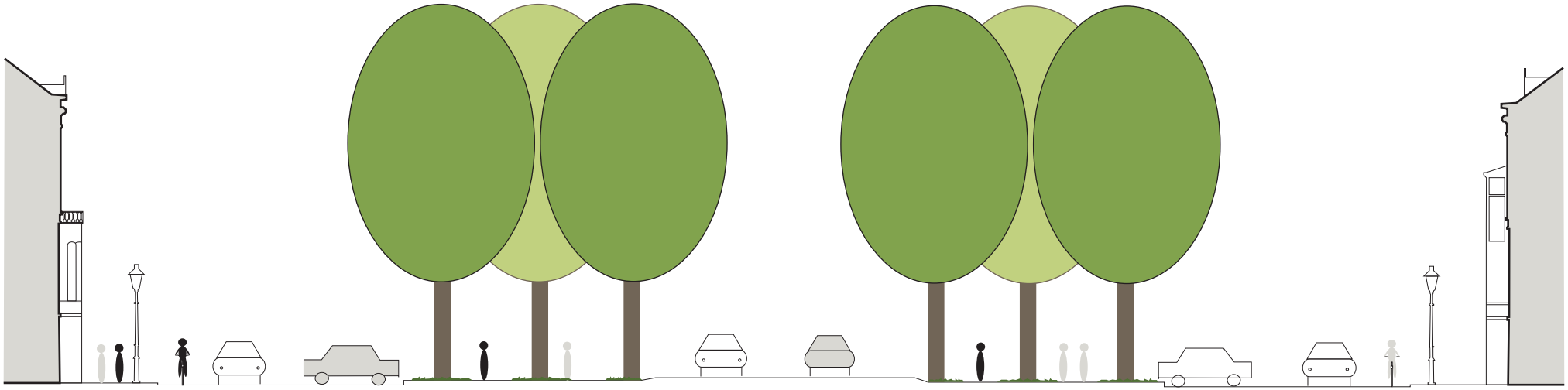
Profiel Maliebaan voor 1860



Profiel Maliebaan na 1860



PROFIEL MALIEBAAN



Voetpad *Ventweg* *Parkeren* *Voetpad* *Voetpad* *Middenbaan* *Voetpad* *Voetpad* *Parkeren* *Ventweg* *Voetpad*

Patricierspanden *Patricierspanden*

Dubbele rooilijn gebouwen

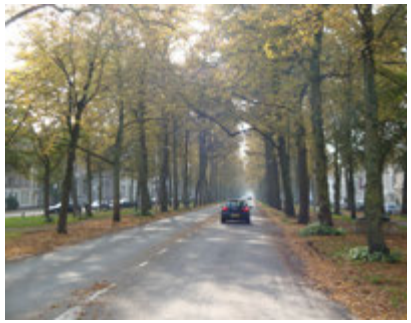
Drie bomen rijen

Drie bomen rijen

Dubbele rooilijn gebouwen











ERVEN

De erven aan de noordoostzijde van de Maliebaan liepen oorspronkelijk tot aan de Monseigneur van Weteringstraat. Dit is nog aan het erf van de Aartsbisdom te zien.
De andere erven zijn in de loop van de tijd kleiner geworden. De woonfunctie van de Maliebaan is na de Tweede Wereldoorlog langzamerhand verzakelijkt. Veel panden zijn nu in gebruik als kantoren voor kleine en middel grote bedrijven en instellingen (banken, verzekeringsbedrijven, advocatenkantoren, welzijnsinstellingen en instituten). Veel erven achter deze kantoorpanden hebben hun groeninrichting verloren en fungeren als verhard parkeerterrein.
Op de erven zijn tuinhuisjes, koetshuizen en stallen te vinden uit vroegere perioden, rudimenten van de 'service' zone die tot diep achterin de erven aanwezig is. Daarnaast is ook recente bebouwing te vinden. De bebouwingstypologie op de erven bestaat uit drie soorten: gebouwen haaks op de wanden van de Maliebaan, losse gebouwtjes en gebouwen evenwijdig aan de wanden van de Maliebaan (vooral aan de kant van de Oosterpoorlijn).

Langs de groenstroken van de Maliebaan wordt sinds de jaren '60 geparkeerd.



Het groen van de erven heeft door de kantoorfuncties plek moeten maken voor parkeerterreinen en uitbreidingen van de kantoren.



Naast uitbreidingen staat er ook losse bebouwing op de erven.



In de erven zijn tuinhuisjes, koetshuizen en stallen te vinden uit de 19de eeuw.



Aan het begin van de Maliebaan, op de 1ste korte Baansteeg en de 2de Korte Baansteeg is bebouwing haaks op de wanden van de Maliebaan te vinden.


Maliebaan
Erven Maliebaan 2009
Parkeren
Tuinen
Openbaar groen
Bomen
Wanden Maliebaan
Spoorgebied
Water
N

Maliebaan als geheel



Gave structuur in de stad



Kruispunt Nachtegaalstraat- Burgermeester Reigersstraat



Weinig doorsnijdingen, één zichtlijn



Profiel Maliebaan: erf - gebouw - stoep - ventweg - parkeren - voetpaden in het groen - verkeersbaan - voetpaden in het groen - parkeren - ventweg - stoep - gebouw - erf - spoor



Gave groenstructuur als schakel tussen de singel, het Hogelandpark en het Wilhelmina-park

Wanden



Dubbele rooilijn bebouwing: erkers en uitbouwen als rudiment van de vroegere tuinhuizen



Kleinere percelen spoorzijde Maliebaan



Spaties tussen de bebouwing



Bouwhoogtes



Chiquere bebouwing stadszijde Maliebaan



Erkers /risalieten/details

Gemengde functies



Woonhuizen



Scholen en openbare functies



Kantoren

Erven



Zichtlijn op erven



Groene erven



'Service' zone op de erven, stallen en koetshuizen tot diep achterop de erven

KWALITEITEN

De Maliebaan is een eeuwenoude structuur die er uitstekend bij ligt in vergelijking met andere maliebanen in zowel binnen en buitenland. Het is een unike structuur die zich kermerkt door een aantal elementen. Deze ruimtelijke karakteristieken zijn kwaliteiten die voor toekomstige interventies behouden en versterkt dienen te worden.

<u>Kwaliteiten Maliebaan</u>

a. Maliebaan als geheel
- nog een hele gave structuur in de stad
- weinig doorsnijdingen
- een duidelijke zichtlijn
- groene structuur als schakel tussen singel, Hogelandpark en Wilhelminapark
- profiel Maliebaan

b. Wanden
- verschil stadszijde en spoorzijde (chiquere bebouwing stadszijde, kleinere erven spoorzijde)
- dubbele rooilijnen bebouwing
- spaties tussen de bebouwing
- bouwhoogtes
- erkers/risalieten/details

c. Functies Maliebaan
- menging van functies: wonen en werken

d. Erven
- zichtlijnen
- groene erven
- 'service' zone op de erven, stallen en koetshuizen tot diep achter de erven (Fentener van Vlissingen in Tulpstraat)

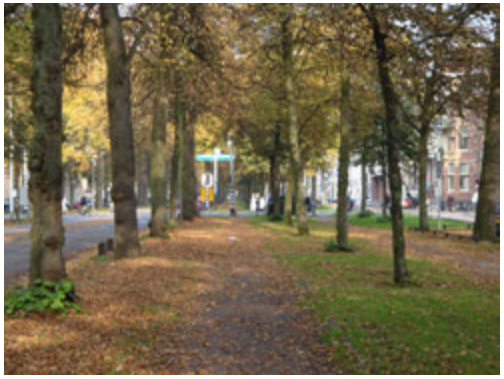
Maliebaan als geheel



Kop: verkeerskooppunt neemt veel ruimte in en is niet overzichtelijk



Einde: aansluiting Biltstraat - Maliebaan kan beter



Sleetse inrichting wandelzones in groene stroken

Verhouding Functies



Verzakelijking Maliebaan beperken



Heftigheid Piekenkermis



Kwaliteit bomen en gaafheid groenstructuur goed in de gaten houden

Wanden



Restauratie/renovatie wanden binnen de vormentaal bebouwing Maliebaan



Verdichting zichtlijn naar erven



Inrichting spaties tussen bebouwing

Erven



Verdichting van de erven met verschillende bebouwingstypologieën: losse gebouwen en gebouwen haaks en evenwijdig aan de bestaande gebouwen van de Maliebaan



Verstening erven



Parkeren in erven

AANDACHTSPUNTEN: FYSIEK EN PROCEDUREEL

1. Fysieke aandachtspunten:

In de Maliebaan is er geen acute grote ontwikkelingsdruk, maar wel een continue stroom van kleine claims op de ruimte: doorsteek maken voor fietsers, een zebrapad voor de school, het keren op de baan tegengaan dmv evt. voethekjes, bouwprojecten op de erven, parkeren van auto's en fietsen, het plaatsen van evt. fietsenklemmen. Er is een visie en beheersplan nodig, die ervoor moeten zorgen dat de uniekheid en gaafheid van de Maliebaan niet verloren door de kleine claims. Aandachtspunten voor de Maliebaan zijn:

a. Maliebaan als geheel

- kop en staart (aansluitingen op de stad) kunnen beter, kop en staart zijn nooit goed geweest
- sleetse inrichting wandelzones op de Maliebaan.
- kwaliteit van de bomen in de gaten houden. Tegelijkertijd aanplanten wanneer nodig.
- type bestrating in de openbare ruimte van de Maliebaan en de erven

b. Wanden

- restauratie/renovatie in passende vormentaal (zie kwaliteiten).
- hekken en schuttingen aan wanden Maliebaan in passende vormentaal
- let op de spaties en zichtlijnen tussen de wanden van de Maliebaan

c. Verhouding functies

- verzakelijking Maliebaan terugdringen
- Piekenkermis. De grootschaligheid van dit evenement is te heftig voor de groenstructuur van de Maliebaan (voorval kap van 180 jaar oude rode beuk in oktober 2007). Aanbeveling of dit evenement kleinschaliger kan.

d. Erven

- verdichting en verstening van de erven
- bebouwingstypologie op de erven: haaks op de wanden, losse objecten, evenwijdig aan wanden
- parkeren in erven

2. Procedurele aandachtspunten:

Het Bestemmingsplan, waarin de Maliebaan is opgenomen, maakt onderdeel van het plangebied stadsvernieuwing Buiten Wittevrouwen afkomstig uit 1992. Het plan strekt tot behoud, herstel, verbetering, herindeling of sanering van het gebied ten oosten van de binnenstad en de singels. Voor de Maliebaan gelden als voornaamste drie zaken. Ten eerste de handhaving van de zeer karakteristieke bebouwing die de grootste prioriteit verdient. Het opnemen van de Maliebaan in het gebied van beschermd stadsgezicht wordt sterk bevorderd. De voorschrijdende verzakelijking dient te worden gestopt om zo de de grote parkeeroverlast terug te dringen. Om deze drie hoofdzaken te bereiken dienen in het document een aantal zaken beter geregeld te worden, zoals het bouwen van bouwwerken bestemd voor bedrijfsdoeleinden op erven en het gebruik van erven voor parkeren. Bij herziening van de bestemmingsplan de volgende punten meenemen:

a. Aanvullingen op het bestemmingsplan:

- Vrijstelling van B&W voor het bebouwen van de erf tot maximaal 70% en met een maximum van 32m, zou uit bestemmingsplan moeten worden gehaald om zo te voorkomen dat de erven helemaal verstenen en verdichten.
- 40 % van de gronden mag door B&W gewijzigd worden in de bestemming parkeerdoeleinden. Dit zou aangevuld kunnen worden met een mogelijkheid van een zonering beschrijving. Dit betekent bebouwing achter een strook van xx meter.
- In het bestemmingsplan ontbreekt een bepaling over de gewenste richting van eventuele uitbreidingen op de erven.
- Er ontbreekt een bepaling over opstelplaatsen voor vuilcontainers, verlichting, parkeren. Deze elementen zorgen voor een verrommeling van het monumentale straatbeeld van de Maliebaan.
- De gebieden die in het bestemmingsplan aangeduid zijn als Tuin zijn de gebieden die als spaties dienen tussen de bebouwing. Er ontbreekt in het plan een verwijzing naar de vormentaal van de inrichting /bouwwerken van deze spaties (de hoogte van maximaal een meter wordt wel vermeld).

b. Andere aanbevelingen:

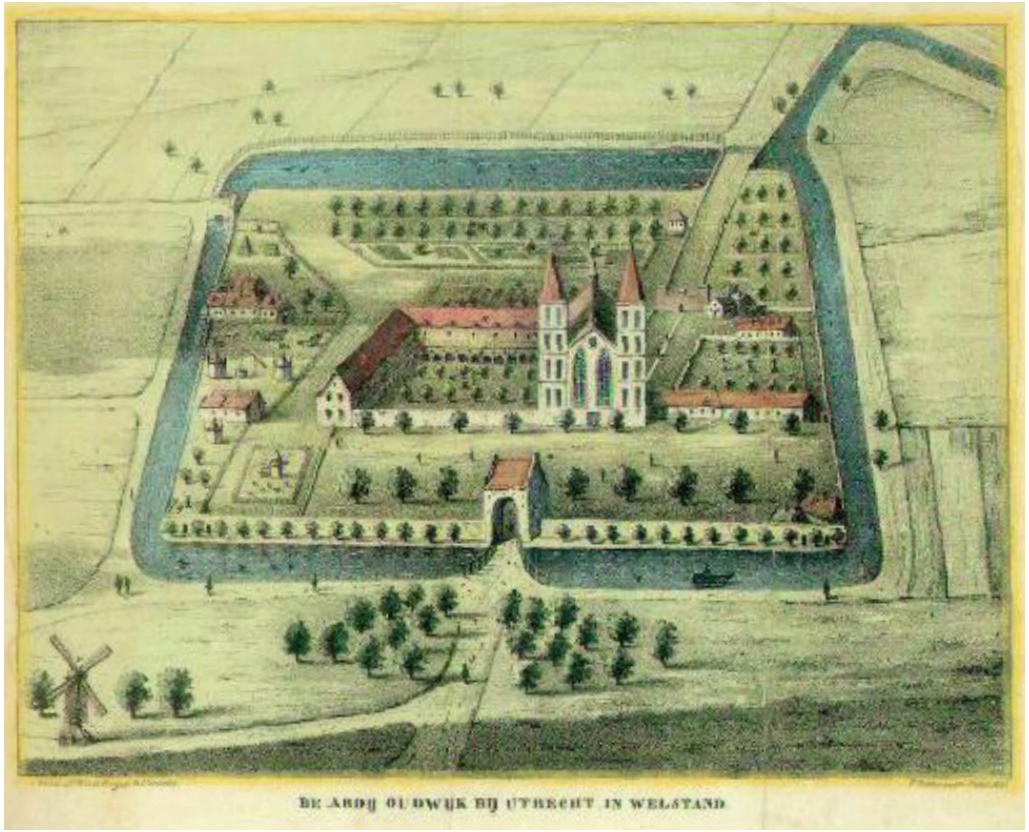
- Één loket maken, net als bij het Zocherplantsoen. Dit betekent een parkbeheerder die alle wensen en klachten behartigt en uitwerkt volgens een vaste coherente aanpak.
- Mogelijkheid maken van (semi-) openbare tuinen. Creatieve omgang met de kantoortuinen zou een oplossing zijn: bij Staff Planning is een afspraak met de buurman die in het weekend de tuin gebruikt en onderhoudt.

RUIMTELIJKE ONTWIKKELING





Vestingstad Utrecht, ommuurd en omgeven door een vestinggracht, op een kaart van Jacob van Deventer, 1569. Aan de oostkant van de stad lagen de Biltstraat met bebouwing en het kloosster Oudwijk. [Renes 2005]



Het klooster Oudwijk met omliggende terreinen, rond 1570. [HUA]

VOOR 1636 - KLOOSTERGRONDEN

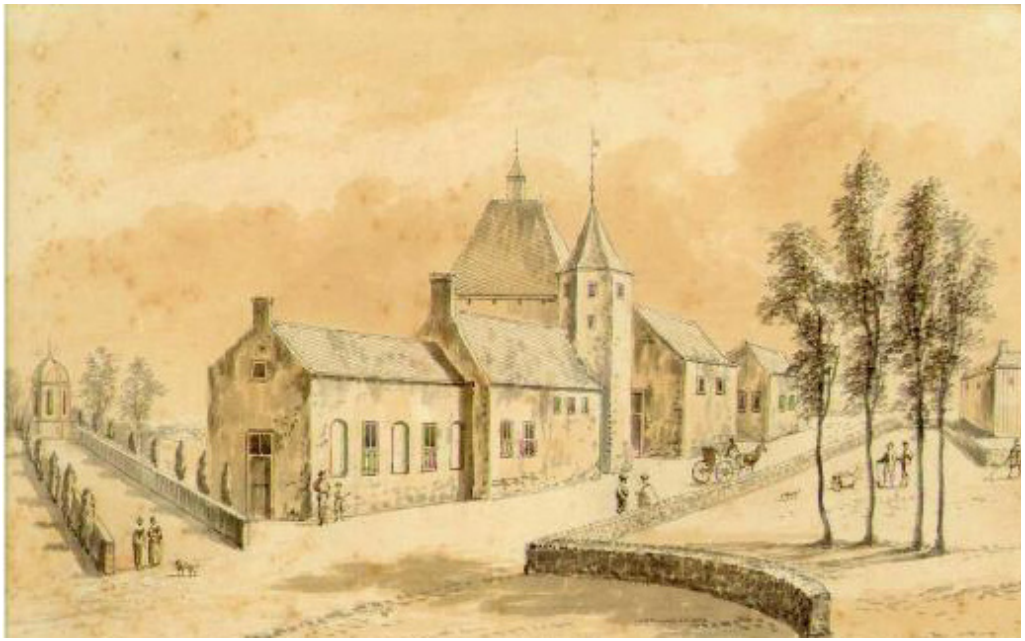
Oostflank Utrecht

Aan het einde van de Middeleeuwen, omstreeks 1540, versterkte de ommuurde en omsingelde stad Utrecht haar verdedigingswerken door de aanleg van vier bastions, één in het noorden en drie in het zuiden. Nadat Willem van Oranje in opstand was gekomen tegen de hertog van Alva in 1568, raakte ook de stad Utrecht betrokken bij de Tachtigjarige Oorlog. De stad besloot daarom in 1577 de vestingbouwer Adriaen Anthonisz de vestingwerken te laten uitbreiden met vijf bolwerken: Begijnebolwerk, Wolvenburg, Lucasbolwerk, Lepelenburg en Mariabolwerk.[1] Van deze bolwerken zijn de eerste vier nog herkenbaar in de huidige stad en is het Mariabolwerk aan de westflank verdwenen.
De enige stadspoort aan de oostkant van de stad, de Wittevrouwenpoort, gaf toegang tot de Biltsestraat, een kaarsrechte weg richting De Bilt. Aan deze straat, buiten de stadspoort, verrees de bebouwing horend bij de landerijen ten oosten van de stad.

Sinds de Middeleeuwen was Utrecht een belangrijke stad voor de Rooms-Katholieke Kerk, omdat hier de aartsbisschop zijn zetel had. Hierdoor vestigden zich een groot aantal kloosters in en rondom de stad. Tijdens de Reformatie kreeg Utrecht liefst drie beeldenstormen te verduren, in 1566, 1579 en 1580. Uiteindelijk werd de Rooms-Katholieke Kerk door het stadsbestuur verboden in 1580, nadat een jaar eerder de Unie van Utrecht was gevormd, waarin de noordelijke, protestantse gewesten zich hadden verbonden.
De kloosters, inclusief het bezit aan gebouwen en grond, kwamen in bezit van de stad en van de Ridderschap, de politieke vertegenwoordiging van de adel. De kloostergebouwen werden veelal gesloopt om ruimte te maken voor woningbouw binnen de vesting of herbestemd als opslagruimte, kazerne en later als universiteitsgebouw.
Aan de oostkant van de stad, bereikbaar via een zijstraat aan de Biltsestraat, was in de twaalfde eeuw het Benedictinessenklooster Oudwijk gesticht. [2] Ook dit klooster werd opgeheven tijdens de Reformatie, maar de ouders van de meestal adellijke Benedictinessen wisten de oorspronkelijke sloopplannen voor het klooster te beperken tot het afbreken van de



Een plan uit 1629 voor de uitbreiding van de vestingwerken. Aan de oostflank van de stad waren een verdedigingswerk aan de Biltstraat en een Hoornwerk ten zuiden van het Lepelenburg getekend. [Renes 2005]



Na de Reformatie werd een deel van de gebouwen van het klooster Oudwijk gesloopt en het overgebleven deel verkocht als landgoed. [HUA]

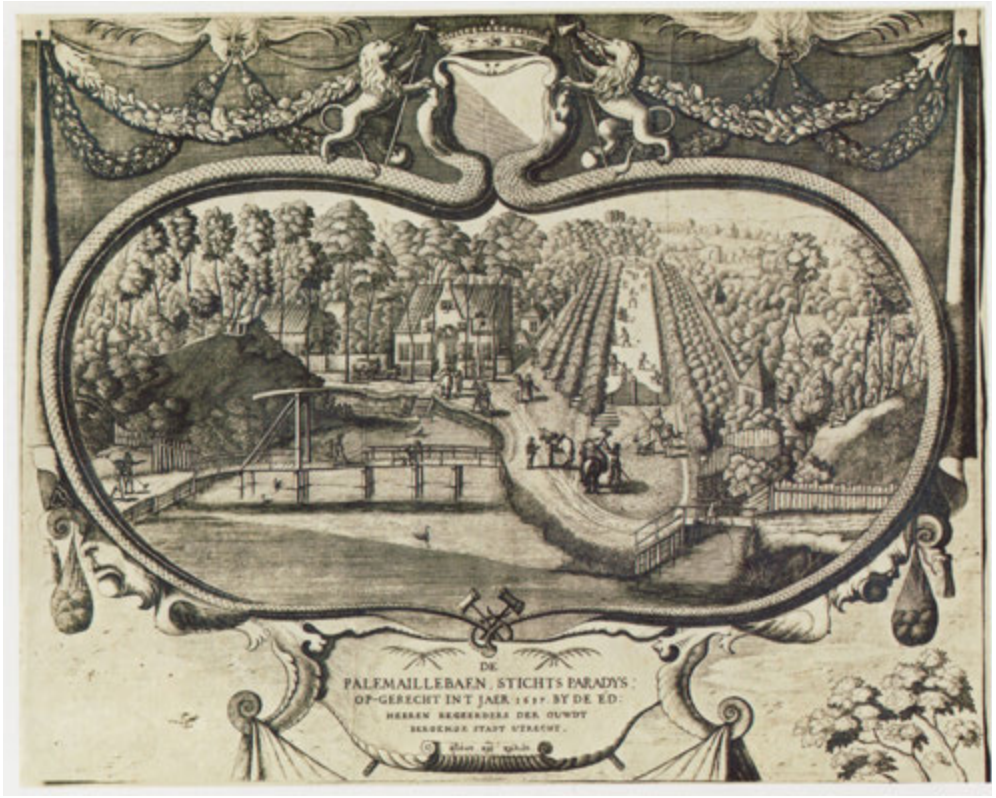


Het voormalige klooster als landgoed Oudwijk, rond 1860. [HUA]

kerktorens.[3] Uiteindelijk werden het kloosterterrein verkocht als landgoed en de landerijen verpacht. De door afzetting van slib vruchtbare terreinen waren onder andere in gebruik als boomgaard, tuinderij of moestuin.
Hoewel het gebouw diverse keren ingrijpend verbouwd is en het grondeigendom sterk verkleind is, herinnert het landhuis Oudwijk aan de Oudwijkerlaan nog steeds aan het opgeheven klooster.



Plattegrond van Utrecht in 1649, met het zuid-westelijke deel van de Maliebaan. Duidelijk zichtbaar zijn de bomenrijen aan weerzijden van de baan en de verkaveling van de weilanden daarachter. Uit het Toonneel der Steden, uitgegeven door Blaeu in 1649-1652. [RUG]



De Maliebaan kort na de aanleg in 1637. De baan werd aan beide kanten afgesloten met een hek en aan weerzijden stonden vier rijen bomen. Op de voorgrond zijn de Maliebrug van het bolwerk Lepelenburg over de singel en de herberg Het Gulden Vlies zichtbaar. Ets door Hendrik de Winter uit 1645, gemaakt in opdracht van de Vroedschap van Utrecht. [Renes 2005]



Het maliespel zoals afgebeeld in een boek over oude Engelse sporten. Een bal werd met een lange stok met een houten kop en fluwelen handvat in zo weinig mogelijk slagen van het begin- naar het eindpunt geslagen. [Ditchfield 1891]

1636-1768 : MALIEBAAN ALS ONTSPANNINGSLANDSCHAP

Oostflank Utrecht

Na de aanleg van de vijf bolwerken lag de ruimtelijke ontwikkeling van Utrecht nagenoeg stil. Er was nog genoeg ruimte in de stad uit te breiden, mede dankzij de vrijgekomen kloostergronden, zodat uitbreidingen buiten de vesting niet nodig waren. Toch waren er in de jaren zestig van de zeventiende eeuw grootse, utopische plannen om Utrecht uit te breiden. De aanzet hiertoe gaf de ambitieuze burgemeester Hendrick Moreelse met zijn plan in 1664. Zijn plan richtte zich op de westkant van de stad, waar hij een strikt orthogonaal stratenpatroon toepaste. Om zijn nieuwe stad kwam een nieuwe vestinggracht, waarin de bolwerken Wolvenburg, Lucasbolwerk en Lepelenburg werden opgenomen. Aan de ligging en het profiel van de Maliebaan wijzigde Moreelse niets, zodat de baan behouden bleef als een sportterrein buiten de stad.

In andere plannen, van onder andere de landmeter Hugo Ruysch en van schrijver Everard Meyster, bleek de Maliebaan wel een obstakel. Zowel Ruysch als Meyster wilden Utrecht aan alle kanten evenveel uitbreiden, zodat er een nieuwe gordel van vestingwerken concentrisch om de hele stad nodig zou zijn. In zijn plan negeerde Ruysch de Maliebaan en tekende hij de nieuwe vestinggracht dwars over de baan – en over de Biltstraat – heen. Meyster werkte zijn plannen beter uit. In zijn plan zijn de uitbreidingen verkaveld volgens een strak grid dat aan de oostkant is gebaseerd op de rechte Biltstraat. De diagonaal op deze straat gelegen Maliebaan detoneerde in dit stratenpatroon en daarom verlegde Meyster de baan naar een halve maan-vormige restruimte, ingericht als park. Uiteindelijk werden geen van de plannen uitgevoerd. De bevolking van Utrecht nam slechts geleidelijk toe, waarvoor woonruimte nog binnen de singels gebouwd kon worden.[4]

Maliebaan

<u>Ruimtelijk</u>

In maart 1636 werd de Illustre School in Utrecht geïnaugureerd tot de universiteit van Utrecht. Om de studenten enige ontspanning en vertier te bieden besloot de Vroedschap in 1637

tot de aanleg van een maliebaan: 'goetgevonden tot cieraet van deselve hare Stadt, alsmede tot exercitie ende vermaeck van hare inwoonders ende die geene, dewelcke de academie alhier frequenteren te doen maecken den Maillebaen'.[5]

Op een maliebaan werd het maliespel gespeeld, ook bekend als paille maille. Hierbij was het de bedoeling dat in een beperkt aantal slagen met een maille – een houten stok met fluwelen handvat en een houten kop – een bal van de ene naar de andere kant van een lange baan – maliebaan – gespeeld werd. Het van oorsprong Franse spel werd internationaal door studenten gespeeld, zodat er ook in andere landen maliebanen liggen. Meer over de Maliebaan in zowel Nederlandse als internationale context komt later in het rapport aan de orde.

De Utrechtse maliebaan werd aangelegd in het Oudwijkerveld, het gebied rondom het voormalige klooster Oudwijk. Waarschijnlijk werd voor dit gebied gekozen omdat in de omwalling bij het Lepelenburg al een poortje bevond dat toegang gaf aan een herberg buiten de vesting, waar leden van het Gulden Vlies vergaderden. Deze herberg kreeg na 1637 de functie van maliehuis, waar de beheerder van de baan, de maliemeester, woonde. De maliemeester hield toezicht op de baan, wat betekende dat hij de spelmaterialen verhuurde en de baan onderhield.

Het Oudwijkerveld was overwegend verkaveld van zuidwest naar noordoost, wat de ligging van de baan ten opzichte van de stad verklaard.[6]

Het startpunt van de baan lag net buiten de singel, tussen het bolwerk Lepelenburg en het hoornwerk en het eindpunt bij een oude Vechtloop nabij het landgoed Oudwijk. Zowel het start- als eindpunt werden gemarkeerd door palen en het speelveld zelf werd aan de lange kanten omheind. De totale lengte bedroeg 740 meter. Aan weerszijden van de baan, achter de omheining, werden twee maal vier rijen bomen aangeplant, in totaal 1200 linden en 600 iepen. Ruim twintig jaar later, in 1659, had de Maliebaan zo'n dicht bladerdak dat de boombeplanting sterk werd uitgedund door om de andere boom te rooien.

Gaandeweg de werd de buiten de singels gelegen Maliebaan ook aantrekkelijk als wandel- en ruitergebied en ontwikkelde het gebied rondom de Maliebaan zich als een lustlandschap met de voor die tijd gebruikelijke theekoepels, priëlen en tuinhuizen. Ook de chique burgers verpoosden zich eind zeventiende eeuw aan de Maliebaan,



De Maliebaan in 1697. De ruimtelijke opzet van de Maliebaan was zestig jaar na de aanleg niet gewijzigd. Ets van Casper Specht naar een tekening van Jan van Vianen. [HUA]



Ontwerp voor het buitenhuis Bellevue aan de Maliebaan, 1768. Waarschijnlijk werd deze tekening gebruikt om toestemming voor de bouw te vragen. [HUA]



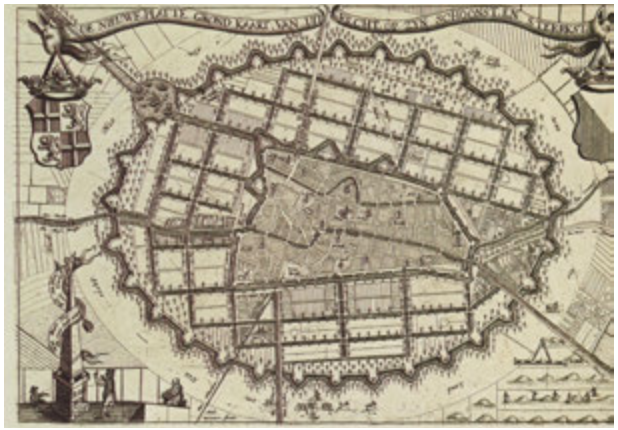
De Franse koning Lodewijk XIV voor de poorten van Utrecht in 1672. Schets voor een wandtapijt uit de serie L'Histoire du Roy door het atelier van Charles le Brun, 1690. [Louvre]



Plan voor de uitbreiding van Utrecht, door burgemeester Hendrick Moreelse, 1664. Moreelse concentreerde de uitbreiding aan de westkant en nam de bolwerken aan de oostkant op in een nieuwe gordel van verdedigingswerken. [Renes 2005]



Plan voor de uitbreiding van Utrecht, door Hugo Ruysch, 1666. Ruysch breidde Utrecht aan alle kanten uit, zodat een nieuwe vestinggordel nodig was. Hierin vormde de Maliebaan duidelijk een obstakel. [Renes 2005]



Plan voor de uitbreiding van Utrecht door Everard Meyster, 1667. Net als Ruysch ontwierp Meyster een nieuwe ring van verdedigingswerken. De Maliebaan vormde ook hier een hindernis in het strakke grid, maar Meyster verplaatste de baan in noord-zuid-richting. [Renes 2005].

maar gaven de voorkeur aan een ritje per koets boven een wandeling te voet. Om hieraan tegemoet te komen werd in 1693 besloten paden aan de buitenkant van de bomenrijen geschikt te maken voor koetsen.
Later, in de achttiende eeuw, groeiden de terreinen rond de theekoepels uit tot kleine buitenplaatsen met hovenierswoningen, maar nog steeds gericht op recreatie en niet op permanente bewoning. Voor een goed uitzicht op de baan werden de tuinhuizen uitgebouwd met erkers. Om te voorkomen dat de erkers steeds groter zouden worden, stelde de Raad in 1730 twee rooilijnen vast. Een rooilijn op een afstand van 28 voet van de buitenste bomenrij voor de tuinhuizen en een rooilijn op een afstand van 24 voet voor de erkers aan de tuinhuizen. Dit besluit tot twee rooilijnen is nog steeds af te lezen aan de onregelmatige gevelwand van de Maliebaan. [7]
Behalve voor ontspanning, bleek de Maliebaan enkele decennia na de aanleg ook geschikt voor politieke doeleinden; de Franse Zonnekoning Lodewijk XIV liet zich in 1672 toejuichen door een menigte Frans gezinde Utrechtenaren.[8]

Programmatisch

De Maliebaan werd oorspronkelijk aangelegd als een sportterrein voor studenten, maar werd door de chique burgerij als ontspanningslandschap buiten de singels, om te wandelen en te flaneren in een koets. Net als aan de Vecht, ver buiten Utrecht, bouwden zij een lustlandschap, maar dan dicht bij huis. Aan de baan verrezen eerst bescheiden theekoepels en prieelen, die in de achttiende eeuw uitgroeiden tot grote tuinhuizen.



Maliebaan 1636 - 1768

- Maliebaan
- Tuinderswoningen en theekoepels
- Hoveniersgrond
- Pachtgronden
- Bomen
- Bebouwing
- Water

N

Kop

Oorspronkelijk lag de kop van de Maliebaan een stuk verder naar voren dan in de huidige tijd. Het is niet precies te reconstrueren waar de ban precies begon, maar waarschijnlijk was het halverwege het plantsoen op het Malieblad. De boombeplanting in vier rijen aan weerszijden van de baan sloot aan op de boombeplanting op de oevers van de vestinggrachten, zodat de Maliebaan functioneerde als een groene zijtak van de vesting.

Kruispunt

Al voor de aanleg van de Maliebaan in 1637 liep er van de vestinggracht ter hoogte van het Lucasbolwerk een pad richting het landgoed Oudwijk. Dit pad was de basis voor de huidige Nachtegaalstraat en Burgemeester Reigerstraat. Het doorgaande pad werd doorsneden door de aanleg van de Maliebaan.
In de zeventiende en achttiende eeuw waren de paden aan weerszijden van de Maliebaan slechts zijstraten, die toegang gaven tot verder gelegen tuinderijen en buitenplaatsen.

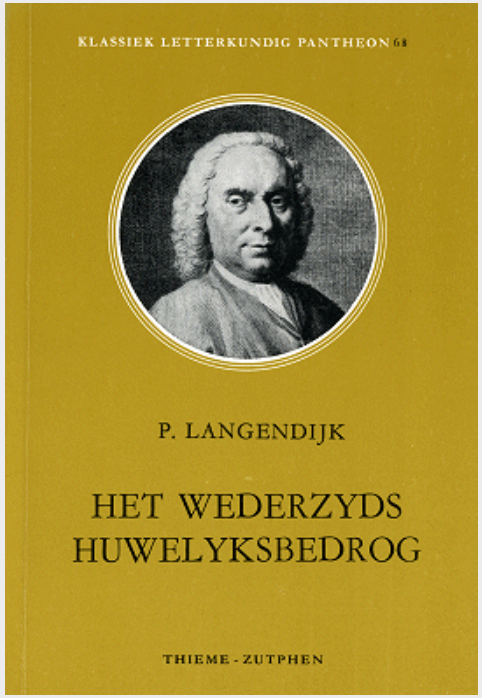
Eind

De Maliebaan eindigde oorspronkelijk op een oude Vechtloop, iets ten zuiden van de Biltstraat. Net als aan de kop

van de baan kwam ook aan het einde een herberg. Aan de Biltstraat, dus voorbij het einde van de baan werd herberg 't Boompje werd waarschijnlijk gelijk met de aanleg van de Maliebaan gebouwd.



Portret van Rene Descartes (1596-1650) door Frans Hals, 1649. [Louvre]



Pieter Langendijk (1683-1756) schrijver van het blijspel Het Wederzijds Huwelijksbedrog (1714). Ets van C. Pronk en J. Houbraken, 1751. [DBNL]

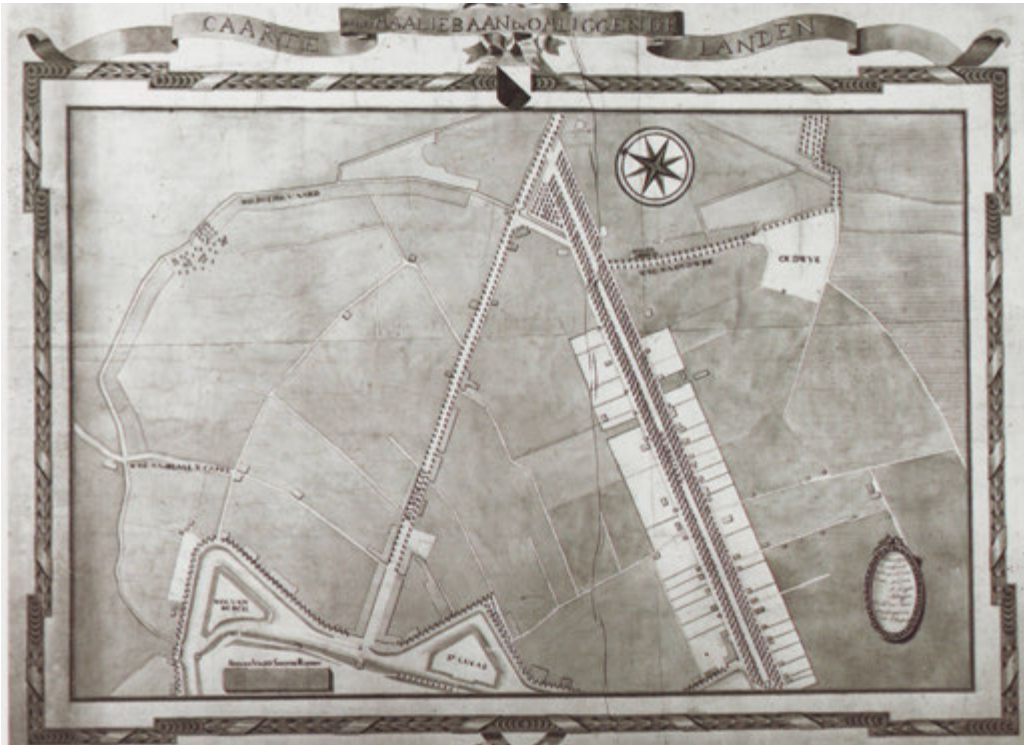
Beroemde Maliebaners

Rene Descartes (1596-1650)

De Franse filosoof Rene Descartes gaf in 1636 aan de net opgerichte Universiteit van Utrecht colleges in de filosofie en woonde daarom bijna een jaar in Utrecht. Volgens de overlevering schreef hij hier zijn 'Discours de la Méthode', dat later in Leiden werd uitgegeven. [9] Hij betrok een tuinhuis aan de Maliebaan, waar toen nog nauwelijks bebouwing stond. Het tuinhuis bestaat niet meer, maar lag waarschijnlijk ter hoogte van de huidige nummers 36 en 38.

Het Wederzijds Huwelijksbedrog (1714)

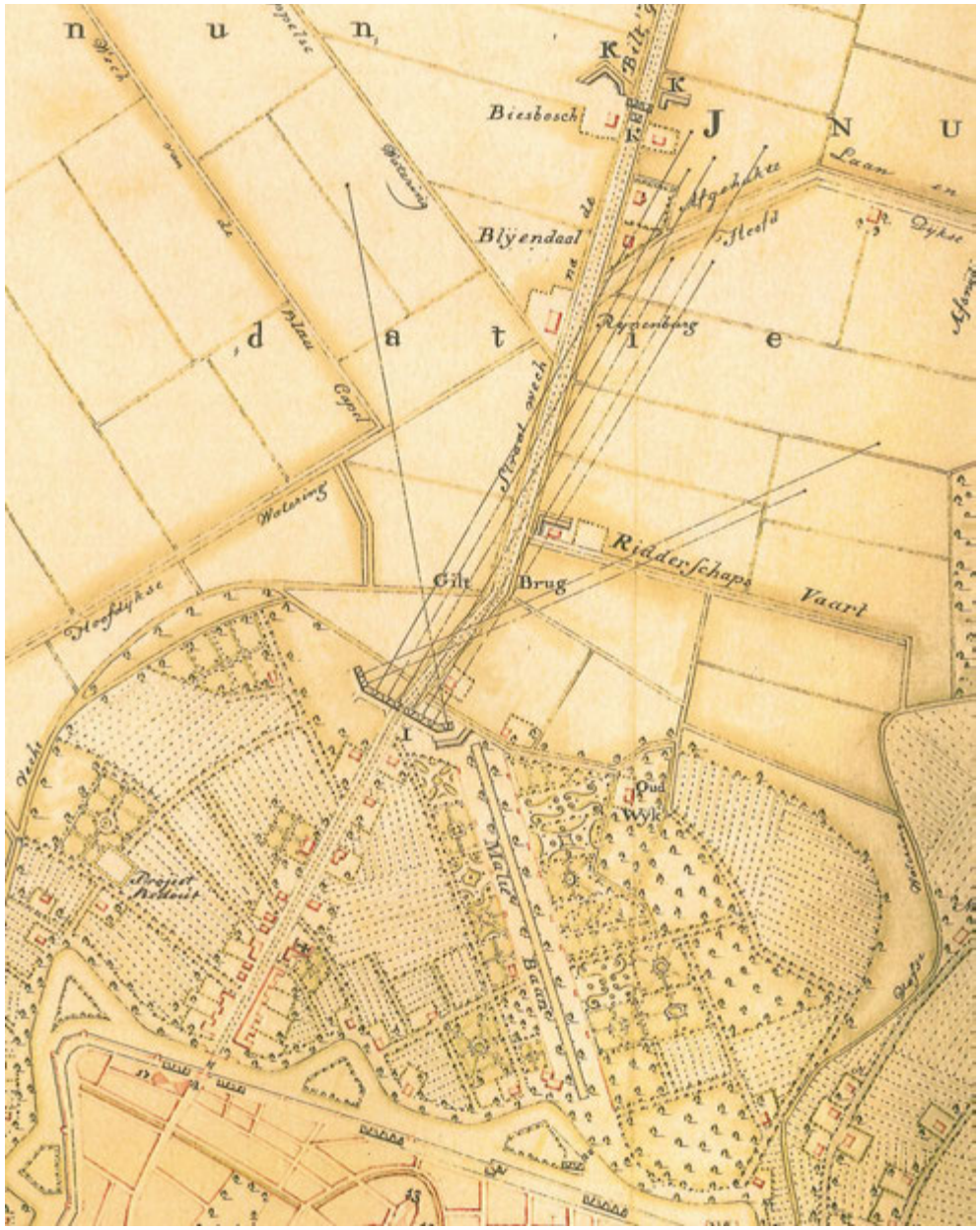
Pieter Langedijk (1683-1756) schreef in 1714 het blijspel Het Wederzijds Huwelijksbedrog dat zich grotendeels op de Maliebaan afspeelt. Het stuk gaat over een berooide edelman Lodewijk die verliefd wordt op de jongedame Charlotte, vooral omdat ze rijk lijkt te zijn. Beide partijen doen zich beter voor dan ze werkelijk zijn, wat grote consternatie oplevert.



Op deze kaart van D. Kuyper uit 1784 wordt duidelijk hoe de Maliebaan is verbonden met de Biltstraat. Het profiel van de baan met de bomenrijen werd doorgezet. [Renes 2005]



Links het Maliepoortje en de Maliebrug over de singel en rechts de entree naar de Maliebaan. Schilderij van een anonieme schilder omstreeks 1770.[CM]



De verbinding met de Biltstraat is opgeheven vanwege de aanleg van versterkingen voor de verdediging van Utrecht. De lijnen geven het schootsveld van de schans op de Biltstraat aan. Kaart uit 1787. [HUA]

1768-1813 - MALIEBAAN TIJDELIJK IN VERVAL

Oostflank Utrecht

Door de economische en politieke onrust in de Republiek was er aan het einde van de achttiende eeuw weinig aandacht voor de uitbreiding of verfraaiing van de stad. Utrecht werd in staat van oorlog gebracht met extra versterkingen. De nadruk lag hierbij op de verdediging aan de oost- en zuidzijde van de stad, omdat de dreiging van buiten de Republiek kwam. De kaart van 1787 laat verdedigingswerken zien aan de Ridderschapsvaart, op de Biltstraat, bij de Gildbrug en aan het einde van de Maliebaan. Daarnaast versterkten de inundatievelden aan de oostkant van de stad, tussen de Ridderschapsvaart en De Bilt, de verdedigingswerken van de stad.

Tijdens de Franse Tijd onderging Utrecht grote veranderingen, vooral bestuurlijk. Dit had echter geen ingrijpende gevolgen voor de ruimtelijke inrichting van oostelijk Utrecht.

Maliebaan

Ruimtelijk

Tot 1768 liep de Maliebaan dood op een kleine zijarm van de Vecht. In hetzelfde jaar kocht het stadsbestuur terreinen van de buitenplaats Hogeland en van het gerecht Bleyenburg, zodat de Maliebaan verlengd kon worden tot aan herberg 't Boompje, aan de Biltstraat. Een jaar later kwam er een verbinding tussen de baan en de Biltstraat, waarvoor een brug over de Vechtloop werd gebouwd. [10]

Deze verbinding van de Maliebaan met de Biltstraat was slechts van korte duur. Sinds 1780 verkeerde de Republiek der Zeven Verenigde Nederlanden in een economische en politieke crisis. Er was onrust in zowel de buitenlandse politiek door een oorlog met de Engelsen (1780-1784) als in de binnenlandse politiek door de strijd tussen de patriotten en prinsgezinden. Dit had ook gevolgen voor de Maliebaan. Op kaarten uit 1787 is de verbinding met de Biltstraat alweer opgeheven om plaats te maken voor een schans, een kleine vooruit geschoven versterking.

Tijdens deze roerige periode raakte het paille maille in onbruik. Daarbij onttakelden de Utrechtse burgers de Maliebaan op zoek naar goedkoop



Jonas Zeuner (1727-1814) maakte vier schilderijen van de Maliebaan, omstreeks 1784. Het begin van de Maliebaan met links herberg Het Gulden Vlies. [CM]



De Maliebaan vanaf de Biltstraat, met rechts tussen de bomen de Domtoren. [CM]



De Biltstraat met links herberg 't Boompje, daarachter bevindt zich het eindpunt van de Maliebaan. [CM]



Het begin van de Maliebaan met links het Maliehuis, 2009.



De Maliebaan vanaf de rotonde nabij de Oorsprongpark, 2009.



De Maliebaan met Franse militairen, omstreeks 1800. Tekening uit het schetsboek van één van de broers G.Th.F. of F.H.J. van Utenhove. [HUA]

brandhout, zodat de baan onbespeelbaar werd voor paille maille. Met de komst van de Fransen in 1795 kreeg de Maliebaan een nieuwe functie. De brede baan bleek bijzonder geschikt als exercitieterrein voor het Franse leger onder leiding van maarschalk Ourdinot.[11] Hiervoor werden alle hekken, waarvan het grootste deel al verdwenen was, verwijderd en de wandelpaden tussen de bomen verbreed tot ventwegen. Het hoogtepunt in deze periode was ongetwijfeld het bezoek van Napoleon Bonaparte in 1811. De keizer van Frankrijk, waarbij de Republiek ingelijfd was, kondigde slechts een week te voren aan Utrecht te bezoeken. Met grote haast werd de stad klaargemaakt voor het keizerlijk bezoek. Op de Maliebaan hielden vier regimenten infanterie en de burgerschutterij een wapenschouw voor Napoleon. Hiervoor werden een aantal bomen op de baan geveld.[12]
De verbreding van het profiel voor het exerceren en de wapenschouw gaf niet alleen ruimte aan het Franse leger, maar ook voor de aangrenzende percelen met tuinhuizen, zomerverblijven en dergelijke.

Programmatisch
Aan het einde van de achttiende eeuw werd paille maille nog nauwelijks gespeeld en was de Maliebaan vooral in gebruik als gebied om te wandelen of om paard te rijden. In 1790 probeerde een oud-burgemeester de baan officieel te bestemmen voor een nieuwe functie als een paardenrenbaan, waarvoor de baan toch al regelmatig gebruikt werd, maar de stad wees dit voorstel af. [13] Wel werd enkele jaren later, in 1796, bepaald dat paarden alleen nog op de middenbaan mogen rijden en niet meer tussen de bomen of op de ventwegen. [14]
Uiteindelijk werd de functie van maliemeester in 1812 officieel opgeheven en daarna de middenbaan verhard tot rijweg. [15]


Biltstraat
Herberg 't Boompje
Maliebaan
Oudwijk
Maliesingel
Maliehuis
Lepelenburg
Maliebaan 1768 - 1813
Schans (1787 - 1795)
Maliebaan (1768 -1787)
Tuinen Maliebaan
Hoveniersgrond
Pachtgrond
Bomen
Tuinderswoningen en theekoepels
Bebouwing
Water
N

Kop
De kop van de Maliebaan bleef in deze periode ongewijzigd.

Kruispunt
De paden aan weerszijden van de Maliebaan, ter hoogte van het huidige kruispunt met de Nachtegaalstraat/ Burgemeester Reigerstraat, bleven in deze periode ongewijzigd.

Eind
De Maliebaan werd in de periode 1768-1787 kortstondig verbonden met de Biltstraat. Vanwege de versterking van de oostflank van Utrecht werd deze verbinding opgeheven.

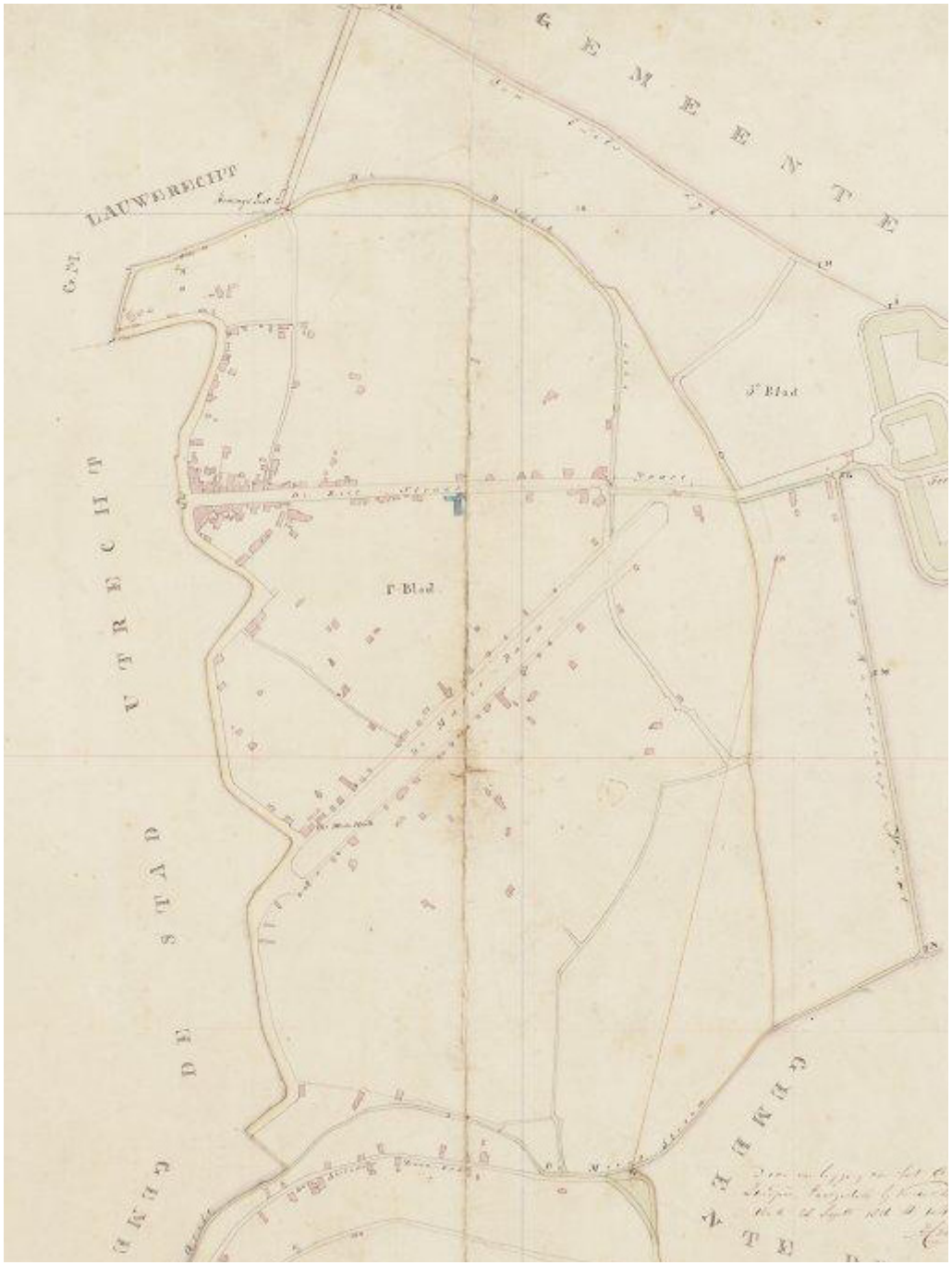


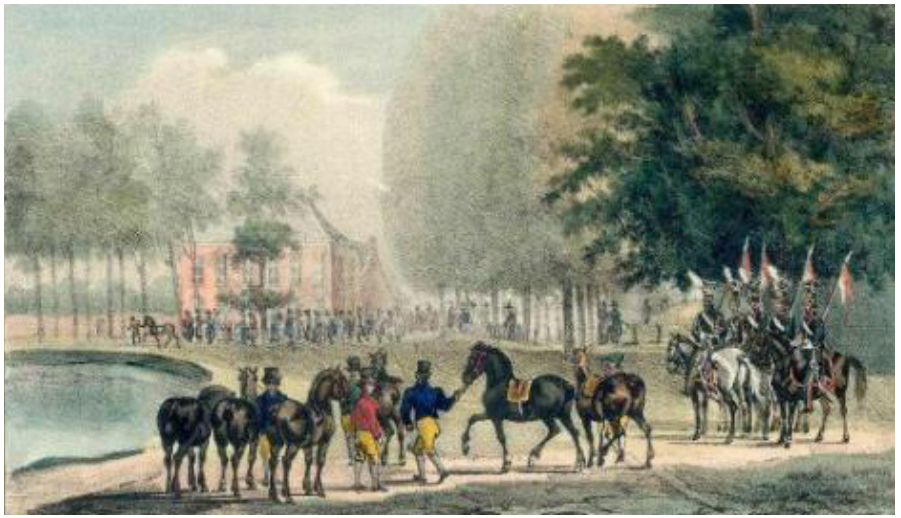
Beroemde Maliebaners

Napoleon Bonaparte (1769-1821)
De Corsicaan Napoleon Bonaparte wist met zijn legers Frankrijk uit te breiden tot een keizerrijk op Europese schaal, waarbij ook De Republiek der Zeven Verenigde Nederlanden werd ingelijfd. In 1811 bracht Napoleon een bezoek aan Utrecht waar verschillende legeronderdelen een wapenschouw hielden op de Maliebaan.



Hieronymus van Alphen (1746-1803)
Hiernonymus van Alphen (1746-1803) woonde in Oudwijk en hij kocht er terrein bij, zodat zijn bezit tot aan de Maliebaan liep.
1786: huis in Oudwijkerveld, tot aan Maliebaan
1789 pensionaris geworden in Leiden, verkocht zijn huis: ‘een hoff of plaisiertuyn groot circa eene morgen met een huysinge, coepel en hovenierswoning strekkende voor van de Maliebaan tot aan ’t warmoezeniersland van de buitenplaats Oudwijk.’





De Maliebaan was door het profiel en de lengte ook geschikt voor harddraverijen. Deze wedstrijden werden gehouden omstreeks 1826-1829. Litho van J.P. Houtman naar een tekening van W. Hoevenaar. [HUA]



< De Maliebaan in 1821. De verbinding met de Biltstraat was opgeheven en de voornamelijk achttiende eeuwse bebouwing was geconcentreerd aan de kant van de stad. [www.watwaswaar.nl]



Begin van de Maliebaan met links het Maliehuis, 1830. Tekening uit G. Westendorp. [HUA]



De buitenplaats De Oorsprong omstreeks 1828. De tekening is gebaseerd op een prent van J.P. Houtman voor een publicatie over buitenplaatsen uit 1829. [HUA]

1813-1861 - MALIEBAAN AANGESLOTEN OP WANDELING VAN ZOCHER

Oostflank Utrecht

Na de aftocht van de Fransen en de oprichting van het Koninkrijk der Nederlanden besloot de nieuwe koning Willem I een solide verdedigingslinie aan de leggen, die de belangrijkste steden in de nieuwe staat zou beschermen. De Nieuwe Hollandse Waterlinie verdedigde westelijk Nederland van de Zuiderzee tot aan de Biesbosch. Het belangrijkste wapen was het onder water zetten van terreinen, het zogenaamde inunderen. De linie veranderde in aaneenschakeling van gebieden onder een laag water met een diepte van nog geen halve meter. Dit water was te diep voor mensen, paarden en militaire voertuigen, maar te ondiep voor boten. Daarbij waren greppels onzichtbaar onder het water, wat het doorwaden zeer verraderlijk maakte.

In tegenstelling tot de meer westelijk gelegen oude Hollandse Waterlinie was Utrecht opgenomen in de linie. Dit maakte de vestingwerken rond de stad overbodig. Voor de ambitieuze burgemeester H.M.A.J. van Asch van Wijk gaf dit in 1827 aanleiding tot de oprichting van een Commissie tot Uitbreiding en Verfraaiing der Stad Utrecht. De commissie besloot een prijsvraag uit te schrijven voor een nieuwe inrichting van de vrijgekomen vestinggronden. De burgemeester had echter al onderhands contact gehad met de vermaarde tuinarchitect J.D. Zocher (1791-1870), zodat deze nog voor het uitschrijven van de prijsvraag al de opdracht kreeg. In 1829 presenteerde Zocher zijn ontwerp: de oostelijke vestinggronden, met de vier bolwerken Begijnebolwerk, Wolvenburg, Lucasbolwerk, Lepelenburg, transformeerde hij tot een zogenaamde ‘wandeling’, een groene strook met kronkelende paden, waterpartijen, bloemperken, heestergroepen en bomenlanen. In zijn toelichting nam Zocher de wandelaar vanaf het Lucasbolwerk aan de hand: ‘Gaan wij nu langs den oever voort, het water aan de linkerhand en verder in het verschiet aangenaam kronkelend; ter regterzijde de beplanting met afwisseling van verschillende groepen hout, en alleen staande boomen, tot aan de Botanische Tuin [huidige binnentuin van Centraal Museum].’[16] Aan de noord- en westkant van Utrecht maakte Zocher een stadsuitbreiding

met zowel woningen als bedrijfsgebouwen. Eigenlijk ontwierp hij een compleet nieuw stadgezicht voor alle kanten van de stad.
De uitvoering van het plan begon met de sloop van de stadsmuur rond het Begijnebolwerk in 1830 en de aanleg van een park op de oude stadswallen. Deze aanleg vorderde langzaam van de Wittevrouwenpoort richting het zuiden. In 1842 werd het plantsoen bij de Tolsteegpoort voltooid. Zocher bleef tot 1861 bezig met de uitvoering van zijn plannen, maar de stadsuitbreidingen met bebouwing werden nooit uitgevoerd.[17]

Maliebaan

Ruimtelijk

In zijn plan voor Utrecht sloot Zocher de Maliebaan aan op de 'wandeling' die hij ontwierp op de oostelijke vestinggronden. Dit ging echter niet eenvoudig, zoals hij schreef in zijn toelichting: 'Alleen merk ik hier nog aan dat de Maliepoort hinderlijk was om de wandeling te bevorderen, alsook dat het water tusschen het bolwerk Lepelenburg en de stad noodzakelijk gedempt moest worden."[18]
Ondanks deze hindernissen wist Zocher de Maliepoort op te nemen in het ontwerp door de Maliebrug als verbindend element tussen de 'wan-



Het plan van J.D. Zocher voor de vrijgekomen vestinggronden en de uitbreiding van de stad. De tekening wordt omlijst door de nieuw ontworpen stadsgezichten. [Renes 2005]



Stadsplattegrond van Utrecht, 1838. De plannen van Zocher voor de vestinggronden zijn grotendeels voltooid. De parken op de vestinggronden vormen een geheel van wandelroutes. [Renes 2005]

deling' en de Maliebaan en singel te beschouwen. Op de plek van het voormalige hoornwerk was in het plan een ovaal gebied opgenomen. Waarschijnlijk hield Zocher hier rekening met een bestaande buitenplaats in de as van de Malieburg. De gebogen rooilijn aan de singel kopieerde hij aan de oostkant, zodat een ovaal perceel ontstond. De aansluiting van de Maliebaan op de singel gaf hij vorm met twee ronde plantsoenen, verschillend van afmetingen, in de as van de baan.

Slechts een deel van zijn plan voor de aansluiting van het bolwerk Lepelenburg met de Maliebaan werd uitgevoerd. Een stenen boogbrug verving vanaf 1833 de oorspronkelijke houten Maliebrug en een tolhuis ('barrière') kwam in de plaats van de Maliepoort in de omwalling. [19] Het Lepelenburg werd echter niet ingericht, net als de ruimte tussen de singel en de kop van de Maliebaan.

Toen in 1848 de tol bij de Maliebrug werd opgeheven en vrij verkeer mogelijk werd, nam de bouw van permanente woningen aan de Maliebaan sterk toe. [20] Dit leidde tot een vraagstuk waar Zocher geen rekening mee had gehouden in zijn ontwerp uit 1829. De nieuwe bewoners van de Maliebaan vroegen om een betere bereikbaarheid van hun woningen per koets. Zocher was nog steeds aan het werk in Utrecht en adviseerde de aanleg van trottoirs en ventwegen tussen de bebouwing en de buitenste rij bomen. Vanwege dit advies werden eind jaren vijftig van de negentiende eeuw nieuwe plannen gemaakt voor de aansluiting van de Maliebaan op de Maliesingel. Niet alleen Zocher maakte nieuwe plannen, ook architecten waarvan de naam niet bekend is verdiepten zich in het vraagstuk. De plannen zijn in te delen in twee categorieën. Voor de eerste categorie is het uitgangspunt het terugleggen van de kop van de Maliebaan tot de hoogte van het Maliehuis en vervolgens in de as van de baan een druppelvormig plantsoen aan te leggen om het verkeer van de ventwegen eromheen te stroomlijnen richting de singel. De plannen uit de tweede categorie gingen ook uit van het terugleggen van de kop van de Maliebaan, maar leidden het verkeer van de ventwegen via een enkele laan in de as van de baan naar de singel.

Uiteindelijk werd in 1861 voor de aanleg van de ventwegen aan weerszijden de buitenste rij bomen gerooid, de kop van de Maliebaan teruggelegd tot aan het Maliehuis en een druppelvormig plantsoen aangelegd in de as van de baan.

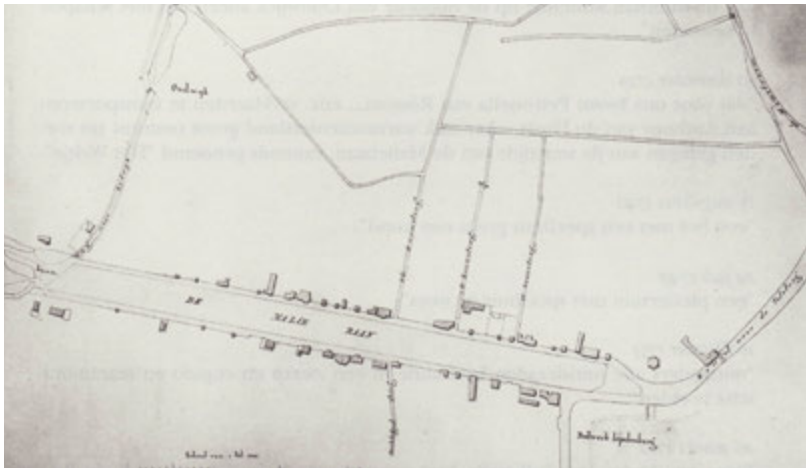
In de tweede helft van de achttiende eeuw was de verbinding van de Maliebaan met de Biltstraat maar van korte duur geweest, vanwege de verdedigingswerken die daar in de jaren tachtig werden aangelegd. Na de Franse Tijd werd de aansluiting op de Biltstraat niet meer hersteld. In 1824 werd het terrein tussen het einde van de Maliebaan en de Biltstraat verkocht als onderdeel van twee nieuw te stichten buitenplaatsen: Hogeland en Oorsprong.

De buitenplaats Hogeland besloeg het huidige Hogelandse park met omliggende terreinen en was in 1824 in bezit gekomen van jonkheer W.E. Ram, telg uit een Utrechtse adellijke familie. De Vlaamse architect T.F. Suys (1783-1861) kreeg opdracht voor de bouw van een landhuis op het terrein. Het landgoed onderging twee ingrijpende wijzigingen later in de negentiende eeuw: de aanleg van de Oosterspoorlijn in 1870 en van de Rooms Katholieke Begraafplaats Sint Barbara enkele jaren later. In beide gevallen werd de oppervlakte van het landgoed kleiner.

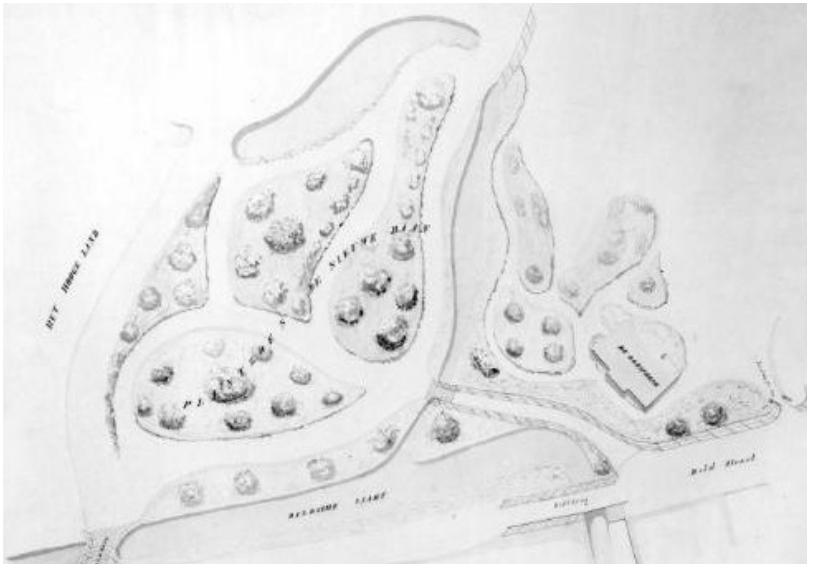
De buitenplaats Oorsprong werd gesticht op het terrein van de voormalige herberg 't Boompje aan de Biltstraat, waar nu het Oorsprongpark ligt. De eigenaar van de buitenplaats, U.W.T. Cazius, directeur van een cementfabriek, gaf de tuinarchitect H. van Lunteren (1780-1848) opdracht voor de aanleg van de tuin rond het landhuis.[21] Ook Oorsprong onderging een belangrijke wijziging. In 1878 werd een deel van het terrein verkocht voor de bouw van deftige herenhuizen aan de straat die nu Oorsprongpark heet.

Ondanks de twee nieuwe buitenplaatsen werd de Maliebaan in 1853 definitief met de Biltstraat verbonden, door de aanleg van de Nieuwe Baan, nu bekend onder de naam Snellenlaan. Deze nieuwe verbinding werd anders vormgegeven dan de verbinding uit de achttiende eeuw, waar het profiel van de Maliebaan werd voortgezet. De Nieuwe Baan werd ontworpen als een plantsoen, niet alleen de Maliebaan en Biltstraat verbindend, maar ook de twee buitenplaatsen.

Het profiel van de Maliebaan was aangetast toen de baan als exercitieterrein functioneerde voor het Franse leger, dat vertrok in 1813. Het is niet duidelijk hoe omvangrijk deze aantasting was. Van der Aa, de auteur van een omvangrijk aardrijkskundig woordenboek waarin hij heel Nederland beschreef, schetste in 1848 het volgende beeld: 'Zij heeft vier wandelwegen en drie rijwegen, die met acht rijen hooge



Kaart van de Maliebaan omstreeks 1850. De Maliebaan was nog niet verbonden met de Biltstraat, maar de stippellijntjes geven wel de plannen daarvoor aan. De bebouwing aan de baan is nauwelijks verdicht in vergelijking met de kaart uit 1821. [Chapel 2001]



Ontwerp voor de Nieuwe Baan, de verbinding tussen de Maliebaan en de Biltstraat, 1853. De Nieuwe Baan was een plantsoen dat zowel de Maliebaan en Biltstraat als de buitenplaatsen Hogeland en Oorsprong verbond. [HUA]



Kaart van Utrecht en omgeving rond 1850. De Maliebaan was nog niet verbonden met de Biltstraat. De bebouwing aan de baan is nauwelijks verdicht in vergelijking met de kaart uit 1821. [Grote historische provincie atlas, Utrecht 1849-1859]



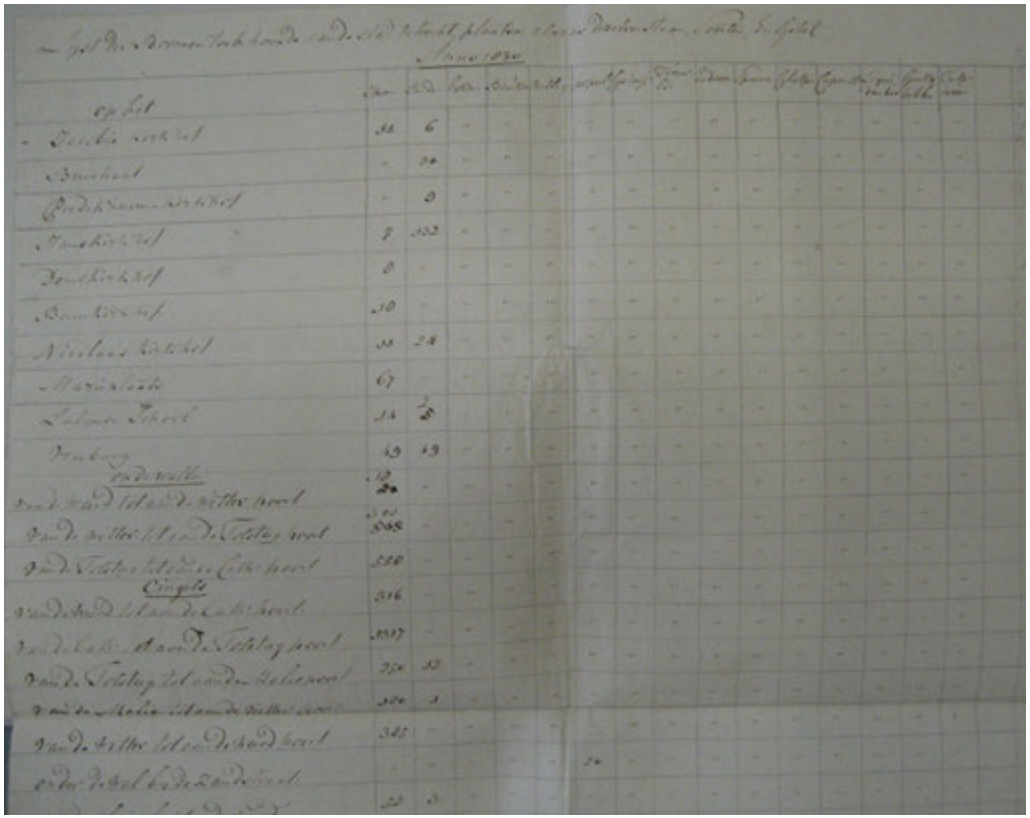
De Nieuwe Baan verbond sinds 1853 de Maliebaan met de Biltstraat. Hier het einde van de Maliebaan, gezien vanaf de Biltstraat, kort na de aanleg van de verbinding. [HUA] of [Struick 1968]

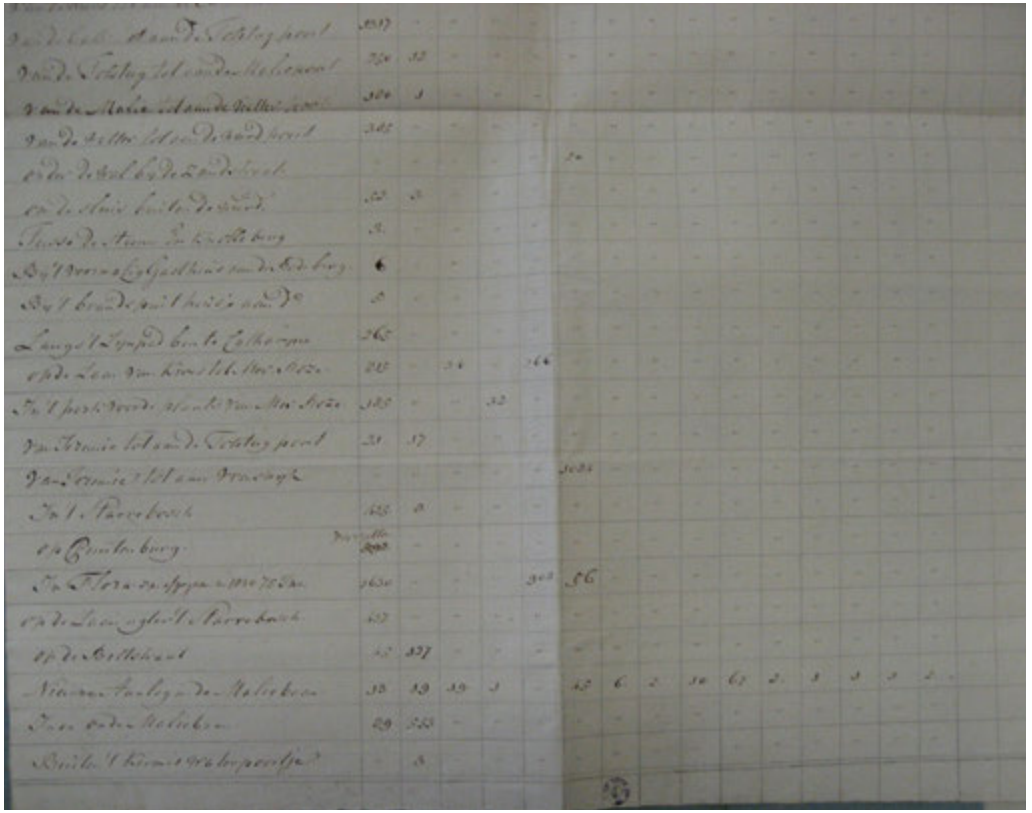
lindenboomen bezet en door fraaije tuinen omzoomd zijn'.[22] Hieruit blijkt dat het profiel van de baan met aan weerszijden vier rijen bomen is behouden of is hersteld. Dat het voorname karakter nog niet helemaal is hersteld blijkt uit de opmerking van een Utrechts gemeenteraadslid in 1853: 'niemand zal dien grooten weg met geisoleerde huizen en koepels voor eene straat aanzien.'[23]

Programmatisch

Nadat het Franse leger in 1813 vertrok uit Utrecht kwam de Maliebaan weer in handen van de Utrechtse burgers. Langzaam herstelde de baan zich weer als een lustlandschap voor wandelaars en ruiters, maar ook als terrein voor harddraverijen (paardenrennen). [24]

De aanleg van de buitenplaatsen Oorsprong en Hogeland in 1824 gaf het startsein voor de bouw van meer solide buitenplaatsen aan de Maliebaan. Deze ontwikkeling werd versterkt door de opheffing van de tolgelden in 1848, waarna de Maliebaan al snel veranderde in een groene laan met chique permanente bewoners. Hiermee veranderde de baan van een voormalige speelterrein en exercitieterrein in een verkeersroute. Maatregelen die volgden waren het slaan van waterputten (1847), het plaatsen van straatverlichting op gas (1851) en het aanleggen van ventwegen (1861).





Toestand van bomen 1830[25]

‘Nieuwe aanleg in de Maliebaan’

iepen	*kastanjes*	*cypressen*
13	*6*	*1*
linden	*treuressen*	*liquidanbar (amberboom)*
19	*2*	*1*
eiken	*esdoorn*	*ginkobiloba (Japanse notenboom)*
19	*10*	*1*
beuken	*sparren?*	*tulpbomen*
1	*67*	*2*
populieren	*catalpa*	
45	*2*	

‘In de Maliebaan’

iepen
89
linden
553



De buitenplaats Hogeland kort na de bouw van het woonhuis naar ontwerp van T.F. Suys, omstreeks 1830. [Struick 1968]



Hoveniers aan het werk bij een tuinhuis, waarschijnlijk aan de Maliebaan, 1859. [HUA]



Begin van de Maliebaan met links het Maliehuis. Tekening van P. van Loon, 1859. [HUA]



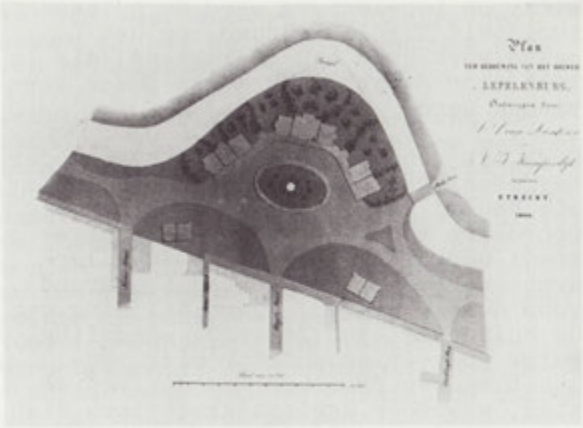
In 1859 gaf uitgeverij Wed. Herfkens en Zoon een panorama van Utrecht uit. Dit panorama bestaat uit stadsgezichten vanaf de singels van de hele stad Utrecht. Op dit fragment staat de Maliebrug en het park dat Zocher aanlegde op de voormalige vestinggronden. [HUA]



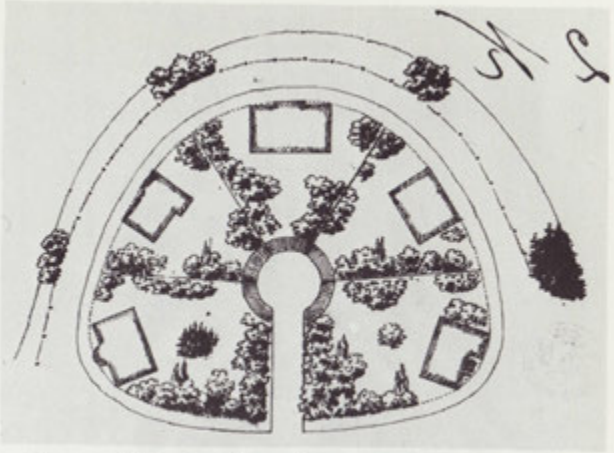
De Maliebrug, 2009.

Voor het bolwerk Lepelenburg werden door verschillende architecten ontwerpen gemaakt. Van J.D. Zocher jr. zijn vijf ontwerpen voor Lepelenburg bekend en van S.A. van Lunteren en N.J. Kamperdijk één ontwerp. Daarnaast zijn er nog drie plannen waarvan de architect niet bekend is. Het is mogelijk dat de stad een prijsvraag had uitgeschreven voor Lepelenburg, wat de veelheid aan ontwerpen zou verklaren.

Van Lunteren en Kamperdijk maakten een ontwerp voor Lepelenburg waarbij de aansluiting met de Maliebaan buiten beschouwing bleef. De Maliebrug werd gehandhaafd, maar geen onderdeel van een groene wandelroute. Een van de ontwerpen van Zocher laat een zelfde aanpak zien. [Cremer 1981]



ontwerp S.A. van Lunteren en N.J. Kamperdijk, 1860

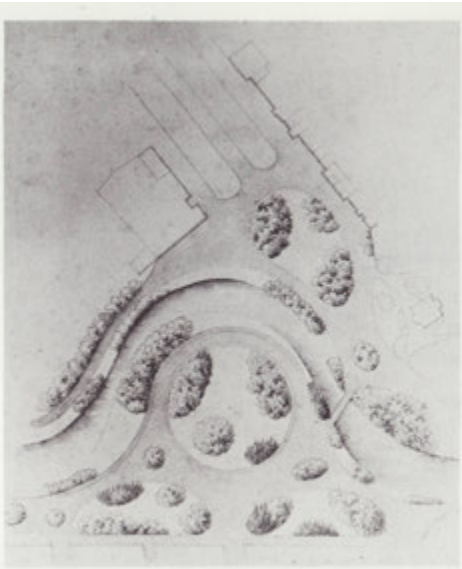


ontwerp J.D. Zocher jr., 1859-1860

De andere ontwerpen van Zocher hebben allen hetzelfde uitgangspunt: een rond plantsoen centraal op het bolwerk, een groene strook aan de singel, behoud van de smalle Maliebrug en een aansluiting op de Maliebaan via een plantsoen in de as van de baan. In twee ontwerpen benadrukte hij de as van de Maliebaan door een fontein, paviljoen of iets dergelijks in het plantsoen. Eén van de onbekende architecten gebruikt dezelfde ontwerpaanpak. [Cremer 1981]



ontwerp J.D. Zocher jr., 1859-1860



ontwerp J.D. Zocher jr., 1859-1860

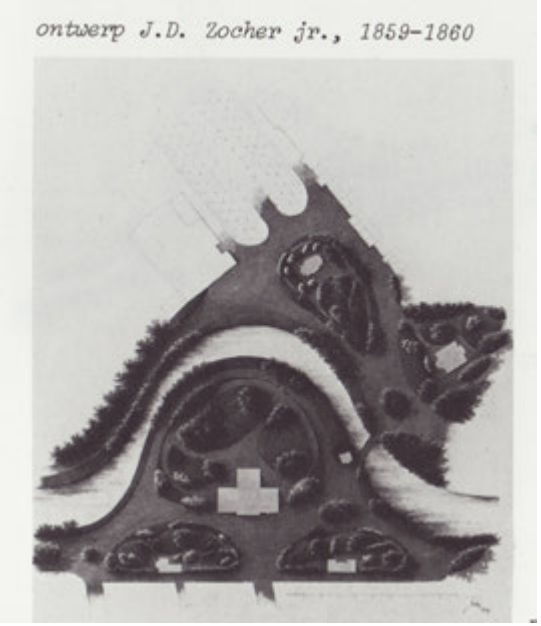
Twee onbekende architecten maakten ieder een plan waarin de Maliebaan als een volwaardig onderdeel werd opgenomen in de groenstructuur. Hiervoor kregen het bolwerk en de singelgracht een geheel nieuwe gedaante. De oorspronkelijke contouren waren niet meer herkenbaar in de nieuwe 'eilanden'-structuur van Lepelenburg. [Cremer 1981]

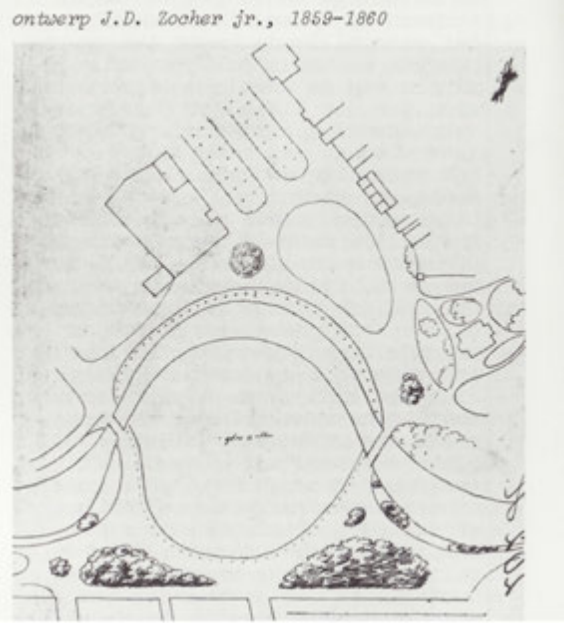


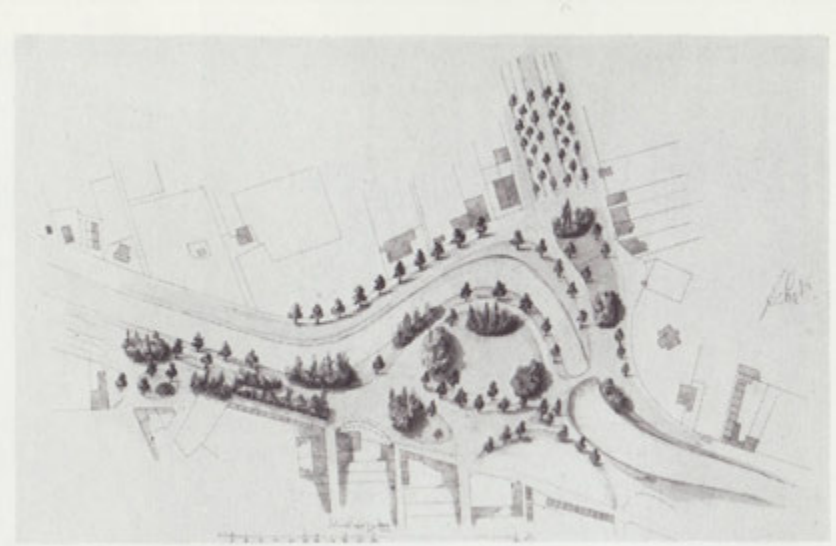
ontwerper onbekend, 1860



ontwerper onbekend, 1860







ontwerper onbekend, 1860.


Biltstraat
Oorsprong
Hogeland
Maliebaan
Oudwijk
Maliesingel
Maliehuis
Maliebaan 1813 - 1861
Wegen (1860)
Kavels (1860)
Bebouwing (1860)
Nieuwe Baan (1853)
'Groene wandeling' J.D. Zocher (1829 - 1842)
Hoveniersgrond
Pachtgrond
Bomen
Tuinderswoningen en theekoepels
Bebouwing
Water
N

Kop

In het jaar 1860 werd de basis gelegd voor de huidige inrichting van de kop van de Maliebaan. De ventwegen, de teruggelegde kop en het druppelvormige plantsoen zijn nog steeds te ervaren inde huidige situatie.

Door het plantsoen, waar nu het beeld van burgemeester B. Reiger staat, ontstond een verkeersplein waar de verkeerstromen van de ventwegen van de Maliebaan en van de Maliesingel werden afgehandeld. Zo functioneert het Malieblad in feite nog steeds.

Na 1860 werd de inrichting van het gebied wel gewijzigd, maar de contouren van de inrichting van 1860 bleven leidend.

Kruispunt

De situatie met de paden op de plaats van het huidige kruispunt bleef in deze periode ongewijzigd.

Einde

In deze periode werd voor zowel de kop als het einde van de Maliebaan de basis voor de huidige inrichting gelegd. Na de aftocht van het Franse leger werd de opgeheven verbinding met de Biltstraat niet direct hersteld, maar werd het terrein in 1824 verkocht om deel uit te maken van twee buitenplaatsen, Oorsprong en Hogeland. Geruime tijd na de aanleg van deze buitenplaatsen werd de Maliebaan in 1853 weer verbonden met de Biltstraat, door een plantsoen, de Nieuwe Baan, tussen Oorsprong en Hogeland in.

De huidige landschappelijke aansluiting van de Maliebaan op de Biltstraat is een direct gevolg van de ontwikkelingen in 1853.

Beroemde Maliebaners



Familie Ram

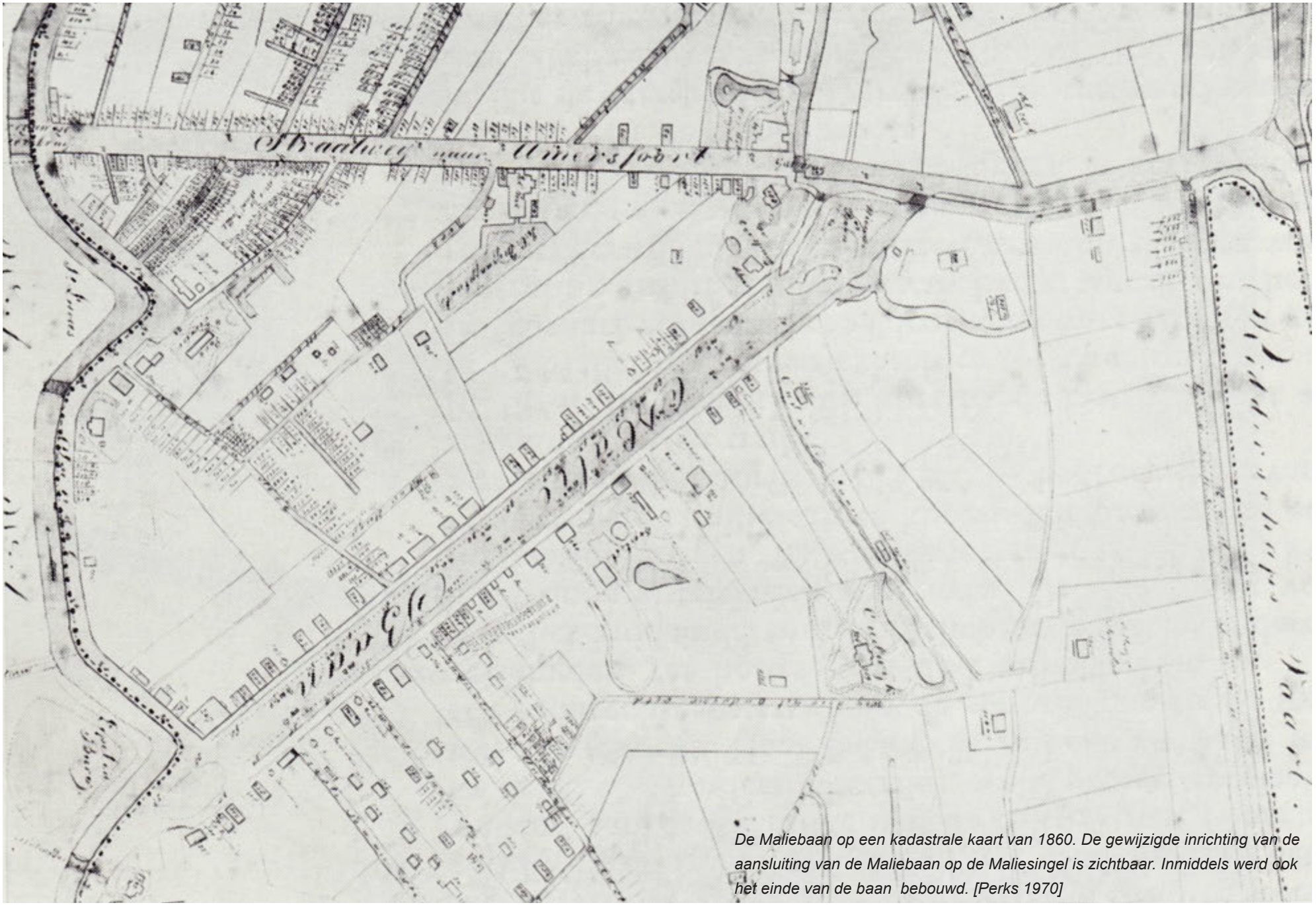
De adellijke familie Ram woonde al generaties lang in Utrecht. In de Franse tijd was Philip Ram (1753-1817) zelfs burgemeester van de stad. In 1824 kocht Willem Elisa Ram het landgoed Hogeland en liet er een buitenplaats bouwen. Hoewel het enkele malen is verbouwd, is de buitenplaats nog duidelijk herkenbaar. Nadat ook de weduwe H.J. Ram-Taets van Amerongen was overleden, werd het landgoed verkocht aan de gemeente Utrecht. Het gebouw deed tot 1918 dienst als museum.



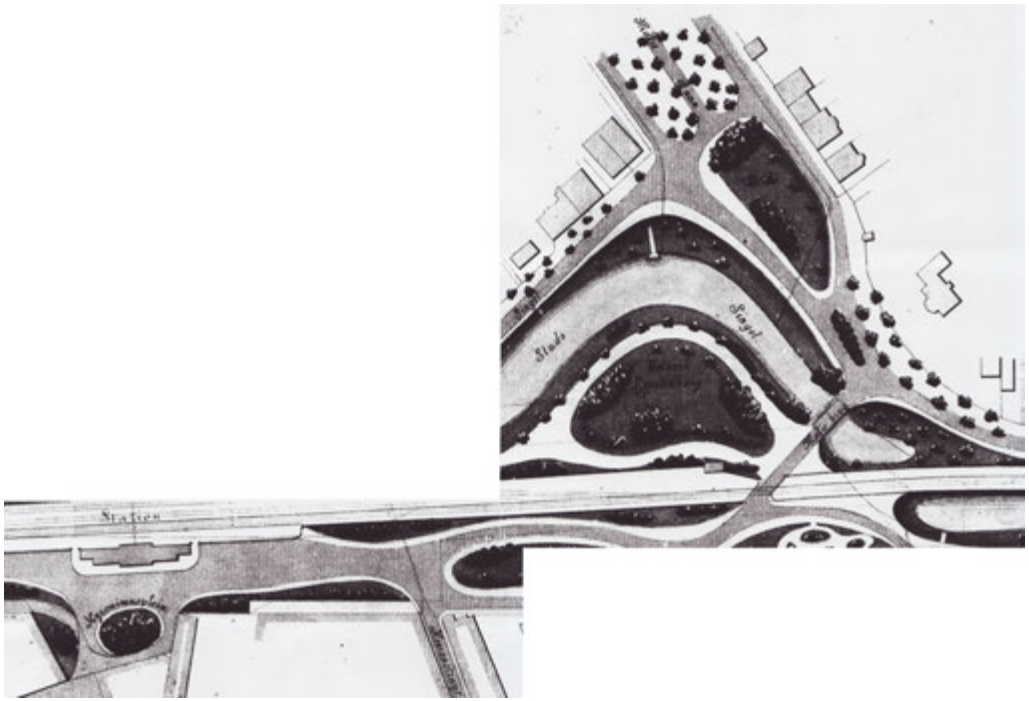
J.D. Zocher jr. (1791 – 1870)

Hoewel J.D. Zocher jr. niet aan de Maliebaan woonde, was hij van groot belang voor de ruimtelijke ontwikkeling van de baan (aansluiting van de baan op de singels van Utrecht). De tuin- en landschapsarchitect J.D. Zocher jr. kwam uit een familie van tuinarchitecten. Zowel zijn vader J.D. Zocher sr. (1763-1817) als zijn zoon L.P. Zocher (1820 - 1915) beoefenden het vak. Voordat hij de opdracht kreeg tot herinrichting van de voormalige vestinggronden van de stad Utrecht, had hij al een soortgelijke opdracht voltooid in Haarlem. Ook is Zocher bekend van vele ontwerpen voor tuinen en parken.

afb: [Renes, 2001]



De Maliebaan op een kadastrale kaart van 1860. De gewijzigde inrichting van de aansluiting van de Maliebaan op de Maliesingel is zichtbaar. Inmiddels werd ook het einde van de baan bebouwd. [Perks 1970]



Voor de aanleg van de Oosterspoorlijn werd rond 1870 ook een tracé over de voormalige vestinggronden onderzocht, met een station aan het einde van de Kromme Nieuwegracht. Dit plan werd niet uitgevoerd. Op de kaart is wel de gewijzigde inrichting van de aansluiting van de Maliebaan op de Maliesingel duidelijk zichtbaar. [HUA]

1861-1920: MALIEBAAN ALS VERKEERSWEG

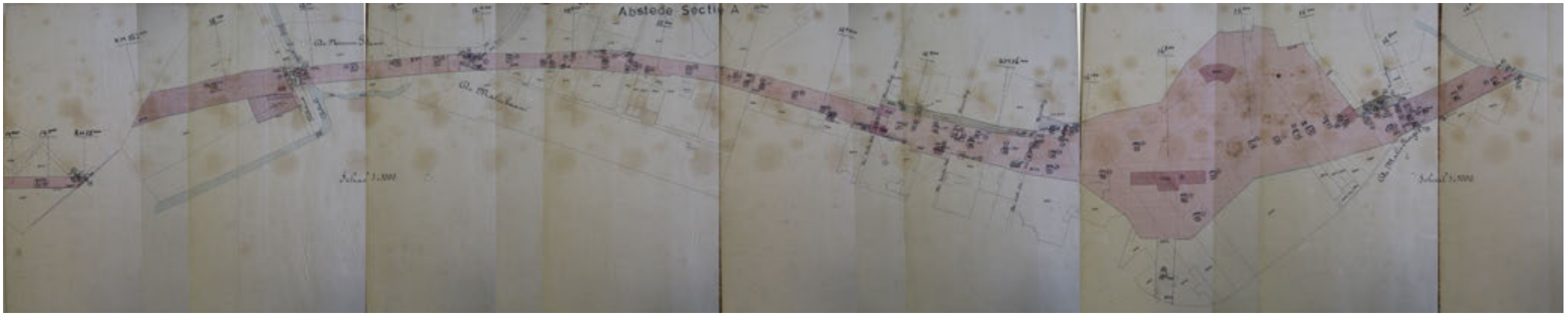
Oostflank Utrecht

Utrecht was al vroeg betrokken bij de ontwikkeling van het Nederlandse spoorwegennet. Vier jaar na de opening van de eerste spoorlijn in 1839, tussen Amsterdam en Haarlem, werd Utrecht per spoor ontsloten vanuit Amsterdam. Later volgden de verbindingen met Arnhem (1845), Rotterdam (1855), Zwolle (1864), 's-Hertogenbosch (1870), allen over de westflank van de stad.

Voor de aanleg van een spoorlijn naar Hilversum deed de Hollandse IJzeren Spoorwegmaatschappij (HSM), de toekomstige exploitant, onderzoek naar het meest geschikte tracé. Aanvankelijk had een spoorlijn over de voormalige vestinggronden de voorkeur, met een station aan het einde van de Kromme Nieuwegracht. Uiteindelijk werd gekozen voor de route zoals deze is uitgevoerd: evenwijdig aan de Maliebaan. Deze Oosterspoorlijn was niet verbonden met het Utrechtse hoofdstation van de Staatsspoorwegen, maar sloot pas op de Houtense Vlakte, de huidige wijk Lunetten, aan op de lijn van de Staatsspoorwegen van Amsterdam naar 's-Hertogenbosch. De HSM bouwde daarom een eigen hoofdstation aan de Oosterspoorlijn, het station Utrecht Maliebaan. In 1874 werden de spoorlijn en het station geopend.

Ruim tien jaar later, in 1885, opende de HSM een halte aan de Biltstraat. Deze halte luidde de ondergang van het station Utrecht Maliebaan in. Al snel bleek dat de halte Biltstraat veel makkelijker bereikbaar was, vooral toen Utrecht een bus- en (paarden) tramnetwerk kreeg. Terwijl de halte Biltstraat in 1891 werd opgewaardeerd tot een station met een nieuw stenen gebouwd, raakte het hoofdstation steeds meer in onbruik. Het duurde echter tot 1939 voordat het Maliebaanstation opgeheven werd.

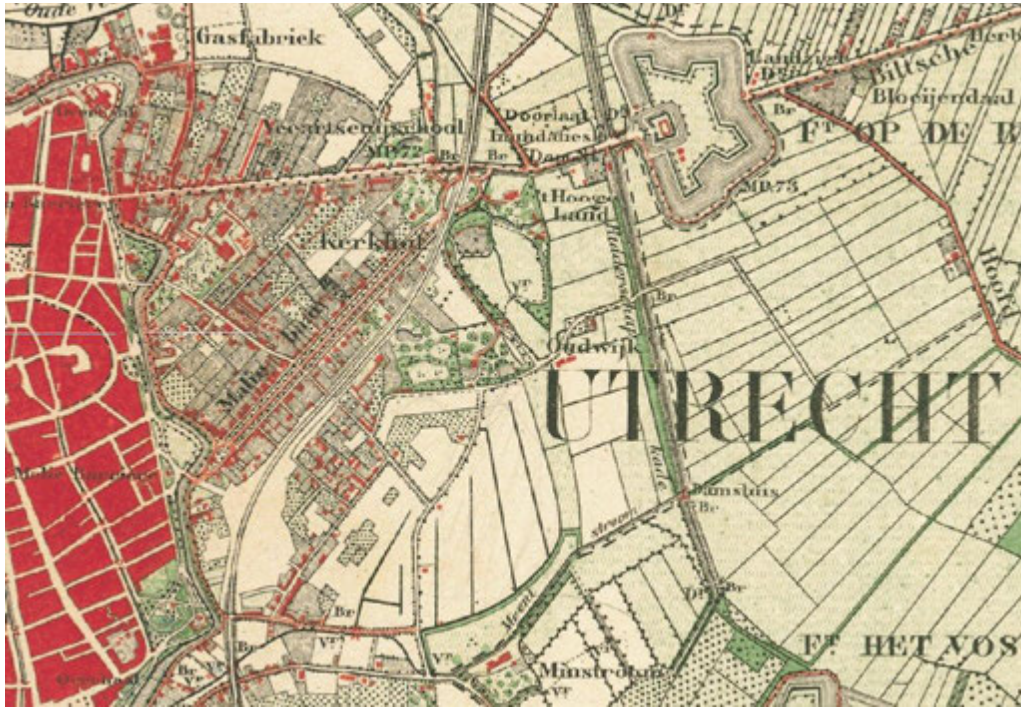
Utrecht kende in de tweede helft van de negentiende eeuw een zeer sterke groei: het inwonersaantal verdubbelde van 50 000 inwoners in 1850 naar 100 000 in 1900. Om deze groei in goede banen te leiden kwam het stadsbestuur in 1879 met het Honderdstratenplan, naar ontwerp van C. Vermeijs, directeur van Gemeentwerken. Door het vastleggen honderd straten, deels bestaande, werden kaders vastgelegd voor woningbouw door particuliere bouwers. Vervolgens werd dit plan



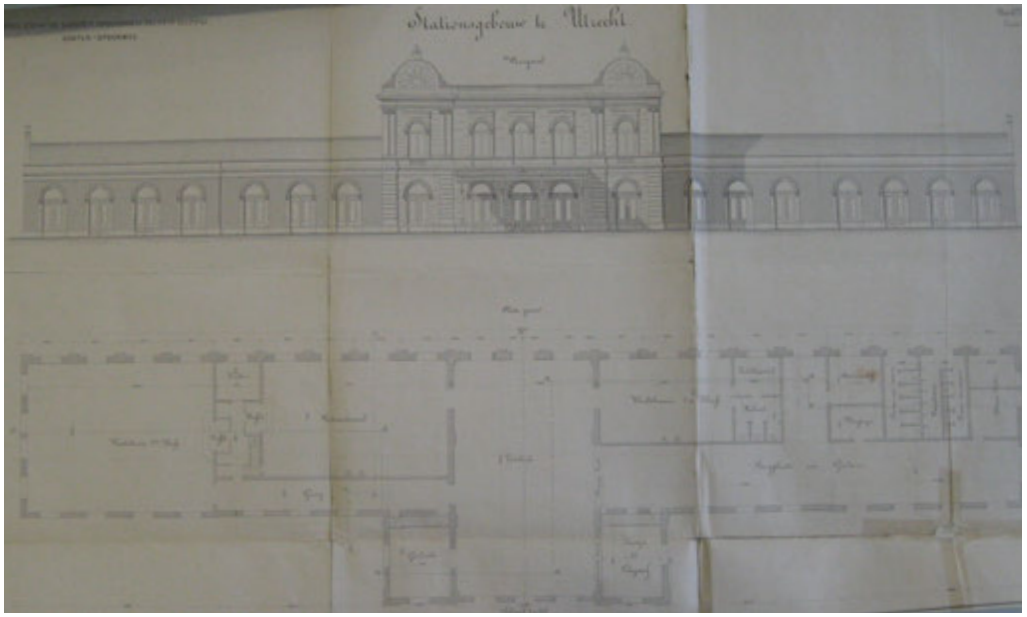
Voor de aanleg van de Oosterspoorlijn werden een groot aantal percelen aan de Maliebaan deels onteigend. De spoorlijn liep dwars over het plantsoen De Nieuwe Baan, wat de verbinding met de Biltstraat sterk belemmerde. Aan de kop van de Maliebaan was de sloop van een buitenplaats noodzakelijk voor de aanleg van de toegangsweg naar het nieuwe station. [HUA]

uitgewerkt in deelplannen.[26] Voor de uitvoering van het plan ten zuidoosten van de Maliebaan kocht de gemeente in 1887 de buitenplaatsen Hogeland en Oudwijkerveld aan. De twee voormalige buitenplaatsen kregen een verschillende bestemming: het Hogeland werd een villapark en het Oudwijkerveld een wandelpark. Een prijsvraag leverde twee winnaars op: de architect J.A. Loran (1845-1914) voor het Hogeland en de tuinarchitect H. Copijn (1842-1923) voor het Oudwijkerveld. Het wandelpark werd geopend in 1897 en kreeg de naam Wilhelminapark, naar de zojuist gekroonde koningin. De aanleg van het villapark, rond de huidige Emmalaan, nam meer tijd in beslag en duurde tot 1914.
Voor het gebied tussen het Wilhelminapark en de Maliebaan werd het deelplan niet zo zorgvuldig uitgewerkt en uitgevoerd, zodat het aangelegde stratenpatroon uit de negentiende-eeuwse plannen zich langzaam vulde met voornamelijk woningbouw. Uiteindelijk was dit gebied gelijk voltooid met het nabijgelegen villapark.

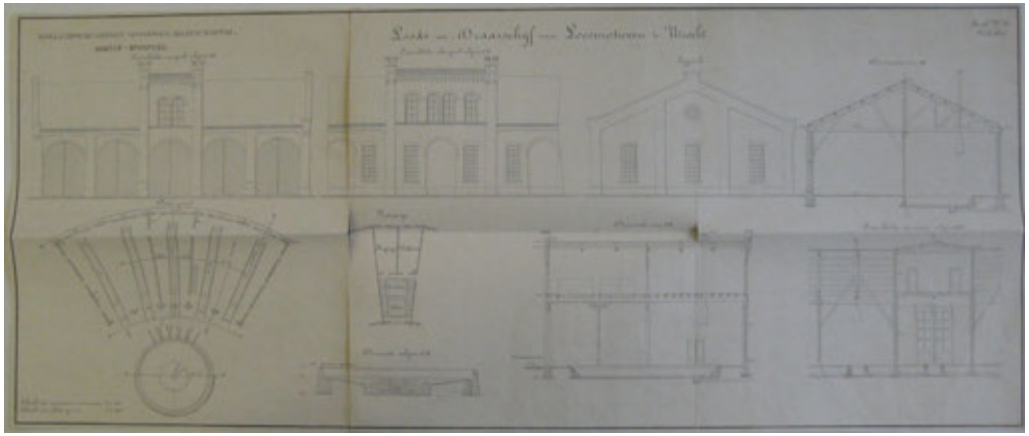
Met de opening van de Oosterspoorlijn in 1874 was Utrecht omringd door spoorlijnen. Eind negentiende eeuw werd duidelijk dat het spoor de ruimtelijke ontwikkeling van Utrecht belemmerde. Om een oplossing te vinden waarbij Utrecht ongehinderd kon groeien, maar de bereikbaarheid per spoor gegarandeerd bleef, werd een Staatscommissie ingesteld. De commissie presenteerde in 1906 een rapport met daarin een voorstel: een ringspoor ruim om de stad, daar waar



Op deze kaart uit 1874 is de spoorlijn net geopend, maar is het station nog niet getekend. De bebouwing aan de Maliebaan werd steeds dichter, te zien aan de rode stippen aan weerzijden van de baan. [WatWasWaar]



Het Maliebaanstation was het hoofdstation van de HSM in Utrecht. Het kreeg daarom een monumentaal aanzicht met een grootse entreepartij en lange zijvleugels. De bouwtekening is onderdeel van het bestek waarmee de bouw van het station werd aanbesteed in 1873. Het Maliebaanstation werd ook het Oosterspoorwegstation genoemd, naar de spoorlijn waaraan het lag. [HUA]



Ter hoogte van het Maliebaanstation had de HSM een rangeerterrein gepland met loodsen voor locomotieven. De bouw hiervan werd in 1873 aanbesteed. [HUA]

nodig verhoogd, en één centraal station voor alle spoorwegmaatschappijen, aan de westkant van de stad. Voor de oostflank van Utrecht betekende dit de opheffing van zowel de Oosterspoorlijn als het Maliebaanstation. Het voorstel werd opgenomen in een nieuw uitbreidingsplan in 1910, maar van de uitvoering van de ingrijpende wijzigingen in het spoorwegennet kwam het echter niet.[27]

Maliebaan

Ruimtelijk

Tot aan de eerste helft van de negentiende eeuw was de Maliebaan een nagenoeg vrij gelegen stedenbouwkundig element aan de oostkant van Utrecht. Aan de baan werden wel percelen bebouwd, maar daarachter waren de terreinen onbebouwd. In de tweede helft van de negentiende eeuw begon Utrecht te groeien en bleek de binnenstad tussen de singels te klein. Eerst verdichtte de lintbebouwing aan de uitvalswegen, zoals aan de Biltstraat, daarna kwamen er aan deze uitvalswegen zijstraten met bebouwing. Volgens dit patroon raakte de driehoek tussen de singel, Biltstraat en Maliebaan steeds dichter bebouwd. Ook voor chique burgers was de stad te klein en zochten naar alternatieve locaties voor grote herenhuizen. De Maliebaan, al eeuwen bekend als wandelgebied, werd geliefd voor de bouw van deze nieuwe huizen, vanwege het groene karakter en vanwege de ruimte voor woningbouw. De relatief kleine gebouwtjes als tuinhuizen en theekoepels maakten geleidelijk plaats voor de herenhuizen die nu nog steeds het belangrijkste deel van de straatwanden bepalen.

Van 1850 tot 1860 werd vooral gebouw aan de noordwest kant van de Maliebaan, tussen de Nachtegaalstraat en het einde van de Maliebaan. In de tien jaar erna was de meeste bouwactiviteit aan het begin van de Maliebaan, van de singel tot aan de kruising met de Nachtegaalstraat en Burgemeester Reigerstraat. Hierna volgde bebouwing van de percelen aan de zijstraten of achterstraten van de Maliebaan, zoals aan de huidige Mgr. Van de Weteringstraat en de Tweede Baansteeg.[28]

Programmatisch

In tweede helft van de negentiende eeuw nam de mobiliteit van de bevolking toe. Behalve reizen te voet of te paard was het in Utrecht ook mogelijk te reizen met de trein, fiets, tram en auto. Deze ontwikkeling was van invloed op de Maliebaan, die van een stedenbouwkundig element zonder directe relatie met de omgeving veran-

derde in een verkeersweg. De ruimtelijke basis voor de verkeersweg was al gelegd voor 1861, met de aanleg van de ventwegen, de herinrichting van de aansluiting van de Maliebaan op de Maliesingel en de verbinding met de Biltstraat. In 1885 had de Maliebaan een primeur door de aanleg van het eerste Nederlandse fietspad. Tussen de bomen aan de noordwestkant van de baan reden de fietsers op hun hoge vélocipèdes heen en weer, keren halverwege was niet toegestaan. [32] Het zou nog tot in de vroege twintigste eeuw duren voordat de fiets het vervoersmiddel zou worden, zoals het nog steeds is.

In de periode na 1861 nam het gebruik van de Maliebaan als verkeersroute sterk toe door de bouw van permanente woningen. Op de ventwegen, tussen de bomen en op de middenbaan bewogen de wandelaars, fietsers, paarden met en zonder koets, paardentrams en auto's zich langs elkaar heen, zonder een duidelijke scheiding van de verkeersstromen.

Nadat de Maliebaan niet meer in gebruik was voor het maliespel diende de baan in de hele negentiende eeuw regelmatig als renbaan voor 'harddraverijen'. Behalve paardenrennen was de Maliebaan ook geschikt voor



Op deze kaart uit 1879 zijn zowel de spoorlijn als het station enkele jaren in bedrijf. Belangrijke wijzigingen door de aanleg van het spoor waren de nieuwe toegangsweg naar het station en de spoorlijn dwars door het plantsoen De Nieuwe Baan. Hierdoor werd de aansluiting van de Maliebaan op de Biltstraat sterk belemmerd. Op de kaart staan de straten, zoals ontworpen in het Honderdstratenplan, aangegeven in het roze en met een nummer. [Renes 2005]



Tot ongeveer 1850 stonden vooral theekoepels en tuinhuizen aan de Maliebaan. In de tweede helft van de negentiende eeuw verdween deze bebouwing in hoog tempo door de bouw van luxe herenhuizen voor permanente bebouwing. In 1900 stond er volgens het bijschrift op de foto nog slechts één theekoepel. [HUA]



Sinds de opening van een halte voor de Oosterspoorlijn aan de Biltstraat werd het Maliebaanstation steeds minder gebruikt door treinreizigers. Een stenen eiland station verving in 1891 de eenvoudige halte aan de Biltstaat. Foto uit 1900. [www.stationsweb.nl]



De laatste bloemkwekerswoning op een foto uit 1907. Kort hierna werd de woning gesloopt. [Perks 1970]



De gemeente had in 1887 de buitenplaatsen Hogeland en Oudwijkerveld aangekocht voor de bouw van een villapark en wandelpark. De architect J.A. Loran ontwierp het villapark rond de huidige Emmalaan en tuinarchitect H. Copijn het huidige Wilhelminapark. Op deze tekening zijn beide ontwerpen samengevoegd. De spoorwegovergang aan het einde van de Maliebaan was tevens de verbinding met deze nieuwe wijk. [Renes 2005]



Luchtfoto van het Wilhelminapark, omstreeks 1969. [Blijstra 1969]



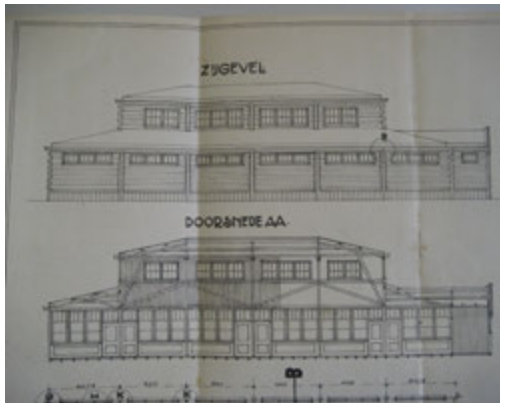
In 1906 kwam de staatscommissie voor het spoorwegvraagstuk rond Utrecht met een plan. De belangrijkste wijzigingen waren een ruim ringspoor om de stad en een nieuw centraal station aan de westkant. De Oosterspoorlijn werd in het plan opgeheven. Het plan werd niet uitgevoerd. [Renes 2005]

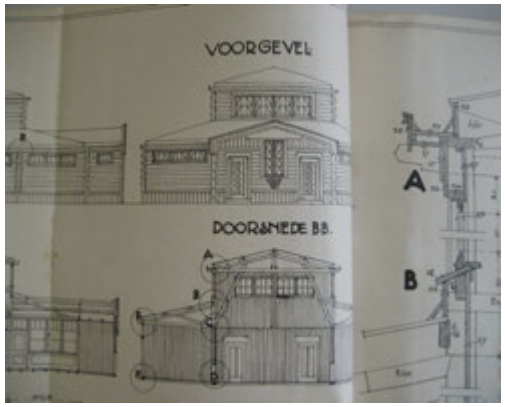
andere tijdelijke of jaarlijks terugkerende evenementen, zoals onder andere de parade op koninginnedag, de onafhankelijkheidsfeesten in 1913, de tienjaarlijkse keuring van legerpaarden.[33]

Al in de Franse tijd bleek de Maliebaan zeer geschikt voor officiële parades. Honderd jaar na het bezoek van Napoleon bezocht koningin Wilhelmina samen met haar echtgenoot prins Hendrik de stad Utrecht. Hierbij was een parade over de Maliebaan opgenomen, waarbij talloze verenigingen, genootschappen en groeperingen zich presenteerden aan het koninklijk echtpaar.[34]

Een bijzonder evenement, dat slechts enkele keren werd gehouden op de Maliebaan, is de jaarbeurs. Vanwege de Eerste Wereldoorlog waren internationale handelscontacten moeilijk te onderhouden. In navolging van onder andere Engeland en Frankrijk besloot Nederland zelf een beurs te organiseren om handel te bevorderen. Vanwege de centrale ligging werd voor de eerste beurs in 1917 Utrecht gekozen als locatie. Aanvankelijk was de beurs in de openlucht, op het Janskerkhof, het Vredenburg en de Maliebaan.[35] Op de Maliebaan werden tijdelijke houten

gebouwtjes geplaatst, voor de beurs van 1918 onder andere ontworpen door architecten J. de Bie Leuveling Tjeenk en K. Bakker uit Amsterdam, compleet met gasaansluiting. [36] Hierin werden producten tentoongesteld: lederwaren, voedings- en genotmiddelen, chemische en farmaceutische producten, oliën en vetten op het noordelijk deel van de Maliebaan en textiel, wol, garen, band en confectie- en modeartikelen op het zuidelijk deel.[37] De gevolgen van de jaarbeurs voor de Maliebaan waren aanzienlijk. Omdat de paden tussen de bomen niet verhard zijn, veranderde dit deel van de baan in een modderige toestand, waarover geklaagd werd door bezoekers. Ook de bomen aan de baan moesten het ontzien. Voor het plaatsen van de houten gebouwtjes werden takken gesnoeid en gasleidingen ingegraven. Dit leidde tot bezorgdheid bij gemeenteraadslid Van Bolhuis. De wethouder van Openbare Werken verzekerde dat het snoeien en graven gebeurd door 'bekwame plantsoenarbeiders' en dat de bomen geen gevaar liepen. Hiermee is Van Bolhuis gerustgesteld: 'De heer Van Bolhuis dankt voor de gegeven inlichtingen en beveelt het geboomte in deze historische wandelplaats in den bijzonderen zorg van B. en W. en het plantsoenpersoneel aan.'[38]





Voor de jaarbeurs van 1918 ontwierpen de Amsterdamse architecten J. de Bie Leuveling Tjeenk en K. Bakker tijdelijke houten gebouwtjes, die op de Maliebaan werden opgesteld. [HUA]



Opstelling van de tijdelijke houten gebouwtjes voor de jaarmarkt op de Maliebaan, 1919. [Spaarnestad]



Ansichtkaart van het profiel van de Maliebaan. De middenbaan is in gebruik als wandelpad. [Collectie Urban Fabric]



Profiel van de Maliebaan, 2009.



Ansichtkaart van de ventweg ter hoogte van Buitenlust. Tussen de bomen bevindt zich een breed pad, met de middelste bomenrij als as. Het groen rond de binnenste en buitenste rij bomen is afgezet met een laag voethekje. [Collectie Urban Fabric]



Bebouwing aan de zuidzijde van de Maliebaan, ter hoogte van waar vroeger Buitenlust was gesitueerd, 2009.



Ansichtkaart van de kop van de Maliebaan, omstreeks 1915. Links van het plantsoen lopen de rails van de tramlijn over de singels. [Collectie Urban Fabric]



De kop van de Maliebaan, 2009.


Biltstraat
Oorsprong
Hogeland
Maliebaan
Verbreding Nachtegaalstraat
Oudwijk
Maliesingel
Maliehuis
Verbreding
Maliebrug
Station
Maliebaan
Wilhelminapark
aanleg: 1898 - 1914
Maliebaan 1861-1920
Jaarmarkt (1917 - 1919)
Verbreding Nachtegaalstraat (1906 - 1913) en verbreding Maliebrug
Tram (vanaf 1904)
Nieuwe bebouwing (1895)
Uitbreidingen (vanaf 1895)
Paardentram (1892 - 1907)
Fietspad Maliebaan (1887)
Maliebaan (na 1860)
Theekoepels (1879)
Bebouwing Maliebaan (1879)
Station Maliebaan (1874)
Oosterspoorlijn (1874)
Tuinen
Groen
Water
N

Kop

De aanleg van de Oosterspoorlijn betekende voor het Malieblad de sloop van de buitenplaats in de bocht, tegenover de Maliebrug, om plaats te maken voor een toegangsweg, de Van Oldenbarneveltlaan. Hoewel er een monumentaal station werd gebouwd, bleven de afmetingen van deze nieuwe laan bescheiden. De ruimtelijke invloed van de Van Oldenbarneveltlaan op het Malieblad bleef hierdoor gering. Een andere oorzaak voor de geringe ruimtelijke invloed van de nieuwe laan was de lage bebouwingsdichtheid in de bocht. Hierdoor was de laan geen storende doorbraak zoals bij een gesloten gevelwand het geval zou zijn.

Door de komst van fietsers, trams en auto's nam de verkeersdruk enorm toe op de Maliebaan. Het plantsoen waarlangs de twee verkeersstromen vanaf de ventwegen naar de singel werden geleid, aangelegd in 1860, maakte van het Malieblad een verkeersplein dat berekend bleek op de toename van het verkeer, zodat ingrijpende wijzigingen in de structuur niet nodig waren. Hiermee bleek het ontwerp van een druppelvormig plantsoen zeer toekomstbestendig.

Kruispunt

Halverwege de negentiende eeuw was de Nachtegaalsteeg deels bebouwd. In 1865 werd het toekomstig belang van de steeg als belangrijke verbinding met de stad erkend en maakte de Commissie van Fabricage plannen voor verbreding van 8 ellen (bijna 5 meter). Dit plan kwam echter niet tot uitvoering omdat een van de eigenaren van veel grond aan de steeg dwars lag.[29]

De open plekken werden hierna in hoog tempo ingevuld, zodat rond de eeuwwisseling de straatwanden nagenoeg volgebouwd waren.

In de uitbreidingsplannen van de gemeente Utrecht in de jaren tachtig van de negentiende eeuw werd de Burgemeester Reigerstraat, toen bekend als Derde Baansteeg, een belangrijke toegangsweg voor de uitbreidingen ten zuidoosten van de Oosterspoorlijn. Hiermee kwam ook de bebouwing aan deze straat op gang.

Vroeg in de twintigste eeuw werd het belang van de route Nachtegaalstraat-Burgemeester Reigerstraat richting het oosten onderstreept door de aanleg van een tramlijn. Hiermee veranderden de voormalige dwarspaden op de Maliebaan in een volwaardige verkeersader die de Maliebaan kruiste.

Om de verkeersveiligheid tussen de twee verkeersaders te verhogen werd in de periode van 1906 tot 1913 de aansluiting van de Nachtegaalstraat op de Burgemeester Reigerstraat verbreed tot 20 meter. [30] Enkele jaren later werd in de Burgemeester Reigerstraat ook het deel achter de kruising breder gemaakt.[31]

Einde

De aanleg van de Oosterspoorlijn in 1874 betekende een ingrijpende wijziging voor het einde van de Maliebaan. Het spoor liep dwars door de Nieuwe Baan, aangelegd in 1853 en sneed hiermee de verbinding met het Hogeland af. Voor de aanleg van het spoor eindigde de Maliebaan in een parkachtige gebied, nu eindigde de baan op een spoorwegovergang.

Aanvankelijk werd na 1874 de Maliebaan alleen verbonden met de Biltstraat door een smalle weg evenwijdig aan het spoor. Later kwamen hier het Oorspongpark (naam van de weg) en de Museumlaan bij als verbindingen. Het Oorsprongpark werd aangelegd gelijk met de bouw van een rij herenhuizen en de Museumlaan met de aanleg van het villapark rond de huidige Emmalaan.

In het Spoorwegplan van 1906 zou de parkachtige beëindiging hersteld worden, maar dit plan werd nooit uitgevoerd.

Beroemde Maliebaners



Johannes Brahms (1833-1897)
De Duitse componist, dirigent en pianist Johannes Brahms was bevriend met de Utrechtse hoogleraar T.W. Engelman. Engelman woonde aan de Maliebaan en had een kleine concertzaal in zijn huis laten bouwen waar Brahms enkele uitvoeringen gaf in de jaren zeven tig en tachtig van de negentiende eeuw.[39]
afb: [Brahms-Institut]



B. Reiger (1845-1908)
Sinds 1877 was B. Reiger actief in de Utrechtse politiek, waarvan in de periode 1891-1908 als burgemeester. Hij woonde al die tijd aan de Maliebaan, op nummer 10. Na zijn dood werd een borstbeeld van hem opgesteld aan het begin van de Maliebaan.[40]
afb: [De Bruijn 2000]



Algemene Nederlandse Wielrijders-Bond (ANWB)
In café-restaurant Buitenlust aan de Maliebaan werd in 1883 de Nederlandsche Vélocipèdisten-Bond opgericht als overkoepelende bond voor plaatselijke wielrijdersverenigingen. Twee jaar later veranderde de naam in Algemene Nederlandsche Wielrijders-Bond, waarvan de afkorting ANWB nog steeds wordt gevoerd. De bond was slechts enkele jaren gevestigd in Utrecht.
afb: [HUA]



Alfred Tepe (1840-1920)
De architect Alfred Tepe kwam oorspronkelijk uit Duitsland, maar vestigde zich enkele jaren na zijn studie in Nederland. In Nederland was hij een vooraanstaand lid van het Sint Bernulphusgilde, een groep van katholieke geestelijken en ambachtslui die streefden naar een heropleving van nationale tradities en vakmanschap in religieuze kunst en architectuur.[41] Als lid voerde hij vele opdrachten uit voor het aartsbisdom Utrecht, zoals het Sint-Hiëronymus wees- en bejaardenhuis (1875-1877), de Sint-Willibrorduskerk (1876-1877) en de Martinuskerk (1899-1901).[42]
Tepe woonde op Maliebaan 82-84.



Aartsbisdom Utrecht

Voor de directeur van de Nederlandsche Rijnspoorweg Maatschappij bouwde architect N.J. Kamperdijk in 1870 een villa aan de Maliebaan. In 1898 werd de villa verkocht aan het aartsbisdom van Utrecht. Kunstenaars en architecten uit de katholieke vakvereniging Sint Bernulphusgilde werkten mee aan de uitbreiding van het huis met een kapel en een bibliotheek in neogotische vormentaal.

Het aartsbisdom Utrecht is nog steeds gevestigd aan de Maliebaan.

afb: [HUA]



Paul Kruger (1825 –1904)

Paul Kruger was president van de Zuid-Afrikaansche Republiek vanaf 1880. In 1898 werd hij voor het laatst herkozen. Toen de Tweede Boerenoorlog uitbrak in 1899 verliet Kruger de Zuid-Afrikaansche Republiek. In 1902 woonde hij enige maanden op Oranjelust, Maliebaan 89. Een half eeuw later onthulde de Zuid-Afrikaanse ambassadeur daar een bronzen gedenkplaat. Deze plaat is in 1982 verwijderd.

afb: [Collectie Urban Fabric]

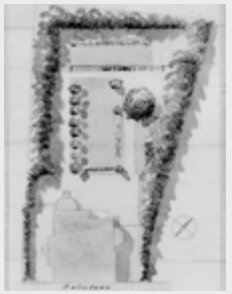


H.A. van Beuningen (1841-1908)

Na werkzaamheden bij de Rhijnspoorwegmaatschappij en de Nederlandsche Centraal-Spoorwegmaatschappij richtte H.A. van Beuningen samen met zijn zwager Fentener van Vlissingen de Steenkolen Handelsvereeniging op. Naast zijn loopbaan als industrieel was Van Beuningen politiek actief en was eerst lid van de Utrechtse gemeenteraad en later ook van de Tweede Kamer. Net als Fentener van Vlissingen woonde Van Beuningen ook aan de Maliebaan, op nummer 59-61. In 1924 werd dit pand verbouwd tot een kweekschool.

afb: [RKD]

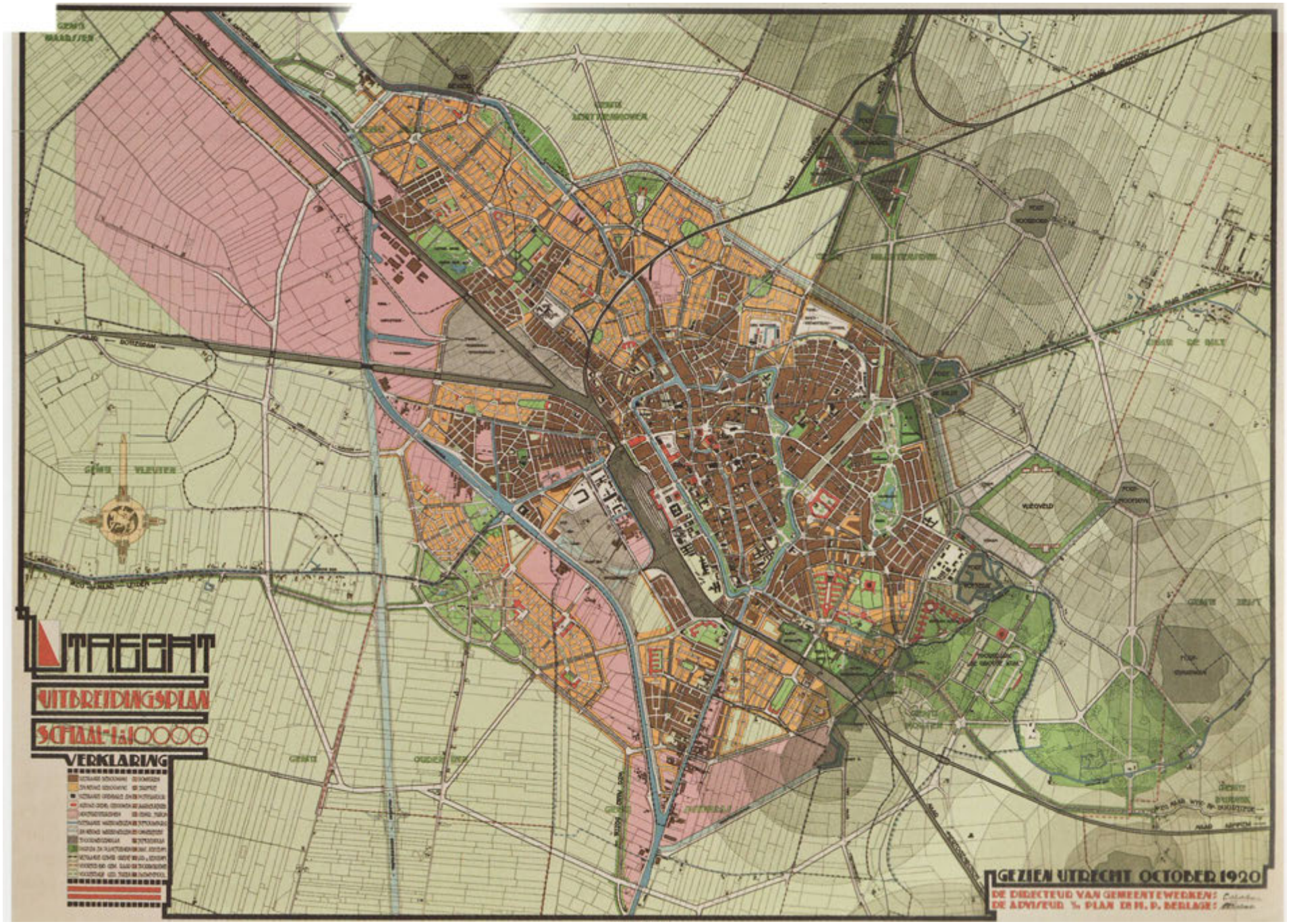




Familie Fentener van Vlissingen

De Amsterdamse F.H. Fentener van Vlissingen, oprichter van de Steenkolen-Handelsvereeniging NV (SHV), kocht in 1899 een pand met tuin aan de Maliebaan, op nummer 42. Zijn zoon Frits Fentener van Vlissingen (1882-1962), die de SHV voortzette en uitbreidde, maar ook nieuwe bedrijven als de Algemene Kunstzijde Unie (AKU) oprichtte, erfde het pand in 1918. Direct daarna liet Fentener van Vlissingen het woonhuis verbouwen door architect J.W. Hanrath en de tuin opnieuw aanleggen door L.A. Springer.

In 1951 vertrok Fentener van Vlissingen met zijn vrouw uit Utrecht en schonk het pand aan de Maliebaan aan het Centraal Museum. Het museum gebruikte het huis als dependance voor moderne kunst. Sinds 1986 is deze collectie opgenomen in het nieuwe gebouw van het Centraal Museum en is de Kunstuitleen in het pand gevestigd. afb: [Database TUiN]


UTRECHT
UITBREIDINGSPLAN
SCHAAL 1:10000
VERKLARING
GEZIEN UTRECHT OCTOBER 1920



Tramlijnen in Utrecht, situatie 1934. [HUA]

< Uitbreidingsplan voor Utrecht door H.P. Berlage, 1920. Zowel de Oosterspoorlijn als het Maliebaanstation werden opgeheven, zodat het voormalige spoortracé opgenomen kon worden in een nieuwe hoofdwegenstructuur. Niet uitgevoerd. [Renes 2005]

1920 - HEDEN: MALIEBAAN OP DE TEKENTAFEL

Oostflank Utrecht

Het was eind jaren toen nog steeds niet gelukt een functionerend uitbreidingsplan op te stellen waarmee de groei van Utrecht in goede banen kon worden geleid. De stad besteedde tenslotte de opdracht voor een uitbreidingsplan uit aan een architect van naam, H.P. Berlage (1856-1934). Berlage ging uit van een sterke groei van het inwonersaantal en een toename van de rol van het verkeer en nam het voorstel van de staatscommissie voor het spoorwegvraagstuk rond Utrecht grotendeels over. Het plan dat hij presenteerde in 1920 betekende voor de Maliebaan en omgeving een ingrijpende verandering. Berlage hief zowel de Oosterspoorlijn als het Maliebaanstation op. Het spoortracé nam hij op in een nieuw stelsel van hoofdwegen en op de plaats van het station ontwierp hij een gesloten bouwblok met een openbare functie. Vervolgens verbreedde hij de Van Oldenbarneveltlaan tot een verkeersplein waarvan het Malieblad een onderdeel zou worden. Het nieuwe plein zou de verkeersstromen van de singel met de nieuwe weg over het spoorwegtracé verbinden. Het Ministerie van Defensie keurde het plan af omdat Berlage teveel nieuwbouw en verkeerswegen binnen de verboden kringen rond de oostelijke fortengordel had ontworpen. Enkele jaren later, in 1924, kwam Berlage met een nieuw plan, waar hij tegemoet kwam aan de kritiek van Defensie. Voor de Maliebaan en omgeving was het plan hetzelfde gebleven.
Ook het plan van Berlage werd geen wettelijke functioneren plan en bleef slechts geldig als structuurplan. Op enkele plaatsen in de stad werd woningbouw volgens het plan gerealiseerd, maar de verkeersingrepen aan de oostkant van de stad zijn nooit uitgevoerd. [43]

Na de Tweede Wereldoorlog groeide het autobezit explosief. De Nederlandse steden raakten verstopt met verkeer. Om het verkeersvraagstuk aan te pakken gaf Utrecht in 1955 de Duitse verkeerskundige dr.ing. M.E. Feuchtinger opdracht voor het maken van een verkeersplan voor de stad.[44] In 1958 kwam Feuchtinger met een ingrijpend plan. Hij stelde voor de sin-

gels te dempen voor de aanleg van een ringweg. In dit plan werd de Maliesingel onderdeel van de ringweg en de Maliebaan een belangrijke uitvalsweg naar het oosten. Dit betekende dat de aansluiting van de Maliebaan en de Maliesingel, het Malieblad en het Lepelenburg, veranderde in een belangrijk verkeersknooppunt. De oorspronkelijke Maliesingel zou behouden blijven als een ventweg van de singelringweg. De plannen voor het dempen van de singels leidden tot scherpe kritiek van de bevolking en van deskundigen waaronder de Bond Nederlandse Architecten, Bond Heemschut.[45]

Uiteindelijk hielde de staatssecretaris van Onderwijs, Kunsten en Wetenschappen het plan tot demping tegen door de bolwerken en wallen op de voorlopige monumentenlijst te plaatsen. [46] Tenslotte werden de beginselen van het plan van Feuchtinger wel goedgekeurd door de gemeenteraad, maar met de uitdrukkelijke wens een stedenbouwkundige uit te nodigen om de plannen uit te werken. Deze stedenbouwkundige was J.A. Kuiper. [47]
Kuiper kwam in 1965 met een plan waarbij hij de singels aan de oostkant van de stad spaarde, maar de verkeersstructuur van Feuchtinger had overgenomen en uitgebreid. Hoewel de singel gespaard bleef, maakte Kuiper van het Lepelenburg en het Malieblad een groot verkeersplein, met wegen over het water heen. Op dit verkeersplein sloten de volgende wegen aan: de singelringweg (Maliesingel), de Maliebaan, een nieuwe uitvalsweg naar het zuiden (via de Van Oldenbarneveltlaan en het Maliebaanstation) en een nieuwe uitvalsweg naar het noorden (via de bestaande Park- en Schoolstraat). Hiermee werd het Malieblad een belangrijke verkeersknoop met verhoogde rijbanen om de talloze verkeersstromen te organiseren. Ook dit keer werden de plannen voor de oostflank van de stad niet uitgevoerd.

De grote verkeersplannen met drastische ingrepen als het dempen van singels leidden tot luide kritiek van de bevolking. In de jaren zeventig werd de roep om bescherming van de binnenstad, voormalige vestinggronden en singels steeds sterker. In 1975 werd een groot deel van de historische binnenstad samen met de singels en bolwerken tot beschermd stadsgezicht benoemd.
Het structuurplan van 1978 liet direct een ander beeld zien dan de voorgaande plannen. In het structuurplan werden geen doorbraken getekend, maar werd gestuurd op





Woningvoorraad in Utrecht weergegeven volgens de huurwaarden in 1938. De gehele Maliebaan behoort tot het duurste deel van Utrecht. [Renes 2005]

< Luchtfoto uit 1936. De rotonde aan het einde van de Maliebaan is aangelegd volgens het ontwerp uit 1933. [TD Kadaster]



Basisplan voor de binnenstad van Kuiper, 1965. In dit plan bleven de singels open, maar werd de kop van de Maliebaan net als in het plan van Feuchtinger een belangrijk verkeersknooppunt. [Renes 2005]

behoud van de binnenstad als winkelcentrum met daarom heen de functies wonen en werken. De oostflank van Utrecht was in dit plan bijna geheel bestemd voor wonen, behalve rond de Maliebaan, waar een functiemenging van wonen en werken gewenst was. De Maliebaan was in het plan ook een groene schakel tussen de groene singel (Zocherplantsoen) en het groene lint Hogelandpark – Emmalaan – Wilhelminapark.

De druk van het autoverkeer op de binnenstad bleef echter groeien. In de jaren negentig ging de gemeente Utrecht op zoek naar geschikte parkeerplaatsen en selecteerde het bolwerk Lepelenburg als één van de potentiële locaties. Onder druk van omwonenden, die overlast en schade aan het groen vreesden, werden de plannen enkele jaren later, in 2001, afgeblazen. Een zelfde scenario volgde op het Lucasbolwerk, waar de gemeente de plannen in 2006 annuleerde. [48]



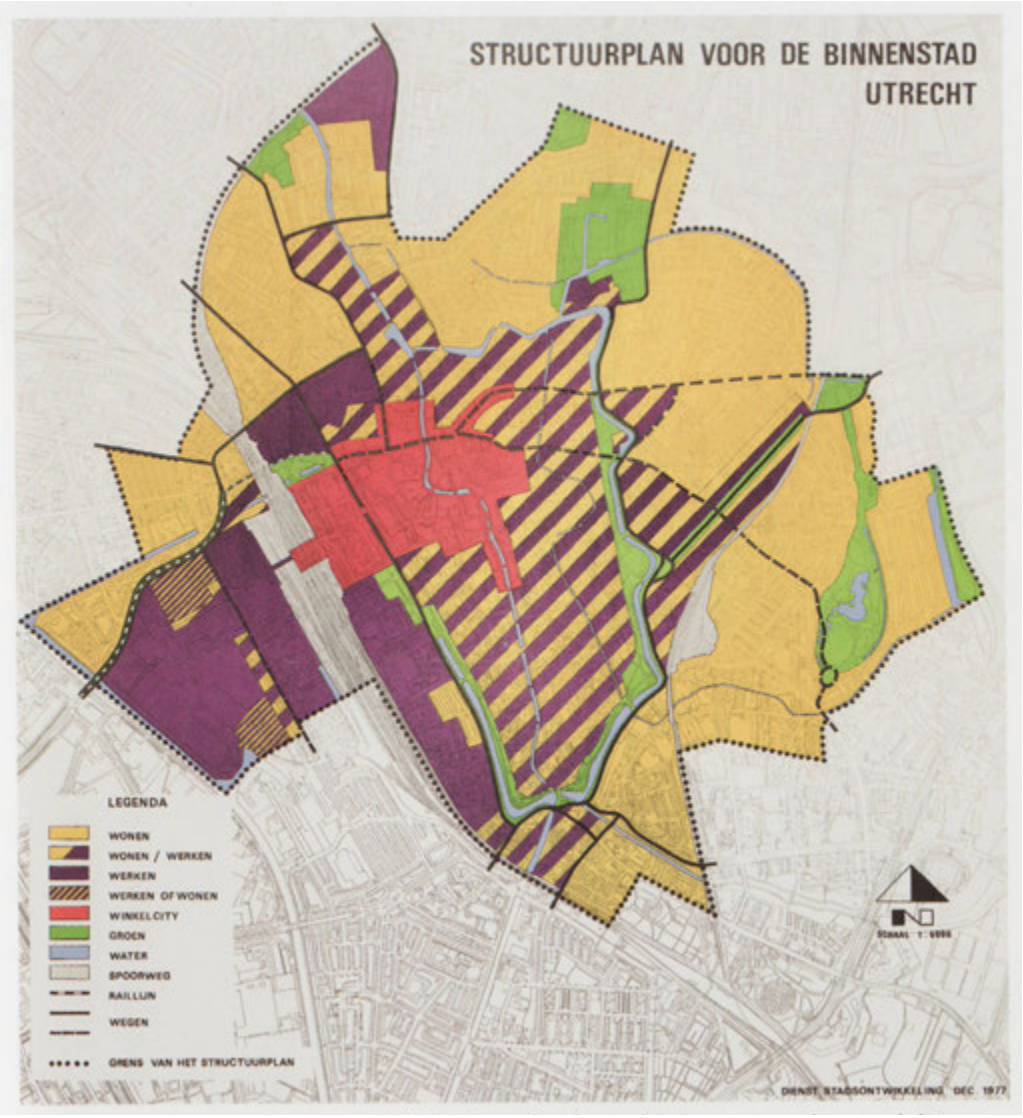
< Verkeersplan van Feuchtinger voor Utrecht, 1958. In zijn plan dempte Feuchtinger de singels en maakte van de kop van de Maliebaan een belangrijk verkeersknooppunt. [Blijstra 1969]



Luchtfoto van het Wilhelminapark, omstreeks 1965. Op de achtergrond is het groene lint van de Maliebaan zichtbaar. [Blijstra 1969]



Maquette van het verkeersplan van Feuchtinger, opgesteld in het stadhuis. [Blijstra 1969]



Structuurplan voor de binnenstad, 1977. De Maliebaan is in dit plan een groen lint waaraan zowel gewoond en gewerkt kan worden. [Renes 2005]

Maliebaan

Ruimtelijk

In de periode van 1920 tot 1970 lag Utrecht steeds op de tekentafels voor het verbeteren van de verkeersstructuur en voor het scheppen van uitbreidingsmogelijkheden. Voor de oostflank van Utrecht werd aanvankelijk de Oosterspoorlijn opgeheven voor de aanleg van een nieuwe uitvalsweg, maar in latere plannen werd de Maliebaan zelf een uitvalsweg en het Malieblad een verkeersknooppunt. Terwijl deze plannen werden gemaakt, bekritiseerd en herzien stond de ruimtelijke ontwikkeling van de Maliebaan nagenoeg stil. Omdat de gemeente steeds wachtte op de herziening en goedkeuring van het volgende plan, werd geen van de voorgestelde wijzigingen uitgevoerd.

Dankzij de ongeremde toename van het autoverkeer groeide de Maliebaan in zijn negentiende-eeuwse gedaante uit tot een belangrijke uitvalsweg, zonder dat de plannen waarin dit voorgesteld was, werden uitgevoerd.

Al voor de Tweede Wereldoorlog werd geprobeerd de verkeersbewegingen van auto's, fietsers en wandelaars te stroomlijnen. Belangrijke ingrepen zijn de herinrichting van zowel het einde als de kop van de Maliebaan, in respectievelijk 1933 en 1934. De aanleiding van de herinrichting van het einde van de Maliebaan was het verbeteren van de verkeersveiligheid bij de spoorwegovergang. Hiervoor werd een rond plantsoen aangelegd aan het einde van de Maliebaan, tussen de spoorwegovergang en de straten Snellenlaan en Oorsprongpark. Hoewel het plantsoen inmiddels niet meer precies op dezelfde plek ligt, werd in 1933 de basis gelegd voor de huidige inrichting van de rotonde. Ook aan de kop werden de verkeersstromen beter geleid door een plantsoen. In dit geval lag het plantsoen er al en was slechts het instellen van eenrichtingsverkeer nodig: vanaf de Maliebaan mocht het verkeer alleen rechts van het plantsoen en vanaf de noordelijke Maliesingel moest het verkeer voor de Maliebaan helemaal om het plantsoen heen. Hiermee werd het Malieblad een rotonde, zoals deze tegenwoordig nog functioneert. Tevens werd op de Maliesingel, tussen de Maliebrug en Van Oldenbarneveltlaan, een driehoekige vluchtheuvel aangelegd om het verkeer al voor het Malieblad te sorteren. Toen in 1938 alle tramlijnen waren vervangen door busdiensten, werden de tramrails in de Maliesingel verwijderd, zodat het autoverkeer alle ruimte kreeg. [49]

De vooroorlogse maatregel van het

eenrichtingsverkeer rond het plantsoen op het Malieblad betekende voor het verkeer richting de Maliebaan vanaf de noordelijke Maliesingel een flinke bocht om bijna het gehele plantsoen. Om deze verkeersbeweging te vereenvoudigen werden na de Tweede Wereldoorlog verschillende plannen opgesteld. In een ontwerp uit 1947 werd het plantsoen doorsneden en het beeld van burgemeester Reiger verplaatst dichter de Maliebrug-Van Oldenbarneveltlaan. Van dit plan bestonden twee varianten waarin slechts de plaats van doorsnijding verschilde. Dat geen van de varianten werd uitgevoerd bleek uit een volgende reeks plannen uit 1950. De herinrichting van het Malieblad was nu onderdeel van een nieuw ontwerp voor de gehele Maliebaan. In de drie ontwerpvarianten bleef de inrichting van de kop steeds gelijk en week nauwelijks af van het ontwerp A uit 1947.
De voorgestelde wijzigingen voor het profiel van de Maliebaan en voor het kruispunt met de Nachtegaalstraat/ Burg. Reigerstraat waren wel ingrijpend. In de eerste variant werd het profiel van de baan behouden en werd door middel van een plantsoen in de as van de middenbaan het verkeer van de ventwegen voor de kruising al samengevoegd met het verkeer op de middenbaan, zodat het aantal verkeersstromen op het kruispunt zou afnemen. In de tweede variant kreeg de Maliebaan een nieuw profiel: de buitenste rij bomen werd verplaatst naar de andere kant van de ventweg, op het trottoir. Hiermee werd middenbaan bestemdvoor fietsers en wandelaars en de ventwegen tot stroken voor doorgaand verkeer. Het kruispunt hoefde hierdoor niet aangepast te worden. Ook in de derde variant werd de middenbaan bestemd voor langzaam verkeer, maar nu werd de middelste rij bomen gekapt zodat er tussen de ventweg en middenbaan een nieuwe rijstrook voor doorgaande verkeer kwam. Het kruispunt bleef grotendeels hetzelfde, alleen de ventweg werd voor de kruising bij de strook voor doorgaan verkeer gevoegd. Voor het einde van de Maliebaan was bij ieder variant voor dezelfde oplossing gekozen: het einde van de baan werd teruggelegd tot de hoogte van de Maliestraat en het verkeersplein bij de spoorwegovergang bleef gelijk. Geen van de plannen werd uitgevoerd en de Maliebaan bleef in zijn geheel ongewijzigd.

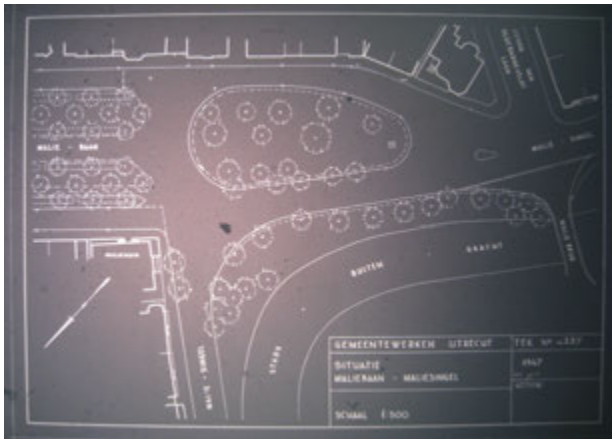
In 1951 werd een commissie geïnstalleerd die zich bezig hield met actuele verkeersvraagstukken. De commissie-



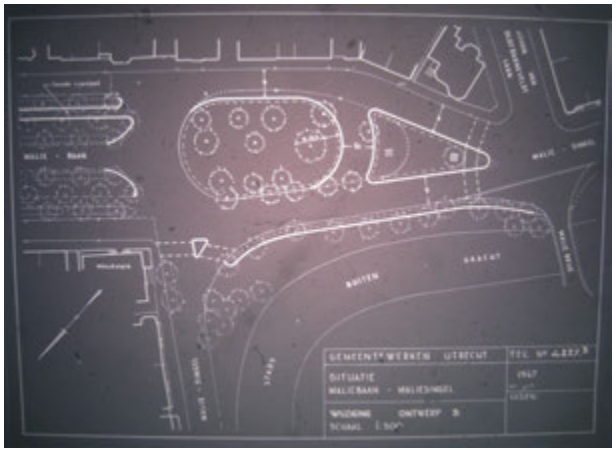
Ontwerptekening met de verkeersverbetering van de spoorwegovergang aan de Maliebaan en Museumlaan, 1933. Dit is de basis voor de huidige inrichting van de rotonde. [HUA]



Ontwerptekening met de verkeersverbetering op het Malieblad, 1934. Op de Maliesingel, tussen de Maliebrug en Van Oldenbarneveltlaan werd een driehoekige vluchtheuvel aangelegd om het verkeer al voor het Malieblad te sorteren. [HUA]







Ontwerp varianten van het plantsoen op het Malieblad, 1947. De vooroorlogse maatregel van eenrichtingsverkeer rond het plantsoen betekende voor het verkeer richting de Maliebaan vanaf de noordelijke Maliesingel een flinke bocht om bijna het gehele plantsoen. In de ontwerpvarianten werd gezocht naar een vereenvoudiging van deze beweging. [HUA]

leden werkten voor de dienst Gemeentewerken, het stadhuis, de politie, de gemeentelijke energiebedrijven. Het als het nodig was werden voor sommige onderwerpen werknemers van bijvoorbeeld Rijkswaterstaat of de ANWB ingeschakeld.
De Maliebaan als geheel en het kruispunt met de Nachtegaalstraat en Burgemeester Reigerstraat in het bijzonder stonden regelmatig op de agenda. Via de notulen van de verkeerscommissie uit de periode 1951 tot 1965 geven een aardig beeld van het naoorlogse verkeersvraagstuk van de Maliebaan. [50]

Na de afgekeurde ontwerpen van 1950 en in afwachting op de uitvoering van de grote verkeersplannen van Feuchtinger probeerde de verkeerscommissie met kleine ingrepen de verkeersveiligheid van het kruispunt met de Nachtegaalstraat en Burgemeester Reigerstraat met de Nachtegaalstraat en Burgemeester Reigerstraat te verbeteren. De belangrijkste maatregel werd uitgevoerd in 1955: het instellen van eenrichtingsverkeer op de ventwegen. Ook werd een door de politie voorgestelde maatregel uitgevoerd in 1958 , namelijk het aangeven van opstelvakken en asstrepen op het wegdek.
Er werden ook voorstellen afgekeurd. Zo stelde de politie voor om knipperlichten op het kruispunt te plaatsen, maar de ambtenaar van Gemeentewerken 'vindt dit niet fraai en vraagt of het niet mogelijk is de Nachtegaalstraat en Burgemeester Reigerstraat tot voorrangswegen te maken'.[51] De commissie wees hierop beide voorstellen af.

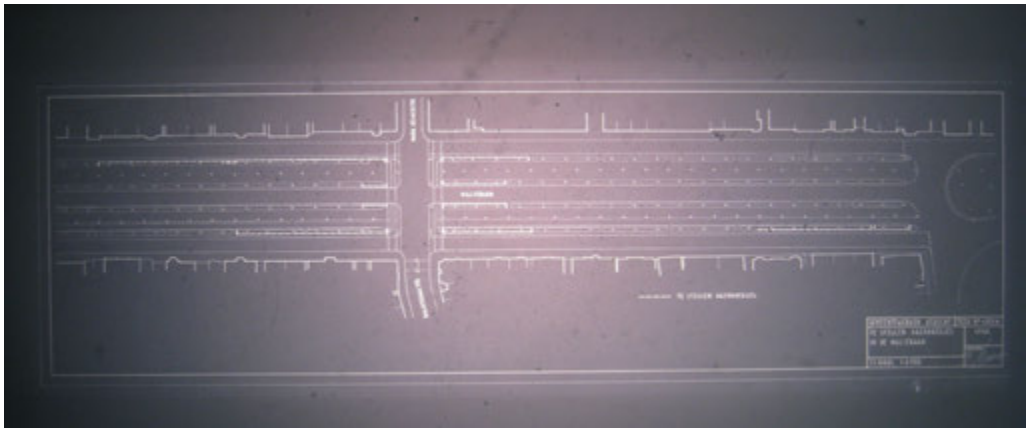
Hoewel hier geen tekeningen of notulen van zijn gevonden werd de inrichting van de paden tussen de bomen in de jaren vijftig gewijzigd. Op tekeningen uit 1950 is nog te zien tussen de bomen een breed pad loopt, waarbij de middelste rij bomen als scheiding tussen het wandel- en fiets- of ruitergedeelte functioneert. Alleen rond de buitenste rijen bomen is een gazon omzoomd met hekjes aangelegd. Tien jaar later is dit gewijzigd naar de situatie zoals we die nu kennen: een gazon rond iedere bomenrij, zodat het gazon rond de middelste bomenrij een middenberm vormt tussen het wandel- en fiets- of ruiterpad.
In deze periode is ook het Malieblad ingericht zoals het nu is. Het plantsoen werd uiteindelijk nooit doorsneden zoals in de plannen van 1947 of 1950 en ook het beeld van burgemeester Reiger bleef staan. Slechts de kleine vluchtheuvel werd vergroot tot

de huidige driehoek van asfalt.

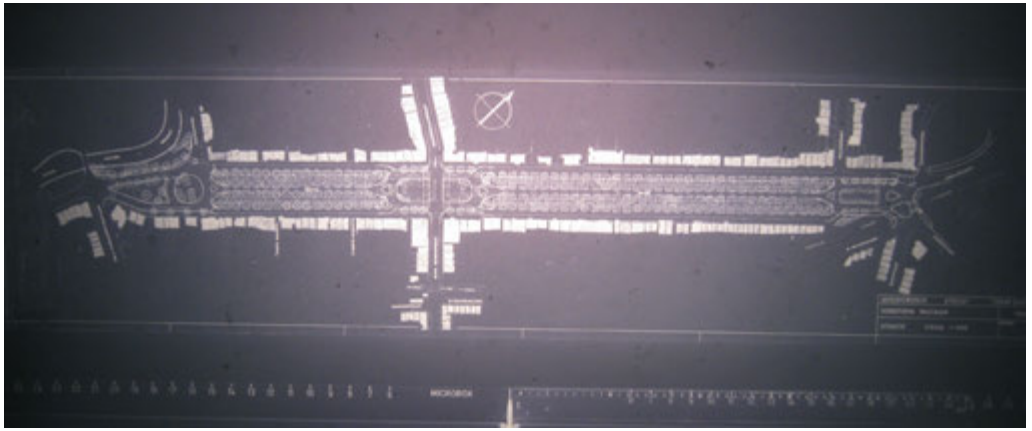
Het vraagstuk wat betreft de kruising van de Maliebaan met de Nachtegaalstraat en Burgemeester Reigerstraat werd echter niet opgelost. Analyse van de omvang van verkeersstromen en van het aantal ongelukken in 1959 bevestigde dit. In 1961 presenteerde de dienst Stadsontwikkeling drie plannen met ieder een eigen oplossing voor de verbetering van de verkeersveiligheid op het kruispunt. De oplossing in het eerste plan bestond uit het regelen van de verkeersstromen met verkeerslichten. In het tweede plan werd het verkeer van de ventwegen met bestemming Nachtegaalstraat of Burgemeester Reigerstraat al voor de kruising samengevoegd met de middenbaan, zodat het aantal verkeersstromen minder werd. In het derde plan werd de meest ingrijpende oplossing voorgesteld: een tunnel in de middenbaan onder de Nachtegaalstraat en Burgemeester Reigerstraat door. Van deze plannen zijn geen tekeningen bekend. De commissie wees de drie plannen af, maar de politie drong aan op een nieuwe ronde oplossingen: 'Politie deelt mede, dat bij het steeds toenemende verkeer op het kruispunt reeds spoedig drie, goed op elkaar ingespeelde, verkeersagenten nodig zullen zijn om het verkeer zo goed mogelijk te regelen. Deze regeling zal dan echter nog altijd ten achter staan bij een verkeerslichtenregeling.'[52]

De nieuwe reeks van vijf ontwerpen voor het kruispunt kwam in 1962. Behalve de drie ontwerpen uit 1961 was ook een ontwerp uit 1950 vertegenwoordigd met nog een variant hierop. Deze laatste ontwerpen ging uit van een rotonde op het kruispunt, die in een van de ontwerpen werd doorsneden door de middenbaan met doorgaand verkeer. Ook deze ontwerpen werden niet uitgevoerd.

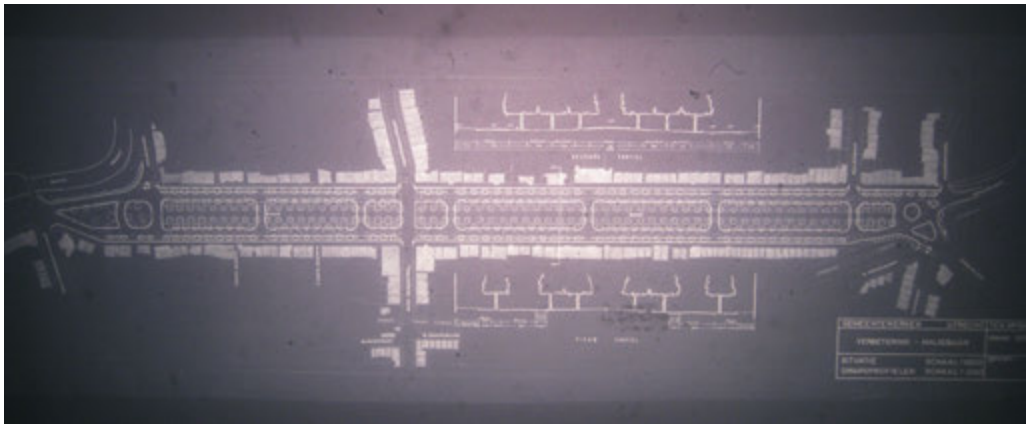
Net als op stedelijk niveau is in de jaren zeventig de tijd van grote ingrijpende plannen voorbij. Toen de bolwerken, singels en een groot deel van de historische binnenstad tot (voorlopig) beschermd stadsgezicht werden verklaard, ontstond ook de waardering voor de Maliebaan als belangrijk historische element in de stad. Hierdoor konden voorstellen tot ingrijpende ruimtelijke en functionele ingrepen in de Maliebaan op weinig instemming rekenen van zowel bewoners als historici en monumentenbeschermers.
Het structuurplan van 1978 stuurde aan op behoud van de stad en haar historisch karakter. In het plan is de



Ontwerptekening van de te stellen gazonhekjes op de Maliebaan door de Gemeentewerken Utrecht, 1946. [HUA]



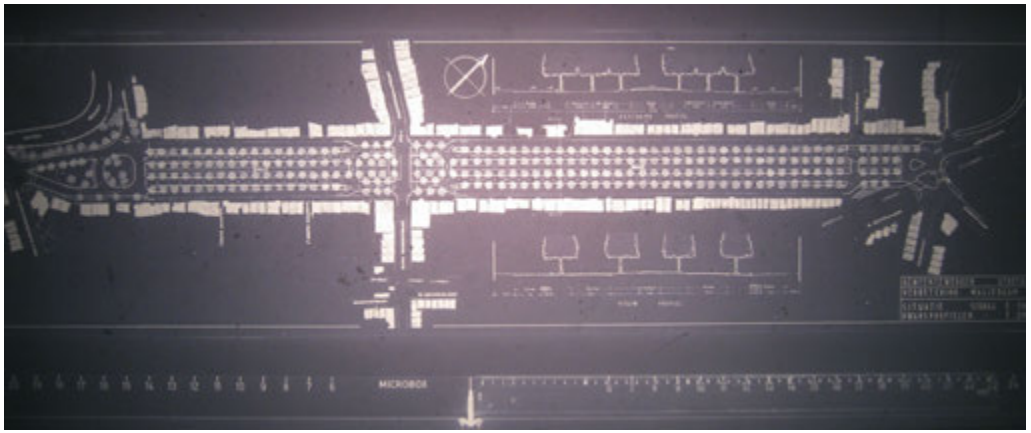
Ontwerpvariant 1 voor de verbetering van de Maliebaan,1950. Het profiel van de baan werd behouden en werd door middel van een plantsoen in de as van de middenbaan het verkeer van de ventwegen voor de kruising al samengevoegd met het verkeer op de middenbaan, zodat het aantal verkeersstromen op het kruispunt zou afnemen. [HUA]



Ontwerpvariant 2 voor de verbetering van de Maliebaan,1950. De buitenste rij bomen werd verplaatst naar de andere kant van de ventweg, op het trottoir. Hiermee werd middenbaan bestemdvoor fietsers en wandelaars en de ventwegen tot stroken voor doorgaand verkeer. Het kruispunt hoefde hierdoor niet aangepast te worden. [HUA]



Maliebaan ter hoogte van Maliebaan 40, 1941. [Jaarboek Oud-Utrecht 1973]



Ontwerpvariant 3 voor de verbetering van de Maliebaan,1950. De middenbaan werd bestemd voor langzaam verkeer, de middelste rij bomen werden gekapt zodat er tussen de ventweg en middenbaan een nieuwe rijstrook voor doorgaande verkeer kwam. Het kruispunt bleef grotendeels hetzelfde, alleen de ventweg werd voor de kruising bij de strook voor doorgaan verkeer gevoegd. [HUA]

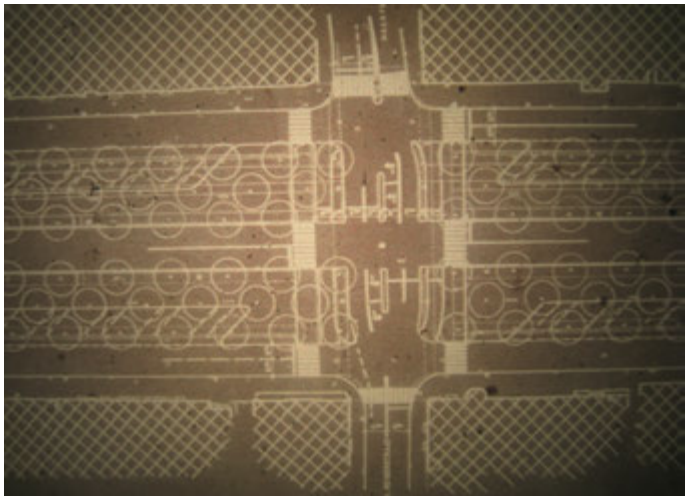


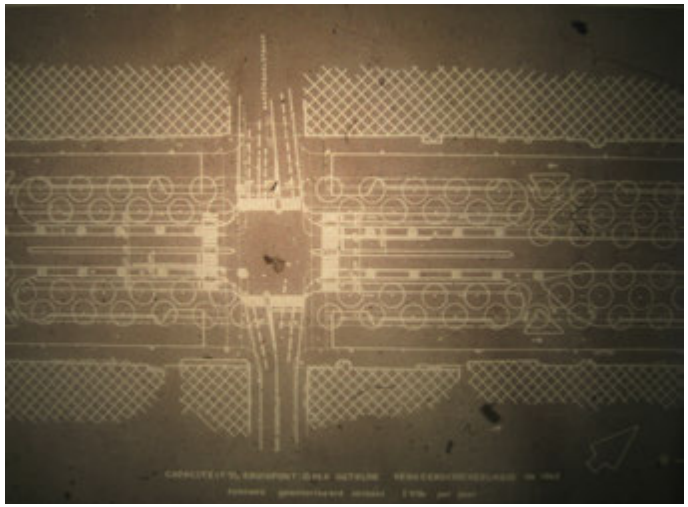
Maliebaan ter hoogte van Maliebaan 40, 2009.

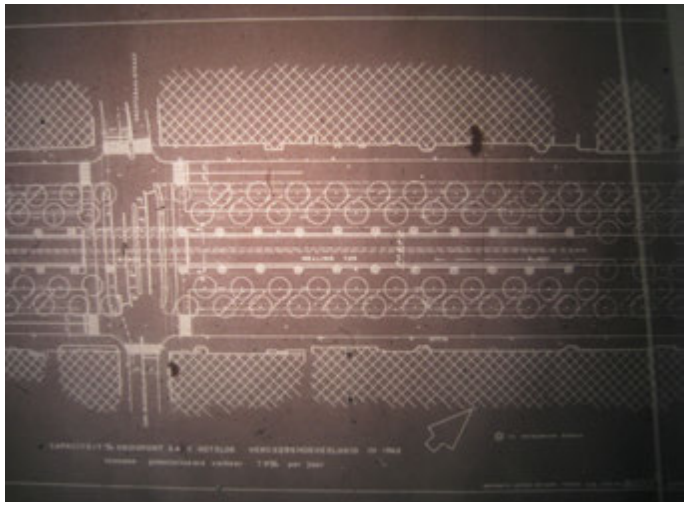
Maliebaan opgenomen als een belangrijk historisch onderdeel, maar ook als een groene schakel in de groenstructuur.

De aandacht voor de cultuurhistorische waarde van de Maliebaan, inclusief de bomen, betekende dat vraagstukken met kleine ingrepen werden opgelost. Voorbeelden zijn het verlagen van de maximumsnelheid op de middenbaan naar 50 km/u en op de ventwegen naar 30 km/u, het veranderen van de instellingen van de stoplichten op het kruispunt het versmallen van de middenbaan.

In een artikel in het Maandblad van Oud-Utrecht in 1967 schreef C.C. van de Graft over de bomen in de Maliebaan: 'Grote zorg is steeds door de plantsoendienst aan de Maliebaan besteed. In de 20e eeuw heeft deze tussen de lindebomen, lijsterbessen geplant, die later weer verdwenen zijn en omstreeks 1946 de Maliebaan met enkele bomen ingekort. Telkens als het nodig is ruimt men oude bomen op en zet er jonge voor in de plaats. Aan de Utrechtse plantsoendienst is het te danken dat de Maliebaan nooit gehavend is geweest en het oude aanzien heeft behouden.'[53]
In Trouw 23 07 1954 staat dat aan





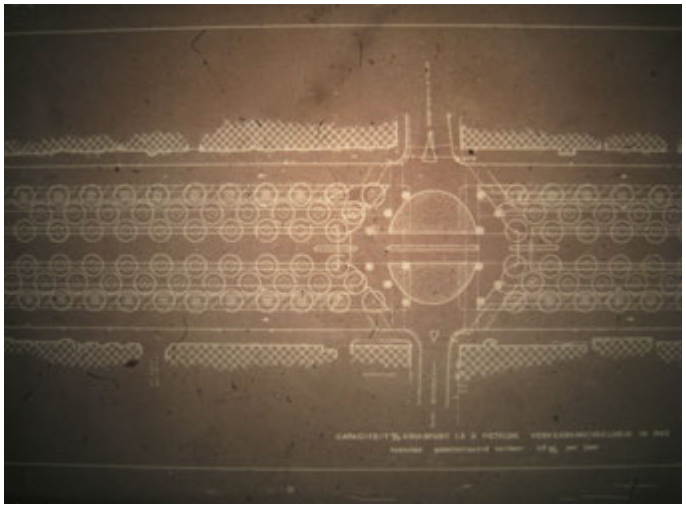


weerszijden de rij buitenste bomen gekapt moet worden als oplossing voor verkeersmoeilijkheden.
Verkeer wordt over de singels geleid, daarmee komt de Maliebaan in de gevarenzone.
'Het zijn die drie bomenrijen (...) welke de Maliebaan uniek maken in Nederland.'
'Een rijtje bomen aan weerskanten minder zou de schoonheid van dit alles niet slechts met een derde verminderen. De Maliebaan zou de Maliebaan niet meer zijn.'[54]

Ondanks alle plannen bleef de verkeersdruk in oostelijk Utrecht toenemen. Als nieuw wapen in de strijd tegen het autoverkeer besloot de gemeente in te zetten op het verbeteren van het openbaar vervoersnetwerk. In het kader van het project 'Hoogwaardig Openbaar Vervoer' werd in de Biltstraat eenrichtingsverkeer ingevoerd, zodat er een snelle busverbinding tussen het centraal station en de universiteit mogelijk was. Dit betekende dat het autoverkeer de stad niet meer via de Biltstraat kon verlaten, waarmee de verkeersdruk op de Maliebaan direct toenam.

^ Reeks van vijf ontwerpvarianten (v.l.n.r.) voor het kruispunt Maliebaan/Nachtegaalstraat/Burgermeester Reigersstraat, 1962. In de eerste variant bestond het plan uit het regelen van de verkeersstromen met verkeerslichten. In het tweedeplan werd het verkeer van de ventwegen met bestemming Nachtegaalstraat of Burgermeester Reigerstraat al voor de kruising samengevoegd met de middenbaan voor een mindering van het verkeersstroom. In het derde plan werd een tunnel in de middenbaan van de Maliebaan onder de Nachtegaalstraat en Burgermeester Reigerstraat voorgesteld. Bij de vierde en de vijfde variant werd een rotonde op de kruising voorgesteld. In de vierde varriant doorsneed de middenbaan de rontonde. [HUA]

>>> Luchtfoto van de Maliebaan, 2002. [TD Kadaster]







Programmatisch

Ook in de twintigste eeuw bleef de Maliebaan populair voor openbare festiviteiten. Het brede profiel, het rechte tracé en de grote lengte maakten de baan zeer geschikt voor stoeten, parades en optochten. De aanwezigheid van de burgemeesterswoning op nummer 10 en het Bisschoppelijk Paleis op nummer 38-40 vergrootten de aantrekkingskracht voor openbare activiteiten. Een greep uit de hoeveelheid van activiteiten op de Maliebaan; Een stoet van ruim 25 katholieke vakverenigingen en muziekcorpsen die bijeenkwamen om de encycliek 'Rerum Novarum' van Paus Leo te herdenken, de katholieke tegenhanger van de socialistische Dag van de Arbeid ; Een herdenking van het gouden priesterfeest van Mgr. Van de Wetering in 1924 en enkele jaren later van diens overlijden ; Militaire parades met verschillende regimenten en compagnieën en een vaandeluitreiking ; Optochten voor koninginnedag en andere koninklijke verjaardagen.

Net als in de Franse tijd maakte de bezettende macht tijdens de Tweede Wereldoorlog ook gebruik van de Maliebaan. In samenwerking met de NSB werd in de Maliebaan een defilé van het Duitse leger afgenomen in 1941.

In de naoorlogse periode raakten deze stoeten en parades in onbruik, maar bleef de Maliebaan interessant voor grote bijeenkomsten als het Maliebaanfestival, waarvan de Piekenkermis bekendste onderdeel is en de Maliebaanloop, een jaarlijkse hardloopwedstrijd.

Ruimtelijk bleef de Maliebaan in de twintigste eeuw vrijwel onveranderd, maar programmatisch wijzigde de baan drastisch. Sinds de aanleg van de baan had het gebied zich ontwikkeld tot een lustlandschap met chique buitenplaatsen en later luxe stadsvilla's. Deze woningen raakten in de loop van de twintigste eeuw, maar vooral na de Tweede Wereldoorlog in trek bij grote bedrijven die representatieve en grote kantoren in binnenstedelijk gebied zochten. Met de komst van de kantoren voor met name zakelijke dienstverlening als advocatuur en accountancy, steeg de vraag en dus de waarde van het onroerend goed aan de Maliebaan, waarmee de woonfunctie ernstig onder druk kwam te staan. Tegenwoordig zijn de meeste panden aan de baan in gebruik als kantoor, hoewel die de woonfunctie nooit helemaal hebben verdrongen.


Oorsprong
Hogelandpark
Maliehuis
Maliebaan 1920 - 2009
Bebouwing Maliebaan na 1920
Autoweg (?)
Ventweg (?)
Maliebaan (1920)
Bebouwing (1920)
Tram (1904 - 1938)
Oosterspoorlijn
Tuin
Groen
Water
N

Kop

De inrichting van de aansluiting van de Maliesingel op de Maliebaan uit 1861 met een druppelvormig plantsoen bleek zeer toekomstbestendig. Tot op heden ligt het plantsoen op dezelfde plaats en is ook het beeld van burgemeester Reiger niet verplaatst. De laatste wijziging van de inrichting van de kop van de Maliebaan is de aanleg van een driehoekige vluchtheuvel, nu van asfalt, in de jaren vijftig.
Wel heeft het Malieblad verkeerstechnische wijzigingen ondergaan. Zo werd in 1934 eenrichtingsverkeer rond het plantsoen ingesteld, waarmee het als een rotonde ging functioneren. Een andere verbetering van de verkeerssituatie was de sloop van de tramrails over de Maliesingel, toen in 1938 de tramlijnen door busdiensten werden vervangen.

Kruispunt

Voor de Tweede Wereldoorlog was het kruispunt van de Maliebaan met de Nachtegaalstraat en Burgemeester Reigerstraat al een druk verkeersknooppunt. Behalve verkeersstromen van auto's, fietsers en voetgangers liep er ook nog een tramlijn over de Nachtegaalstraat en Burgemeester Reigerstraat. In 1938 werd deze tram vervangen door een buslijn.

In de jaren vijftig en zestig zijn er spectaculaire plannen gemaakt om de verkeersveiligheid van het kruispunt te vergroten: rotondes, tunnels, rooien van bomenrijen. Geen van deze plannen werd uitgevoerd. Uiteindelijk volstond het instellen van eenrichtingsverkeer op de ventwegen, de plaatsing van verkeerslichten en het aangeven van opstelvakken en rijrichting. Het kruispunt blijft echter nog steeds erg druk en is nog steeds een punt van aandacht.

Einde

Met de aanleg van een rotonde in 1933 werd de basis voor de huidige inrichting van het einde van de Maliebaan gelegd. Het plantsoen als centrum van de rotonde ligt nog steeds op dezelfde plaats, net als de vluchtheuvels bij de spoorwegovergang en richting de Snellenlaan. Er is wel een aanpassing gedaan voor fietsers uit de Maliestraat richting de rotonde. Vanwege het eenrichtingsverkeer op de ventweg is een klein deel van het oudste fietspad van Nederland ingericht als verbinding van de Maliestraat naar de rotonde.

Beroemde Maliebaners



Marcherende Duitse soldaten in de Nachtegaalstraat. [HUA]

Duitse leger

Tijdens de Tweede Wereldoorlog hadden verschillende onderdelen van het Duitse leger een kantoor aan de Maliebaan. De Sicherheitspolizei was gevestigd op nummer 74, de Nachrichtenabteilung der Luftwaffe op nummer 108 en de Wehrmachtkommendantur op nummer 84a. Ook deze panden werden na de bevrijding door de Rijksgebouwendienst overgenomen.

Nationaal-Socialistische Beweging (NSB)

Een zwarte bladzijde uit de geschiedenis van de Maliebaan is de aanwezigheid van de Nationaal-Socialistische Beweging (NSB) in de periode van 1941 tot 1945. De oprichters van de NSB, A.A. Mussert en C. van Geelkerken, woonden in Utrecht en kozen de stad als uitvalsbasis. In 1941 kocht de NSB Maliebaan 35 aan als hoofdkantoor. Nabijgelegen panden op nummer 13 en 23-25 werden later aangekocht. Na de bevrijding in 1945 nam de Rijksgebouwendienst de panden over.

Verzet

Tijdens de Tweede Wereldoorlog was niet alleen de NSB en het Duitse leger gevestigd aqan de Maliebaan, ook het verzet was er, uiteraard heimelijk, vertegenwoordigd. Twee namen van belang zijn Marie Anne Tellegen, op nummer 72 en dominee Obermann op nummer 82-84.

Centraal Museum

In 1952 schonk F.H. Fentener van Vlissingen het woonhuis aan de stad Utrecht om er een dependance van het Centraal Museum te vestigen. Het Centraal Museum had een tekort aan expositieruimte, zodat de afdelingen Nieuwere en Moderne Kunst vanaf toen te zien waren aan de Maliebaan.

NOTEN

1 Cremers 1981, p 73.
2 Van Doorn 1962.
3 Blijstra 1969, p 91.
4 Renes 2005, pp 34-35.
5 Van Doorn 1962, p 91.
6 Van Doorn 1962, p 91.
7 Perks 1970, pp 3-12, 24.
8 Chapel 2001, p 121.
9 E. 1930, p 15.
10 Perks 1970, p 11.
11 Struick 1968, p 297.
12 Struick 1968, p 298.
13 Perks 1970, p 12.
14 Heuneman 2007, p 25 en Perks 1970, p 11.
15 Perks 1970, p 18, Van de Graft 1967, p 57.
16 De plantoelichting van Zocher in de vorm van een wandeling is opgenomen in Cremers 1981, pp 83-86.
17 Cremers 1981, pp 77-86.
18 De plantoelichting van Zocher in de vorm van een wandeling is opgenomen in Cremers 1981, pp 83-86.
19 Cremers 1981, p 77.
20 Perks 1970, p 41.
21 http://www.kasteleninutrecht.nl.
22 Van der Aa 1848 (deel 11), p 437.
23 Struick 1968, p 328.
24 Perks 1970, p 31.
25 HUA, Archief Gemeentebestuur 1813-1969, inv.nr 4343a.
26 Blijstra 1969, pp 143-146.
27 Blijstra 1969, pp 170-177.
28 Perks 1970, p 42.
29 HUA, Archief Gemeentebestuur 1813-1969, inv.nr 4895.
30 Heuneman 2007, p 25.
31 'Verbreeding Burg. Reigerstraat', Het Centrum, 22 april 1922.
32 C. 1929, p 81.
33 'Koninginnedag', Het Centrum, 31 augustus 1910. 'Paarden voor 's Lands defensie', Het Centrum, 2 mei 1911. 'De onafhankelijkheidsfeesten', Het Centrum 5 september 1913.
34 'Het bezoek van het Koninklijk Echtpaar', Het Centrum, 22 juli 1911. 'In de Maliebaan', Het Centrum 3 augustus 1911.
35 Archief NV Koninklijke Jaarbeurs te Utrecht, Inleiding op inventaris.
36 Archief NV Koninklijke Jaarbeurs te Utrecht, inv.nr. 319.
37 'Derde Nederlandsche Jaarbeurs', Het Centrum 22 februari 1919.
38 'Gemeenteraad', Het Centrum, 1 februari 1918.
39 Chapel 2001, p 50.
40 Chapel 2001, p 27.
41 Chapel 2001, p 61.
42 http://www.bonas.nl
43 Blijstra 1969, pp 182-195. De Bruin 2000, pp 440-441.
44 Blijstra 1969, pp 280-295.
45 G.B. 1959. J.B. 1962.
46 Blijstra 1969, p 293.
47 Blijstra 1969, p 295.
48 Van Santen 2007.
49 Archief Dienst Stadsontwikkeling, microfiche 2255A.
50 HUA, Archief ROVU, inv.nr. 425.
51 HUA, Archief ROVU, inv.nr. 425. Notulen van 26 mei 1955.
52 HUA, Archief ROVU, inv.nr. 425. Notulen van 9 juni 1961.
53 Van der Graft 1967, p 58.
54 De Maliebaan in gevaar? 1954.
55 'District Utrecht der R.K. Werkliedenvereenigingen "Sint Joseph" ', Het Centrum 19 juli 1922.
56 'Gouden Priesterfeest van Z.D.H. Mgr. H. van de Wetering', Het Centrum, 20 augustus 1924. 'Het overlijden van Mgr. H. van de Wetering', Het Centrum, 21 november 1929.
57 'De parade', Het Centrum 1 september 1924, 'Plechtige vaandeluitreiking', Het Centrum 2 mei 1927.
58 'De lichtstoet', Het Centrum 30 april 1912, 'Koninginnedag', Het Centrum 2 september 1924.
59 'Defilé van W.A., S.S. en Jeugdstorm en huldiging in het stadion', Het Vaderland 12 mei 1941.

BRONNEN

LITERATUUR

• A.J. van der Aa, Aardrijkskundig woordenboek der Nederlanden, Gorinchem 1839-1851.
• ANWB topografische atlas Utrecht, Den Haag 2004.
• R. Blijstra, 2000 jaar Utrecht, Stedebouwkundige ontwikkeling van castrum tot centrum, Utrecht 1969.
• R.E. de Bruijn (red), e.a. , Geschiedenis van de stad Utrecht, Utrecht 2000.
• C., 'Het rijwielpad in de Maliebaan', Maandblad van Oud Utrecht 4 (1929), pp 80-82.
• F. Chapel, De Maliebaan – huizen, beelden, mensen -, Couleur locale in proza en poëzie, Utrecht 2001.
• E. Cremers, F. Kaaij, C.M. Steenbergen, Bolwerken als stadsparken, Nederlandse stadswandelingen in de 19e en 20e eeuw, Delft 1981.
• C.W., 'Paleizen in Utrecht', Bulletin KNOB 86 (1987) 5, p 255.
• 'Defilé van W.A., S.S. en Jeugdstorm en huldiging in het stadion', Het Vaderland, 12 mei 1941.
• 'De lichtstoet', Het Centrum, 30 april 1912.
• 'De Maliebaan in gevaar?', Maandblad van Oud-Utrecht 27 (1954), pp 92-93.
• 'De onafhankelijkheidsfeesten', Het Centrum, 5 september 1913.
• 'De parade', Het Centrum, 1 september 1924.
• 'Derde Nederlandsche Jaarbeurs', Het

Centrum, 22 februari 1919.
• 'District Utrecht der R.K. Werkliedenvereenigingen "Sint Joseph" ', Het Centrum, 19 juli 1922.
• P.H. Ditchfield, Old English Sports, Pastimes and Customs, Londen 1891.
• Z. van Doorn, Bij een oude kaart van Oudwijk en Oudwijkerveld, in: Jaarboekje van Oud-Utrecht (1962), pp 91-103.
• E., 'Descartes' huis in de Maliebaan', Maandblad van Oud-Utrecht 5 (1930), p 15.
• S.J. Fockema Andreae, E.H. ter Kuile en R.C. Hekker, Duizend jaar bouwen in Nederland, Deel 2, De bouwkunst na de Middeleeuwen: Stad en dorp, Amsterdam 1957.
• G.B., 'De slag om de Utrechtse binnenstad', Heemschut 36 (1959) 4, pp 70-71.
• 'Gemeenteraad', Het Centrum, 1 februari 1918.
• F. Gooskens, Het speelhuis in de Belcrum, Een warandepark bij Breda. Presentatie voor Open monumentendag 13 september 2008, Breda.
• 'Gouden Priesterfeest van Z.D.H. Mgr. H. van de Wetering', Het Centrum, 20 augustus 1924.
• C.C. van de Graft, 'De Maliebaan', Maandblad van Oud-Utrecht 42 (1967), pp 56-58.
• Grote historische provincie atlas, Utrecht 1849-1859, Groningen 1992.
• Grote historische topografische atlas 1894-1933, Utrecht, Tilburg 2006.
• Grote topografische atlas van Nederland, 1 West-Nederland, Groningen 1998.
• 'Het bezoek van het Koninklijk Echtpaar', Het Centrum, 22 juli 1911.
• 'Het overlijden van Mgr. H. van de Wetering', Het Centrum, 21 november 1929.
• M. Heuneman, B. van Santen, De Utrechtse wijken, Oost, Utrecht 2007.
• A. van Hulzen, Utrecht en het verkeer, 1850-1910, Baarn 1987.
• 'In de Maliebaan', Het Centrum, 3 augustus 1911.
• J.B., 'Hoe staan de zaken in Utrecht?', Heemschut 39 (1962) 5/6, pp 88-89.
• J.R. Koning, 'Watergraafs- of Diemermeer', Heemschut 19 (1942) 3, pp
• 'Koninginnedag', Het Centrum, 31 augustus 1910.
• 'Koninginnedag', Het Centrum, 2 september 1924.
• 'Licht in de (Utrechtse) binnenstad', Heemschut 57 (1980) 10, p 175.
• D.F Lunsingh Scheurleer, 'Utrecht, Centraal Museum', Bulletin KNOB 6-5 (1952) 7, p 106.
'Mededelingen: Utrecht', Heemschut 57 (1980) 11/12, p 213.
• C.S. Oldenburger, A.M. Backer Ebbers, E. Blok, Gids voor de Nederlandse tuin- en landschapsarchitectuur : bezoekersgids en vademecum tuin- en landschapsarchitectuur in Nederland, Oost en Midden: Gelderland, Utrecht, Rotterdam1996.
• 'Paarden voor 's Lands defensie', Het Centrum, 2 mei 1911.
• B.C. de Pater, e.a., Grote historische atlas van Nederland 1930-1950, Zierikzee/Utrecht/Den Haag 2005.
• W.A.G. Perks, Geschiedenis van de Maliebaan, Utrecht 1970.
• 'Plechtige vaandeluitreiking', Het Centrum, 2 mei 1927.
• H. Renes, Historische atlas van de stad Utrecht : twintig eeuwen ontwikkeling in kaart gebracht, Nijmegen 2005.
• B. van Santen, 'Nooit uitgevoerd in Utrecht, een bloemlezing', Post Planjer (2007) nr 52.
• J.E.A.L. Struick, Utrecht door de eeuwen heen, Utrecht 1968.
• 'Verbreeding Burg. Reigerstraat', Het Centrum, 22 april 1922.

ARCHIEVEN

• Het Utrechts Archief
- Archief Nederlandse Spoorwegen: bestekken van de Hollandsche Ijzeren Spoorwegmaatschappij
- Archief Nederlandse Spoorwegen: koopakten en grondplannen
- Archief Dienstenstructuur voor Ruimtelijke ordening, Openbare werken en Volkshuisvesting (R.O.V.U) te Utrecht
- Archief NV Koninklijke Nederlandse Jaarbeurs te Utrecht
• Archief Dienst Stadsontwikkeling, Gemeente Utrecht
• Topografische Dienst Kadaster, Emmen

WEBSITES

• Brahms-Institut an der Musikhochschule Lübeck
http://www.brahms-institut.de
• Cartografie Rijksuniversiteit Groningen (RUG)
http://www.let.rug.nl/~maps/
• Centraal Museum, Utrecht (CM)
http://www.centraalmuseum.nl
• Collectie Utrecht
http://www.collectieutrecht.nl
• Database TUiN, Wageningen UR
http://library.wur.nl/tuin/
• Digitale Bibliotheek voor de Nederlandse Letteren (DBNL)
http://www.dbnl.nl
• Musée du Louvre
http://www.louvre.fr
• Spaarnestad Photo
http://www.spaarnestadphoto.nl/
• WatWasWaar
http://www.watwaswaar.nl



COLOFON

Dit onderzoek werd uitgevoerd door Steenhuis stedenbouw/landschap en Urban Fabric te Schiedam in opdracht van de Gemeente Utrecht.

Projectteam:
dr. Marinke Steenhuis, drs. Chawwah Six, drs. Paula Klaver en ir. Johanna van Doorn.
Lange Haven 9, 3111 CA Schiedam
www.steenhuis-onderzoek.nl
www.urbanfabric.nl

© Steenhuis stedenbouw/landschap en Urban Fabric, juni 2009.

Terra Nostra
kennisatelier voor boom en bodem

Gemeente Utrecht
De heer A. Tanis
Stadsplateau 1
3521 AZ Utrecht

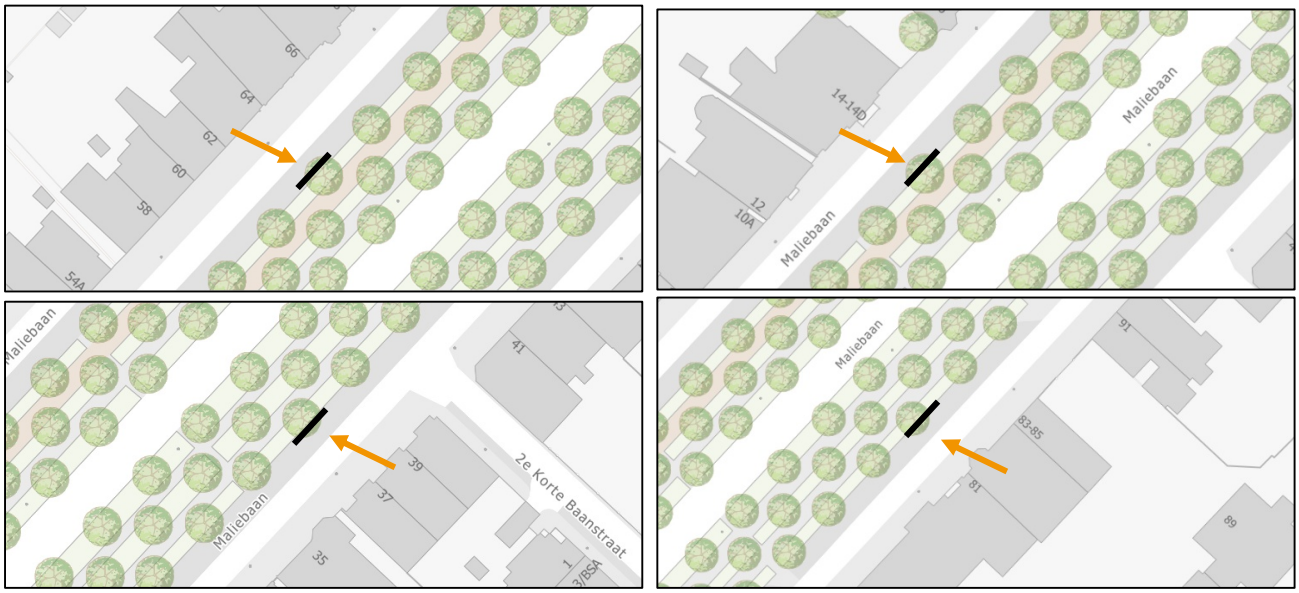
Datum	22 januari 2021
Ons kenmerk	DD/ IH/ 310.4216
Onderwerp	Wortelonderzoek bij 4 bomen aan de Maliebaan te Utrecht

Geachte heer Tanis

Naar aanleiding van uw verzoek is door Terra Nostra op 18 januari 2021 een wortelonderzoek bij 4 Hollandse lindes (*Tilia* x *europaea*) aan de Maliebaan uitgevoerd. Middels dit onderzoek wilt u duidelijkheid over de beworteling van deze 4 bomen. Daarbij dient specifiek gekeken te worden naar de beworteling langs de kantopsluiting onder de parkeervakken. In uw aanvraag is aangegeven dat u antwoord wilt hebben op de volgende vragen:

- Hoe is de beworteling van de 4 bomen langs de band?
- Hoe is de funderingsopbouw van de aangrenzende parkeerplaats?
    - Zit er bijvoorbeeld zand of puingranulaat onder, en tot hoe diep?

Op figuur 1 t/m 4 zijn de onderzoeklocaties aangegeven. Bij iedere locatie is over een lengte van 3 meter een profielsleuf 30 cm breed en 100 cm diep gemaakt. Daar waar stabiliteitsbeworteling aanwezig is,is de beworteling behouden.



Figuur 1 t/m 4: Linksboven de locatie van profiel 1. Rechtsboven de locatie van profiel 2. Linksonder de locatie van profiel 3. Rechtsonder de locatie van profiel 4. De betreffende boom is steeds met een oranjepijl aangeduid. De zwarte lijn geeft de positie van de profielsleuf aan. (bron: Esri)

Abbekesdoel 22a
2971 VA Bleskensgraaf (ZH)
Postbus 15, 2970 AA Bleskensgraaf
Tel. (0184) 69 89 93
www.terranostra.nu
info@terranostra.nu
KvK Rotterdam 57.49.92.84
BTW NL8526.08.184.B01
Swift-adres RABONL2U
Iban NL40 RABO 0121 2249 88

Profiel 1 bij boomnummer 1939659 voor huisnummer 64

Bodemopbouw			
Diepte (Cm -mv)	**Grondsoort**	**Beworteling**	**Opmerking**
0-8	Klinkerverharding	Haarwortels tussen de verharding	-
8-45	Cunet, grofzand (geel)	Haarwortels direct onder de verharding, op 15-20 cm een laag intensief doorworteld met fijne beworteling van 2-4 mm.	Bovenste deel is door inspoeling van mineralen zwart gekleurd.
45-90	Lichte klei met fijn zand (grijs/bruin)	Intensief doorworteld met fijne en dikkere beworteling. Maximale worteldiameter is 50 mm	
90-100	Grofzand (bruin)	Geen beworteling aanwezig.	Humusloos.

Tabel 1: Opbouw van het bodemprofiel op 60 cm van de stamvoet bij boomnummer 1939659 voor huisnummer 64 aan de Maliebaan.



Foto's 1 t/m 5: Beelden van het profiel, bodemopbouw en aanwezige beworteling.

Profiel 2 bij boomnummer 1878998 voor huisnummer 14

Bodemopbouw			
Diepte (Cm -mv)	**Grondsoort**	**Beworteling**	**Opmerking**
0-8	Klinkerverharding	Wortels tussen de verharding met een maximale diameter van 10mm	-
8-40	Cunet, grofzand (geel)	Haarwortels direct onder de verharding.	Bovenste deel is door inspoeling van mineralen zwart gekleurd.
40-80	Humeus matig fijn zand (groeimedium) tot 130 cm uit het hart van de stamvoet verwerkt	Intensief doorworteld met fijne en dikkere beworteling. Maximale worteldiameter is 70 en 80 mm. Met name aanwezig in de laag 40-60 cm.	Lijkt sprake van een aangelegde groeiplaats ter hoogte van de stamvoet. Daarbuiten is grofzand (geel) aanwezig
80-100	Grofzand (geel)	Extensief beworteld met enkele wortels tot 20 mm doorsnede.	Humusloos.

Tabel 2: Opbouw van het bodemprofiel op 65 cm van de stamvoet bij boomnummer 1878998 voor huisnummer 14 aan de Maliebaan.



Foto's 6 t/m 10: Beelden van het profiel, bodemopbouw en aanwezige beworteling. Met een rode stippellijn is de overgang tussen groeiplaats en overige grond rechtsboven aangegeven.

Profiel 3 bij boomnummer 1988594 voor huisnummer 39

Bodemopbouw			
Diepte (Cm -mv)	**Grondsoort**	**Beworteling**	**Opmerking**
0-8	Klinkerverharding	Wortels tussen de verharding met een maximale diameter van 5 mm	-
8-35	Cunet, grofzand (geel)	Haarwortels direct onder de verharding.	Bovenste deel is door inspoeling van mineralen zwart gekleurd.
35-85	Lichte klei met fijn zand (grijs/bruin)	Intensief doorworteld met fijne en dikkere beworteling. Maximale worteldiameter is 60 mm	Stabiliteitswortels op 40-60 cm -mv.
85-100	Grofzand (geel)	Enkele haarwortels 1-2 mm	Humusloos.

Tabel 3: Opbouw van het bodemprofiel op 70 cm van de stamvoet bij boomnummer 1988594 voor huisnummer 39 aan de Maliebaan.



Foto's 11 t/m 15: Beelden van het profiel, bodemopbouw en aanwezige beworteling. Rechts onderin is de overgang van grofzand naar lichte klei met een rode stippel lijn aangegeven

Profiel 4 bij boomnummer 1879675 voor huisnummer 83-85

Bodemopbouw			
Diepte (Cm -mv)	**Grondsoort**	**Beworteling**	**Opmerking**
0-8	Klinkerverharding	Wortels tussen de verharding met een maximale diameter van 5 mm	-
8-50	Cunet, grofzand (geel)	Haarwortels tot 3mm direct onder de verharding.	Bovenste deel is door inspoeling van mineralen zwart gekleurd.
50-100	Lichte klei met fijn zand (grijs/bruin)	Extensief doorworteld met fijne en beworteling. Maximale worteldiameter is 20 mm	Geen stabiliteitswortels aanwezig onder de verharding.

Tabel 4: Opbouw van het bodemprofiel op 70 cm van de stamvoet bij boomnummer 1879675 voor huisnummer 83-85 aan de Maliebaan.



Foto's 16 t/m 19: Beelden van het profiel, bodemopbouw en beperkt aanwezige beworteling. De overgang van grofzand naar lichte klei is op het beeld links onderin met een rode stippellijn aangeduid.

Analyse

De wortelopbouw bij profiel 1, 2 en 3 is grotendeels gelijk. Waarbij tussen en direct onder de verharding sprake is van haarwortels en dunne beworteling voor de opname van inspoelende mineralen en vocht. Daaronder is een laag grofzand tot circa 40-45 cm -mv aanwezig als zandbed voor de verharding. Direct onder deze laag is de beworteling aanwezig in een laag met lichte klei (profiel 1 en 3) of een groeiplaats (profiel 2). In deze laag is ter hoogte van de stamvoet steeds stabiliteitsbeworteling aanwezig. De beworteling is direct onder de laag met grofzand aanwezig tot circa 60 cm-mv. Bij de overgang van lichte klei naar de diepere zandgrond op 80-90 cm -mv is ook een sterke afname van de bewortelingsintensiteit. In de zandlaag zijn enkele wortels tot een maximale diameter van 20mm aanwezig.
Bij profiel 4 is, in afwijking van de overige profielen, slechts uiterst extensieve beworteling aanwezig. De stabiliteitsbeworteling ontbreekt volledig in het profiel. De opbouw van het profiel is gelijk aan de overige profielen, met als enige verandering dat de lichte klei laag tot 100 cm-mv doorloopt.
In afwijking van de andere profielen lijkt er bij profiel 2 sprake van een aangelegde groeiplaats. Deze groeiplaats is tot 130 cm uit het hart van de stamvoet (parallel aan de kantopsluiting) aanwezig. De overgang naar omliggend substraat (humusloos grof zand) is scherp. De beworteling is dan ook geconcentreerd in het humeuze groeiplaats substraat.

Conclusie

In antwoord op de door u gestelde vragen:

Hoe is de beworteling van de 4 bomen langs de band?

De beworteling is direct onder de verharding in de vorm van dunne beworteling (maximaal 10mm) aanwezig. Op een diepte van 40-45 cm begint de intensieve beworteling met fijne en stabiliteitswortels (tot max 80 mm), dit is direct onder de laag met grofzand. Vanaf 80-90 cm neemt de beworteling in intensiteit weer snel af en zijn nog enkele wortels aanwezig.
In afwijking van de overige profielen is bij profiel 4 geen stabiliteitsbeworteling en amper overige beworteling aanwezig.

Hoe is de funderingsopbouw van de aangrenzende parkeerplaats?

De funderingsopbouw van de parkeerplaatsen bestaat uit een zandbed van 30-35 cm grofzand met daarop klinkerverharding. Dit beeld is bij de 4 profielen hetzelfde waardoor er vanuit gegaan kan worden dat dit in de gehele straat zo is.

Heeft u, naar aanleiding van dit rapport nog vragen of opmerkingen?

U kunt contact opnemen met boomtechnisch adviseur Luuk Boender op telefoonnummer 0184 – 69 89 93 of per e-mail info@terranostra.nu.

Met vriendelijke groet,
Terra Nostra B.V.

H.H.J.M. Kuppen
Directeur

Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte

Dossiernummer	2158
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	16 december 2021
Agendapunt	7
Omschrijving	Raadsvoorstel Verordening kabels en leidingen, wijziging APV en legesverordening; collegevoorstel handboek kabels en leidingen, vrijstellingsbesluit, wijziging nadeelcompensatieregeling
ID	2322
Behandelend ambtenaar	Binne Meijer
Telefoon	14030
E-mail	binne.meijer@utrecht.nl
Datum collegebesluit	
Geocodering	Stad Utrecht
Thema	Ruimtelijke ordening
Portefeuillehouder	Wethouder Diepeveen
Beleidsveld	Openbare ruimte
Referendabel	Ja
Reden niet referendabel	
Raadsadviseur (lijst)	Manon Leenders/Cie Energie(transitie), Duurzaamheid en Wonen/030-2863710
Behandelvoorstel	Behandelvoorstel Griffie: 1. Agenderen voor de commissie MGOR 2. Tijd: 45 minuten

De gemeente Utrecht heeft behoefte aan meer grip op de ordening van de ondergrond en de wijze waarop netbeheerders werkzaamheden aan kabels en leidingen uitvoeren. De gemeente werkt daarvoor aan een lange termijn spoor Visie Ondergrond waarover de raad in 2022 een voorstel ter besluitvorming krijgt voorgelegd en een korte termijn spoor, waaronder de aanpassing van de Verordening kabels en leidingen. Dit voorstel richt zich op de Verordening kabels en leidingen.

De Algemene plaatselijke verordening Utrecht 2010 gemeente Utrecht moet op een beperkte aantal punten worden aangepast omdat hetzelfde onderwerp in de herziene verordening wordt geregeld.

Ook wordt de legesverordening op een aantal technische punten aangepast.

Resultaat commissiebehandeling

Resultaat raadsbehandeling

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte	18 november 2021
Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte	**16 december 2021**

Voorgesteld besluit

Gemeente Utrecht

Voorstel aan de gemeenteraad

Verordening kabels en leidingen, wijziging APV en legesverordening

Beleidsveld	Openbare ruimte
Organisatieonderdeel	Stadsbedrijven
Opsteller	Binne Meijer
Kenmerk	9290617
Vergaderdatum Raad	Volgt
Geheim	Nee

Het college van burgemeester en wethouders stelt de raad voor te besluiten:

1. De Verordening kabels en leidingen gemeente Utrecht vast te stellen, met als belangrijkste wijzigingen ten opzichte van de oude verordening (2013):
    a. het uitbreiden van de grondslag voor het opnemen van uitvoeringsregels in het Handboek kabels en leidingen
    b. het opnemen van een verlegregeling voor niet-telecomkabels;
    c. de mogelijkheid om vergunningen voor aanleg en uitbreiding van warmteleidingen te weigeren als deze strijdig is met het beleid voor het aardgasvrij maken van de stad;
    d. het opnemen van mogelijkheid voor netbeheerders om bij grote projecten zelf het straatwerk te herstellen als een netbeheerder daartoe een samenwerkingsovereenkomst met de gemeente afsluit;

2. De wijziging van Artikel 2:9 en 2:11 in de Algemene Plaatselijke Verordening Utrecht 2010 vast te stellen, waardoor een aantal dubbelingen in de regelgeving worden geschrapt.

3. De wijziging van de Legesverordening 2022, paragraaf IV (Programma Beheer openbare ruimte) artikel 4 en 6, vast te stellen, met als belangrijkste wijzigingen:
    a. verhoging van de leges voor vergunningen en instemmingsbesluiten met 61,3% ten behoeve van het risicogestuurd toezicht op werkzaamheden van kabel- en leidingenbeheerders
    b. wijziging van de bekostigingssystematiek voor vergunningen en instemmingsbesluiten voor een tracé langer dan 2000 meter naar een toeslag per extra meter in plaats van het werken met begrotingen.

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

De secretaris, De burgemeester,

Samenvatting

De gemeente heeft behoefte aan meer grip op de ordening van de ondergrond en de wijze waarop netbeheerders werkzaamheden aan kabels en leidingen uitvoeren. De gemeente werkt daarvoor aan een lange termijn spoor Visie Ondergrond waarover de raad in 2022 een voorstel ter besluitvorming krijgt voorgelegd en een korte termijn spoor, waaronder de aanpassing van de Verordening kabels en leidingen. Dit voorstel richt zich op de Verordening kabels en leidingen. De verordening bestaat uit twee delen. Eén deel richt zich op kabels en leidingen, zoals gas, water, elektra en warmte. Voor de werkzaamheden hieraan geeft de gemeente vergunningen uit. Het tweede deel richt zich op kabels van telecombedrijven, waarvoor landelijke wetgeving geldt. Voor werkzaamheden aan deze kabels geeft de gemeente instemmingsbesluiten af.

De herziene verordening kabels en leidingen bevat een meer uitgebreide grondslag voor het stellen van regels voor het aanleggen, houden en verwijderen aan kabels en leidingen in de openbare grond. Deze (uitvoerings)regels worden opgenomen in het Handboek kabels en leidingen dat het college heeft vastgesteld, onder voorbehoud van vaststelling van de herziene verordening door de raad. Het handboek geeft de gemeente de mogelijkheid om beter en efficiënter te sturen op gebruik van de ondergrond en geeft meer mogelijkheden ruimte te reserveren voor toekomstige ontwikkelingen zoals klimaatadaptatie en energietransitie. Daarnaast is een bevoegdheid voor het college opgenomen om vrijstelling voor (kleine) werkzaamheden aan gemeentelijke netwerken te verlenen. Het college heeft een vrijstellingsbesluit genomen voor deze beperkte werkzaamheden, evenals een aanpassing van de nadeelcompensatieregeling, onder voorbehoud van vaststelling van de verordening door de raad.

De verlegregeling voor bestaande niet-telecom kabels en leidingen in de herziene verordening zorgt dat de gemeente beter kan afdwingen dat kabels en leidingen verlegd worden wanneer belangrijke ontwikkelingen, zoals de aanleg van projecten van de gemeente en derden, de energietransitie en klimaatadaptatie, daarom vragen. Als aanvulling op de aangescherpte verordening en het handboek met uitvoeringsregels, zet de gemeente extra capaciteit in op het toezicht op werkzaamheden van netbeheerders. Hiermee ziet de gemeente erop toe dat de voorschriften uit het handboek worden nageleefd. Door het intensiveren van regie en toezicht wordt overlast van graafwerkzaamheden voor bewoners en bedrijven beperkt, voorkomt de gemeente schade aan bomen en boomwortels en profiteert de stad van betere regie op de ondergrond voor het realiseren van haar opgaven zoals de energietransitie en vergroening. Om de benodigde extra capaciteit te bekostigen, stelt het college een verhoging van de legestarieven voor vergunningen en instemmingsbesluiten voor.

In de nu voorliggende verordening is een mogelijkheid toegevoegd om een vergunning voor aanleg en uitbreiding van warmteleidingen te weigeren als die strijdig is met het energiebeleid voor het aardgasvrij maken van de stad. Het beleid voor het aardgasvrij maken van de stad wordt in de transitievisie warmte en het Utrechts energieprotocol vastgelegd.

Context

Aanleiding

De vraag naar gebruik van de ondergrond wordt gezien de trends en ontwikkelingen zoals klimaatadaptatie, energietransitie en digitalisering steeds groter. Elke ruimtelijke ontwikkeling boven de grond heeft zijn impact op de beschikbare ruimte onder de grond. Tegelijkertijd ligt de bodem vol archeologische schatten en hebben boomwortels hun weg gevonden in de ondergrond. De ondergrond heeft daarnaast een belangrijke ‘transportfunctie’. Bij de ‘transportfunctie’ van de ondergrond zijn veel verschillende private en overheidspartijen betrokken: de gemeente legt rioolbuizen en netbeheerders leggen kabels en leidingen voor elektra, water, gas, warmte, telefonie en internet. Rond het beheer van deze netwerken worden op dit moment al de nodige problemen ervaren. Bewoners, bedrijven en bezoekers ervaren overlast door graafwerkzaamheden en verkeersmaatregelen en geven aan niet geïnformeerd te zijn. Er ontstaat onnodige of voorkombare schade aan bomen. Gemeentelijke projecten lopen vertraging op en leiden tot meerkosten door gebrekkige afstemming met netbeheerders. Tevens is onderhoud en oplossen van storingen lastig omdat netwerken, ondanks afspraken, over elkaar heen liggen. Controle hierop ontbreekt. Ook geven netwerkbeheerders aan dat zij van elkaar niet weten wanneer werkzaamheden plaatsvinden en meer regie van de gemeente wenselijk achten.

Kortom, de ondergrondse ruimte wordt schaarser door de toename van de vraag naar gebruik van de ondergrond voor verschillende functies. Als gevolg kunnen die verschillende vragen met elkaar in competitie zijn. Dit vereist gemeentelijke regie met zowel lange termijnbeleid als duidelijke regels, nu al op de korte termijn. We volgen daarom een aanpak in twee sporen: lange termijn en korte termijn.

Lange termijn: Visie Ondergrond
In het lange termijn spoor werken we strategische beleidsdoelen uit in een Visie op de ondergrond. De ondergrond wordt op veel plekken al intensief gebruikt, en het gebruik zal nog intensiever worden. Dit betekent dat het belangrijk is ruimte in de ondergrond beschikbaar te houden voor toekomstig gebruik. In kort bestek zien wij de volgende ontwikkelingen die ruimte vragen in de periode 2021 -2050:

1. Uitbreiding van het gescheiden rioolstelsel met ca. 470 km. (Visie Water en Riolering en Visie Klimaatadaptatie). Ten opzichte van een gemengd riool neemt een gescheiden riool ongeveer 1,75 meter extra ruimte in de breedte in beslag.
2. Vergroening van de stad met ca. 60.000 bomen (t.o.v. 160.000 bomen nu). (Visie Klimaatadaptatie).
3. Digitalisering van de stad met glasvezelaansluitingen van 105.000 woningen tot 2027. (Visie Digitale Stad 2020-2024)
4. Verzwaring van het elektriciteitsnet in het kader van de energietransitie. (Transitievisie Warmte).
5. Uitbreiding van het warmwaternet (stadsverwarming en buurtnetten) in ongeveer de helft van de stad, naar 90.000 van de nu 130.000 panden met een gasaansluiting. (Transitievisie Warmte)
6. Aanleg warmte- en koudeopslag (WKO) en thermische energie uit oppervlaktewater (TEO) met ca. 3.000 bronnen en 5.000 lussen. (Verordening Bodemenergiesystemen en Bodemenergieplan Beursgebied).
7. Toename ondergrondse afvalvoorzieningen, ruim 400 in de bestaande stad. Er zijn nu ca. 4000 containers in Utrecht.
8. Vervangingsopgave in naoorlogse wijken en werken achterstallig onderhoud (2021-2030). (Nota Beheer Openbare Ruimte).

Daar waar we voor de bovengrondse invulling van de ruimte een groot aantal beleidskaders hebben vastgesteld, ontbreekt dit voor de ondergrondse ruimte. Daardoor zijn we op dit moment onvoldoende in staat te sturen op de gewenste invulling van die ondergrond in relatie tot ontwikkelingen bovengronds. De Visie Ondergrond wordt het strategisch beleidsdocument voor de ondergrond, waarin het afwegingskader wordt beschreven voor het beschermen, beheren en benutten en beter maken van de ondergrond. De visie brengt het huidige en toekomstige gebruik van de ondergrond in beeld en biedt handvatten om - daar waar het nodig is - onderbouwde beleidskeuzes te maken voor het gebruik van de ondergrond. Tevens krijgen in de visie de verschillende instrumenten voor sturing op de ondergrond, zoals de voorliggende verordening en het handboek kabels en leidingen, in samenhang hun plek. De strategie van ‘Ontwikkelend Beheer’ wordt gekoppeld aan de uitvoeringsstrategie van de Visie Ondergrond. Op deze wijze kan op een integrale en eenduidige wijze gestuurd worden op een efficiënte ordening van de ondergrond. Naar verwachting is de Visie op de ondergrond in 2022 gereed voor verzending aan de raad.

Korte termijn: aanpassing Verordening kabels en leidingen en vergroten capaciteit regie en toezicht
Het parallelle korte termijn spoor en focus van dit voorstel betreft aanpassing van de Verordening kabels en leidingen op de korte termijn om de praktische knelpunten die we nu ervaren aan te pakken. De zogenaamde korte termijn ‘no-regret’ maatregelen die in dit raadsvoorstel voorliggen, richten zich op het grip krijgen in de huidige uitvoeringspraktijk op de graafwerkzaamheden van netbeheerders en zo de overlast voor de stad te beperken, en tegelijkertijd een voorschot te nemen op de te ontwikkelen Visie Ondergrond.

Voor het aanleggen, in stand houden en verwijderen van kabels en leidingen voeren netbeheerders werkzaamheden in de openbare ruimte uit. Het gaat hierbij jaarlijks om zo’n 3800 afzonderlijke werkzaamheden. Daarnaast wordt in de gemeente Utrecht volgens een globale schatting jaarlijks voor €5 tot €10 miljoen aan kabels en leidingen verlegd. Die werkzaamheden kunnen beperkt zijn en kort

duren (bijvoorbeeld voor huisaansluitingen) maar het kunnen ook grote langdurende ingrepen zijn (bijvoorbeeld aan transportleidingen voor gas, water, elektra, warmte of data).

Ruimte voor gemeentelijke ambities
Deze werkzaamheden worden gereguleerd door de huidige verordening kabels en leidingen uit 2013. De bepalingen uit deze verordening sluiten niet meer aan bij de praktijk en de ontwikkelingen die ons te wachten staan. Gezien de toenemende vraag naar ruimte en de bestaande drukte van netwerken in de ondergrond, de toenemende overlast ten aanzien van bereikbaarheid, en de schade aan bomen die ontstaat door graafwerkzaamheden is het noodzakelijk de verordening aan te passen. Om goed uitvoering te geven aan de aangescherpte verordening en ervoor te zorgen dat de kabels en leidingen op de juiste plek komen te liggen, is het noodzakelijk om de capaciteit voor regie en toezicht uit te breiden. Het college stelt een generieke verhoging van 61,3% voor van de leges voor vergunningen en instemmingsbesluiten zodat extra capaciteit ingezet kan worden op toezicht en regie. De leges zijn hiermee kostendekkend.

Gemeentelijke netwerken
In de huidige en de herziene verordening is een vergunningplicht opgenomen voor alle werkzaamheden aan kabels en leidingen, dus ook voor gemeentelijke netwerken. In de praktijk stuurde de gemeente de werkzaamheden aan haar eigen netwerken echter niet via vergunningen aan, maar via haar contracten met aannemers. Dit was niet conform de verordening. Als onderdeel van het op orde brengen van onze beheerorganisatie zoals aangegeven in de nota Beheer Openbare Ruimte (2020) passen we de werkwijze aan. De gemeente gaat nu voor werkzaamheden aan gemeentelijke netwerken vergunningen aanvragen. In de herziene verordening is wel de mogelijkheid van een vrijstelling van de vergunningplicht opgenomen voor kleinschalige ingrepen aan het gemeentelijk netwerk. Het gaat om kortdurende niet ingrijpende werkzaamheden zoals de aanleg of reparatie van huis- en kolkaansluitingen op het gemeentelijk riool of het repareren van een stoplicht. Het voorschrijven van een vergunningplicht voor zulke kleine, maar vaak voorkomende, werkzaamheden is niet zinvol. De vrijstelling leidt tot juridische duidelijkheid, aanzienlijke beperking van de administratieve lasten en zorgt voor een slagvaardiger uitvoering en dienstverlening aan burgers en bedrijven. Het vrijstellingsbesluit van ons college is als bijlage bij dit raadsbesluit gevoegd.

Warmtenetten
Om de doelstellingen van de energietransitie te bereiken is het belangrijk het energiegebruik van bestaande gebouwen omlaag te brengen, over te stappen op schone energie en te stoppen met het gebruik van aardgas. Tevens is belangrijk voor nieuwe gebouwen gebruik te maken van volledig duurzame energiebronnen op lagere temperatuur, zodat de hoogwaardige bronnen beschikbaar blijven voor de lastig te verduurzamen gebouwen. Het grootste deel van de stad bestaat uit bestaande bouw. Ongeveer 75% van de gebouwen is (2021) nog aangesloten op het aardgasnet en zal moeten overstappen op een alternatief.

Om haar centrale rol in de warmtetransitie te kunnen vervullen is noodzakelijk dat de gemeente regie kan voeren op de vraag in welke gebieden welke alternatieve warmtevoorziening wordt gerealiseerd of uitgebreid. Aansluiting van (een deel van) een wijk op een bepaalde alternatieve warmtevoorziening kan er namelijk niet alleen voor zorgen dat een andere alternatieve warmtevoorziening in (dat deel van) de wijk niet langer kansrijk is, maar kan ook voor andere gebieden gevolgen hebben. In het geval van warmtenetten geldt bijvoorbeeld dat sommige gebouwen (financieel) aantrekkelijker zijn om aan te sluiten dan andere, bijvoorbeeld omdat zij relatief dicht bij elkaar zijn gelegen. Door aantrekkelijke gebouwen te combineren met minder aantrekkelijke gebouwen, wordt het mogelijk grote(re) gebieden van het aardgas af te halen. Als de uit oogpunt van exploitatie (financieel) aantrekkelijke gebouwen al op een warmtenet zijn aangesloten, zijn de resterende, ‘onaantrekkelijke’ gebouwen niet meer op een rendabel warmtenet aan te sluiten, of wordt het gebied waarbinnen dit kan kleiner.

Om haar regierol goed te kunnen vervullen en het doel (het aardgasvrij maken van een gebied) te kunnen bereiken is in de verordening een specifieke grondslag voor het weigeren van vergunningen opgenomen. Als de vergunningaanvraag voor de aanleg van een leiding voor een collectief warmtesysteem de realisatie van het gemeentelijke energietransitiebeleid kan belemmeren (waaronder in ieder geval, doch niet uitsluitend, begrepen de realisatie van gemeentelijk beleid gericht op het aardgasvrij maken van een gebied), kan het college zo’n vergunning weigeren. Voorts is in de

verordening, om voornoemd doel te (kunnen) bereiken, de mogelijkheid opgenomen daartoe om voorschriften aan een vergunning te verbinden.

Technische wijzigingen in APV
De Algemene plaatselijke verordening Utrecht 2010 gemeente Utrecht moet op een beperkte aantal punten worden aangepast omdat hetzelfde onderwerp in de herziene verordening wordt geregeld. In artikel 2:9 APV (een voorwerp in de weg) en artikel 2:11 lid 4 APV (omgevingsvergunning) wordt aangegeven dat het betreffende artikel niet van toepassing is op (de uitvoering van werkzaamheden aan) kabels en leidingen. Ook wordt de legesverordening op een aantal technische punten aangepast. Dit leggen we vast in wijzigingsbesluiten.

Aanpassing legesverordening
De aanpassing van de leges die in deze verordening wordt voorgesteld is een aanpassing op de geïndexeerde tarieven die per 1 januari 2022 gelden, indien de indexatie goedgekeurd wordt bij de vaststelling van de programmabegroting 2022. Het tarief voor een kabel of leidingvergunning wordt generiek (met 61%) verhoogd, om meer grip (regie en toezicht) op de aanleg van deze netwerken te krijgen. De verhoging van de leges maakt uitbreiding van capaciteit voor beoordelen van vergunningaanvragen en het toezicht op de werkzaamheden mogelijk, en is kostendekkend. De kosten voor netbeheerders inclusief de leges van de gemeente Utrecht worden daarmee vergelijkbaar met die van de andere G4 steden, hoewel iedere stad een andere bekostigingssystematiek kent (al dan niet via leges).

Aanpassingen diverse regelingen door college
- Handboek kabels en leidingen: het college heeft een nadere regel (het Handboek kabels en leidingen gemeente Utrecht) vastgesteld (onder voorbehoud van vaststelling van de Verordening Kabels en leidingen Gemeente Utrecht door de raad). Hierin wordt onder meer de regels die kabel- en leidingbeheerders moeten volgen als zij werkzaamheden uitvoeren duidelijk vastgelegd. Ook is er een voorkeursprofiel voor het leggen van kabels en leidingen opgenomen, wat kan leiden tot een efficiënter ruimtegebruik, en zijn er duidelijke verwijzingen naar en procedureregels over archeologie in het handboek opgenomen. Het handboek wordt voor het eerst vastgesteld en zal na één of twee jaar worden geëvalueerd, en zo nodig worden aangepast. Het is ter informatie als bijlage bij dit raadsvoorstel gevoegd.
- Nadeelcompensatieregeling: Vanwege de aanpassing van de verordening is een technische aanpassing nodig in de nadeelcompensatieregeling. Deze heeft het college vastgesteld onder voorbehoud van vaststelling van de aangepaste verordening door de raad.

Juridische context
De verordening is voor niet telecom-leidingen gebaseerd op de algemene verordenende bevoegdheid van de raad op grond van artikel 149 van de Gemeentewet, voor telecomleidingen is de bevoegdheid gebaseerd op de Telecommunicatiewet. Het vaststellen van de nadere regel Handboek kabels en leidingen is een verplichting op grond van de huidige en de herziene verordening. Er was tot op heden geen handboek vastgesteld. Zie voorts de toelichting onder het kopje context hierboven waarin is beschreven waarom het noodzakelijk is de verordening aan te passen. De verordening is van toepassing op het leggen, houden en verwijderen van leidingen door nutsbedrijven. De herziene regeling is met deze bedrijven afgestemd. In artikel 6 van de verordening is voor gemeentelijke netwerken de mogelijkheid opgenomen een vrijstelling te verlenen voor de vergunningplicht. In artikel 8 lid 1 sub g van de verordening is een bepaling voor het weigeren van vergunningen opgenomen, als de aanleg van zo'n warmteleiding de realisatie van het gemeentelijke beleid op het gebied van de energietransitie doorkruist. Hiermee wordt een nieuw beleidsveld aan de verordening toegevoegd. Hier is nog geen ervaring mee opgedaan, zie verder beslispunt 1, kanttekening 1.2.

Relatie met omgevingswet
Het is op termijn wenselijk de Verordening kabels en leidingen op te nemen in het omgevingsplan van de Omgevingswet. Dit is nu nog niet zinvol en de gemeente is hiertoe (nog) niet verplicht. Het is een op zichzelf staande regeling inzake de coördinatie van werkzaamheden aan kabels en leidingen in de weg, en de gemeente heeft tot en met eind 2029 de tijd lokale verordeningen die de fysieke leefomgeving wijzigen (zoals de onderliggende verordening) op te nemen in het omgevingsplan. Als het ordeningsbeleid in het kader van de lange termijn verder is uitgewerkt, is het echter zinvol de

regeling op te nemen in het omgevingsplan. Dit doen we volgens de onlangs vastgestelde Transitiestrategie omgevingsplan (raadsbesluit 25 maart 2021) gefaseerd en aansluitend op de gemeentelijke ambities. We kunnen dan hopelijk ook gebruik maken van de (nog op te stellen) modelregeling van het Gemeentelijk Platform Kabels en Leidingen en de VNG.

Beoogd effect
De aangepaste Verordening kabels en leidingen en het Handboek kabels en leidingen geven de gemeente de mogelijkheid om beter te sturen op gebruik van de ondergrond door netbeheerders, ruimte te reserveren voor toekomstige ontwikkelingen en stedelijke ambities, en schade en overlast te voorkomen.

Eerdere besluitvorming en informatievoorziening aan de raad
- Op 26 juni 2008 is heeft de raad de Telecommunicatieverordening Utrecht 2008 vastgesteld, welke op 17 juli 2008 in werking is getreden.
- Op 4 maart 2010 heeft de raad de Algemeen plaatselijke verordening Utrecht 2010 vastgesteld.
- Op 20 juni 2013 heeft de raad de Verordening kabels en leidingen Utrecht 2013 vastgesteld, welke op 4 juli 2013 in werking is getreden.
- De raadsbrief Afspraken gemeente Utrecht en Eneco en visie op inzet biomassa van 31 januari 2018
- Op 18 december 2018 heeft het college de beleidsregel Nadeelcompensatieregeling kabels en leidingen gemeente Utrecht 2018 vastgesteld.
- De raadsbrief Versnelling aanpak brosse gasleidingen van 20 december 2019
- De raadsbrief Samenwerkingsovereenkomst met Stedin 2020-2024 van 13 oktober 2020
- In de commissie Stad en Ruimte van 7 januari 2021 heeft wethouder Diepeveen toegezegd om in het derde kwartaal van 2021 een herziene verordening kabels en leidingen aan de raad te zenden.
- In de raadsbrief Toezeggingen commissiebehandeling nota Beheer Openbare Ruimte van 10 februari 2021 heeft het college toegezegd om in het derde kwartaal van 2021 voorstellen te doen voor uitbreiding van het toezicht op graafwerkzaamheden.
- Op 7 juni 2021 heeft de gemeenteraad de Transitievisie deel 1 vastgesteld, deel 2 wordt op korte termijn in de raad besproken.
- In de raadsbrief Uitvoering motie Utrecht bouwt BENG van 16 juli 2017 wordt toegelicht hoe nieuwbouw van hoge isolatie wordt voorzien zodat lage temperatuur verwarming mogelijk is.
- In de raadsbrief Utrechts Energieprotocol wordt toegelicht hoe het energiebeleid in de nieuwbouw wordt vormgegeven. Dit protocol wordt in 2021 aangepast.

Beslispunten, Argumenten en Kanttekeningen/Risico's

Beslispunt	
1	De Verordening kabels en leidingen gemeente Utrecht vast te stellen, met als belangrijkste wijzigingen ten opzichte van de oude verordening (2013): a. het uitbreiden van de grondslag voor het opnemen van uitvoeringsregels in het Handboek kabels en leidingen b. het opnemen van een verlegregeling voor niet-telecomkabels; c. de mogelijkheid om vergunningen voor aanleg en uitbreiding van warmteleidingen te weigeren als deze strijdig is met het beleid voor het aardgasvrij maken van de stad; d. het opnemen van mogelijkheid voor netbeheerders om bij grote projecten zelf het straatwerk te herstellen onder een samenwerkingsovereenkomst;
Argumenten	
1.1	Door het uitbreiden van de grondslag voor het opnemen van uitvoeringsregels in het Handboek kabels en leidingen krijgt de gemeente meer grip op het beheer en de ordening van de ondergrond en op de uitvoering van graafwerkzaamheden.

	In de verordening geven we aan over welke onderwerpen het college d.m.v. het handboek uitvoeringsregels kan vaststellen. Ten opzichte van de oude verordening zijn deze onderwerpen uitgebreid, waardoor we in de praktijk beter kunnen sturen op o.a: - Betere en eerdere afstemming door netbeheerders onderling en met de gemeente over de praktijk van de aanleg, instandhouding of opruiming van kabels en leidingen; - Betere informatie-uitwisseling m.b.t. investeringsplanningen en data over ligging van kabels en leidingen; - De gewenste ligging van kabels en leidingen door te werken met een standaardprofiel - Het vrijhouden van ruimte in de ondergrond voor toekomstige voorzieningen ten behoeve van de energietransitie, digitalisering of vergroening. - Het voorkomen van schade aan bijvoorbeeld bomen. Door over deze onderwerpen uitvoeringsregels op te nemen in het handboek kunnen we overlast voor bewoners en bedrijven door werkzaamheden beperken, en krijgen we meer grip op het beheer en de ordening van de ondergrond, ook voor het realiseren van gemeentelijke ambities als klimaatadaptatie en transitievisie warmte.
1.2	Door het invoeren van een verlegregeling voor niet-telecomkabels- en leidingen kan de gemeente beter afdwingen dat een kabel of leiding wordt verwijderd.
	De verlegregeling stelt de gemeente in staat om netbeheerders van niet-telecom kabels te dwingen hun kabels en leidingen tijdig te verplaatsen als dat nodig is voor een gemeentelijk project, zoals de herinrichting van een weg, het vergroenen van een straat, de energietransitie, of de planontwikkeling door derden. Voor de kabels van telecombedrijven is dit al geregeld in de Telecommunicatiewet Voor niet-telecom kabels en leidingen ontbrak zo'n regeling.
1.3	Door de mogelijkheid om vergunningen voor warmteleidingen te weigeren als deze niet passen binnen het beleid voor het aardgasvrij maken van de stad kan de gemeente haar regierol bij de ontwikkeling van projecten (kiezen voor duurzamere oplossingen voor de ruimteverwarming beter invullen).
	In de huidige situatie wordt nieuwbouw nog regelmatig op het bestaande warmtenet en hoge temperatuur bron aangesloten omdat dit voor projectontwikkelaars een financieel aantrekkelijke optie is (omdat de investeringslasten laag zijn t.o.v. alternatieven). Inmiddels is duidelijk dat Utrecht schaarste heeft aan hoge en midden temperatuur bronnen en dat Utrecht deze schaarse bronnen wil toepassen waar het echt nodig is, bij bestaande oudere gebouwen. Nieuwbouw heeft hoge standaarden voor isolatie en kan verwarmd worden met bronnen van lagere temperatuur. En in veel gevallen is daarvoor een alternatief beschikbaar.
1.4	Door netbeheerders bij grote projecten toe te staan zelf het straatwerk te herstellen, versnelt de gemeente ontwikkelingen zoals de digitalisering van de stad.
	In de huidige situatie herstelt de gemeente de straat nadat deze door een netbeheerders is opengebroken. Deze kosten voor dit herstel worden door de gemeente verhaald op de netbeheerder. Door deze drempel weg te nemen en onder bepaalde voorwaarden netbeheerders toe te staan zelf te herstraten, stimuleren we investeringen in onze stad op het gebied van bijvoorbeeld digitalisering.
1.5	Netbeheerders bij grote projecten toe te staan zelf het straatwerk te herstellen en daarvoor een samenwerkingsovereenkomst op te stellen, vergroot de mogelijkheden voor de gemeente om regie te voeren.
	Een samenwerkingsovereenkomst stelt de gemeente in staat om mede te sturen op ontwikkelingen die door een netbeheerder worden beoogd en zo 'werk met werk' te maken en gemeentelijke ambities te realiseren. Overigens is 'werk met werk maken' zowel voor de netwerkbeheerder als de gemeente financieel aantrekkelijk. De

	technische eisen voor zelf herstraten zijn opgenomen in de nadere regels (Handboek kabels en leidingen).
Kanttekeningen/Risico's	
1.1	De aangescherpte regelgeving in de verordening en de meer uitgebreide uitvoeringsregels in het handboek vragen meer inspanning van netbeheerders.
	De aangescherpte verordening vraagt van de netbeheerders meer afstemmingsoverleg met de gemeente en het aanleveren van meer informatie. Dit vraagt een grotere inspanning. Netbeheerders vragen de gemeente al een tijd om de regelgeving te actualiseren en meer regie te voeren op de werkzaamheden. De herziene verordening en het handboek zijn afgestemd met netbeheerders. Bij het actualiseren is gebruik gemaakt van de actuele modelverordeningen van de Vereniging Nederlandse Gemeenten (VNG).
1.2	Het energiebeleid is voor deze verordening een nieuw beleidsterrein en een nieuwe weigeringsgrond waarmee nog geen ervaring is opgedaan. Van geval tot geval zal moeten worden bezien of een vergunningaanvraag kan worden geweigerd.
	De weigeringsgrond voor de warmteleidingen is een kan-bepaling waar geen gebruik van wordt gemaakt als de ontwikkeling in het energietransitiebeleid van de Gemeente past, of dit zou leiden tot onevenredig hoge kosten of andere nadelige effecten voor de projectontwikkelaar. Dit beleid staat beschreven in de transitievisie warmte en wordt nader uitgewerkt en onderbouwd in het Utrechts Energieprotocol. Van geval tot geval zal moeten worden bezien of het college een vergunningaanvraag (goed gemotiveerd) kan weigeren, waarbij rekening wordt gehouden met het voor dat gebied geldende energietransitiebeleid, en de belangen van de betrokken partijen, zoals de ontwikkelaars van gebouwen, en bedrijven die warmteleiding willen aanleggen.
1.3	Mogelijk zijn nog niet alle ontwikkelingen volledig in beeld.
	In deze verordening houden we zoveel mogelijk rekening met ontwikkelingen die nu bekend zijn ten aanzien van bijvoorbeeld klimaatadaptatie, energietransitie en digitalisering. Op dit moment zijn niet alle ontwikkelingen en hun ruimtevraag te overzien. In de visie op de ondergrond worden deze ontwikkelingen en hun ruimtevraag nader onderzocht. Dit kan gevolgen hebben voor de verordening.
Beslispunt	
2	De wijziging van Artikel 2:9 en 2:11 in de Algemene Plaatselijke Verordening Utrecht 2010 vast te stellen, waardoor een aantal dubbelingen in de regelgeving worden geschrapt.
Argumenten	
2.1	In de APV worden de verbodsbepalingen voor het hebben van een kabel of leiding in de weg, of het opbreken van de weg vanwege de aanleg van een kabel of leiding geschrapt, omdat dit onderwerp nu volledig in de Kabel en leidingenverordening Utrecht is geregeld.
	De artikelen 2:9 en 2:11 van de APV moeten worden aangepast omdat hetzelfde onderwerp vanaf heden in de Verordening kabels en leidingen gemeente Utrecht wordt geregeld en het onwenselijk is hetzelfde onderwerp in meerdere verordeningen te regelen.
Beslispunt	
3	De wijziging van de Tarieventabel behorend bij de Legesverordening 2022, paragraaf IV (Programma Beheer openbare ruimte) artikel 4 en 6, vast te stellen, met als belangrijkste wijzigingen:

	a. verhoging van de leges voor vergunningen en instemmingsbesluiten met 61,3% ten behoeve van het risicogestuurd toezicht op werkzaamheden van kabel- en leidingenbeheerders b. wijziging van de bekostigingssystematiek voor vergunningen en instemmingsbesluiten voor een tracé langer dan 2000 meter naar een toeslag per extra meter in plaats van het werken met begrotingen.
Argumenten	
3.1	Met een generieke verhoging van 61,3% voor de leges voert de gemeente kostendekkend de benodigde werkzaamheden uit met meer regie en toezicht.
	Op dit moment ontbreekt (voldoende) regie en toezicht bij werkzaamheden. Initiatiefoverleg en toezicht bij uitvoering van werkzaamheden kost capaciteit die nu niet aanwezig is. Door verhoging van de leges breiden we de capaciteit voor regie en toezicht uit. Hierdoor kan de gemeente beter sturen op de planning en uitvoering van graafwerkzaamheden en de gewenste ligging van kabels en leidingen. De gemeente vermindert daarmee overlast voor bewoners, bezoekers en bedrijven en kan adequater op klachten reageren. Ook kan de gemeente door meer toezicht bomen beter beschermen tegen schade die mogelijk ontstaat bij graafwerkzaamheden.
3.2	In de legesverordening vervangt de toeslag van € 0,49 euro per extra meter voor instemmingsbesluiten en vergunningen met een tracé langer dan 2.000 meter de huidige praktijk van het werken van begrotingen.
	Het werken met een toeslag vereenvoudigt het bekostigingssysteem, maakt het efficiënter en meer voorspelbaar voor de netwerkbeheerders. De verhoging van leges is besproken met de netbeheerders. De bestaande structuur van tariefopbouw voor tracés korter dan 2.000 meter verandert niet. Deze is bekend en duidelijk voor netwerkbeheerders, en functioneert naar behoren.
Kanttekeningen/Risico's	
3.1	De verhoging van de leges leidt tot hogere kosten (bedrijfsvoering) voor de netbeheerders en daarmee uiteindelijk de kosten voor de consument.
	De verhoging is met de netbeheerders besproken. Aan de ene kant leidt dit tot hogere kosten voor de netbeheerders en wellicht uiteindelijk voor de bewoners en bedrijven. De keerzijde daarvan is dat betere regie en toezicht dat daaruit bekostigd wordt leidt tot efficiëntere werkzaamheden en minder overlast.
3.2	Bewoners en bedrijven zullen ook bij meer toezicht altijd een bepaalde mate van overlast houden door graafwerkzaamheden.
	Overlast is inherent aan werkzaamheden. Ook met de extra capaciteit zullen er zaken misgaan. We kunnen niet overal bij zijn. Daar staat tegenover dat door aan de voorkant in overleg te investeren en toezicht bij werkzaamheden de kans op overlast verminderd wordt.

Financiën

Momenteel hebben we een beperkt aantal medewerkers voor regie en toezicht. 5,1 fte wordt tot nu toe gedekt uit leges. De toezichtwerkzaamheden mogen worden gefinancierd vanuit de legeskosten, andere kosten zoals klachtafhandeling niet. We willen het aantal medewerkers toezicht en regie uitbreiden tot 9,5 fte in 2022. De 4,4 extra fte t.b.v. regie en toezicht willen we bekostigen d.m.v. een verhoging van de leges met 61,3%.

Vervolg

Na vaststelling door de raad van de gewijzigde kabel- en leidingenverordening en legesverordening zullen deze 5 weken na bekendmaking van dit besluit in werking treden. Het Handboek kabels & leidingen treedt dan ook in werking.

Participatie
De verordening is tot stand gekomen na overleg met netbeheerders. Netbeheerders hebben in verschillende rondes hun bijdrage kunnen leveren aan de tekst van de verordening en het handboek. Eind 2019 en in september 2020 zijn de netbeheerders geïnformeerd over de voorgenomen legesverhoging.

Communicatie
Na vaststelling van de Verordening kabels en leidingen wordt het besluit gepubliceerd. De netbeheerders worden tijdens een regulier overleg geïnformeerd.

Niet-Referendabel
Op beslispunt 3 (aanpassing Legesverordening) van dit raadsbesluit is de Verordening raadgevend referendum gemeente Utrecht niet van toepassing omdat het een raadsbesluit betreft over de vaststelling van gemeentelijke tarieven en belastingen (artikel 3 lid 2 onder e Verordening tot raadgevend referendum gemeente Utrecht).

Bijlagen

Bijlagen besluitvorming
- Verordening kabels en leidingen gemeente Utrecht
- Besluit tot wijziging van de Algemene plaatselijke verordening Utrecht 2010, herziening Verordening kabels en leidingen gemeente Utrecht
- Besluit tot wijziging Legesverordening 2022 gemeente Utrecht, herziening Verordening kabels en leidingen gemeente Utrecht

Bijlagen informatief
- Was-Wordt-Lijst Verordening kabels en leidingen gemeente Utrecht
- Was-Wordt-Lijst Besluit tot wijziging van de Algemene plaatselijke verordening Utrecht 2010, herziening Verordening kabels en leidingen gemeente Utrecht
- Was-Wordt-Lijst Besluit tot wijziging Legesverordening 2022 gemeente Utrecht, herziening Verordening kabels en leidingen gemeente Utrecht
- Besluit tot vrijstelling vergunningplicht voor gemeentelijke netwerken, Verordening kabels en leidingen gemeente Utrecht
- Nadere regel Handboek kabels en leidingen gemeente Utrecht
- Besluit tot wijziging van Beleidsregel Nadeelcompensatieregeling kabels en leidingen gemeente Utrecht 2018

Verordening kabels en leidingen gemeente Utrecht

De raad van de gemeente Utrecht;

- gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders van <datum>;
- gelet op artikel 149 van de Gemeentewet, artikel 108 van de Gemeentewet en artikel 5.4 vierde lid van de Telecommunicatiewet;
- gezien het advies van de commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte van <datum>;

Overwegende dat de gemeente behoefte heeft aan meer grip op de ordening van de ondergrond en de wijze waarop netbeheerders werkzaamheden aan kabels en leidingen uitvoeren;

besluit vast te stellen de verordening kabels en leidingen gemeente Utrecht.

Hoofdstuk 1. Algemene bepalingen

Artikel 1 Definities

In deze verordening en de daarop berustende bepalingen wordt verstaan onder:

a. *gemeentelijke netwerken:* kabels en leidingen ten behoeve van de openbare verlichting, verkeersregelinstallaties, bewakingscamera's, riolering e.d., welke door of in opdracht van de gemeente worden beheerd;

b. *huisaansluiting:* niet met andere kabels of leidingen samengebonden delen van kabels of leidingen die een verbinding vormen tussen een net dat naar zijn aard voor aansluiting van eindgebruikers wordt opengesteld en één onroerende zaak als bedoeld in artikel 16, onder a tot en met e, van de Wet waardering onroerende zaken;

c. *kabels en leidingen:* één of meer kabels of leidingen, die bestemd zijn of bestemd waren voor transport van vaste, vloeibare of gasvormige stoffen, van energie of van informatie.
Onder kabels en leidingen wordt in ieder geval mede begrepen:
- wat onder kabels wordt verstaan in artikel 1.1, onder z, van de Telecommunicatiewet, en
- lege buizen, ondergrondse en bovengrondse ondersteuningswerken en beschermingswerken;

d. *openbare gronden:* dat wat daaronder wordt verstaan in artikel 1.1 van de Telecommunicatiewet;

e. *spoedeisende werkzaamheden*: dringende reparatiewerkzaamheden die geen uitstel dulden;

f. *werkzaamheden van niet-ingrijpende aard:* werkzaamheden inzake de aanleg, instandhouding of opruiming van een kabel of leiding met een tracélengte van maximaal 25 meter, die niet langer dan drie kalenderdagen duren, uitgezonderd:

- de plaatsing van handholes of bovengrondse kasten,
- het verrichten van boringen of persingen, of
- werkzaamheden in het gebied aangegeven op de kaart van bijlage 1 (Overzichtskaart binnenstad).

g. *BLVC-plan*: een plan om de bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en communicatie tijdens de uitvoering van een project te waarborgen.

Artikel 2 Toepassingsbereik

1. Deze verordening is niet van toepassing op situaties waarin wordt voorzien door, de Wet beheer rijkswaterstaatswerken, de provinciale wegenverordening of een waterschapskeur.
2. Deze verordening is niet van toepassing op installaties en de daarbij behorende leidingen voor warmte koude opslag (WKO) .

Artikel 3 Coördinatie van werkzaamheden

1. Burgemeester en wethouders zijn belast met de coördinatie van werkzaamheden in of op openbare gronden in verband met de aanleg, instandhouding en opruiming van kabels en leidingen.
2. Hierbij worden mede betrokken andere werkzaamheden in of op openbare gronden.
3. Burgemeester en wethouders bevorderen het medegebruik van voorzieningen, waarbij in ieder geval de technische mogelijkheden in acht worden genomen.

Hoofdstuk 2. Werkzaamheden inzake kabels en leidingen (gas, water, elektriciteit, warmte e.d.), uitgezonderd kabels ten dienste van een openbaar elektronisch communicatienetwerk

Artikel 4. Reikwijdte van hoofdstuk 2

Dit hoofdstuk is van toepassing op werkzaamheden in verband met de aanleg, de instandhouding of de opruiming van kabels en leidingen, en het hebben en houden van kabels en leidingen in of op openbare gronden, met uitzondering van kabels en leidingen die onder de reikwijdte van hoofdstuk 3 vallen.

Artikel 5. Nadere regel handboek kabels en leidingen

1. Burgemeester en wethouders stellen een nadere regel handboek kabels en leidingen vast, waarbij het volgende kan worden geregeld;

a. de voorschriften voor de uitvoering van werkzaamheden in verband met de aanleg, instandhouding of opruiming van kabels en leidingen;

b. de coördinatie, de planning en de ordening, in verband met, de aanleg, het hebben en houden, de instandhouding of de opruiming van kabels en leidingen;

c. de omgang met kabels en leidingen in verontreinigde gronden, rond watergangen en stedelijk groen, en op verhardingen boven kabels en leidingen;

d. het uitwisselen van informatie (al dan niet in digitale vorm) tussen burgemeester en wethouders en netbeheerders, vergunningaanvragers of vergunninghouders, of een rechthebbende op een kabel of leiding. Burgemeester en wethouders kunnen voorts een netbeheerder, vergunningaanvrager, vergunninghouder, of een rechthebbende, door middel van een besluit, verzoeken binnen een bepaalde termijn, op de door burgemeester en wethouders voorgeschreven wijze, informatie te geven welke burgemeester en wethouder nodig achten voor een goed beheer van de openbare gronden. Hieronder wordt mede begrepen -voor zover de informatie beschikbaar is- informatie over toekomstige werkzaamheden, en informatie over mogelijke toekomstige uitbreidingen of aanpassingen van een netwerk*;*

e. het vergunningsoverleg tussen burgemeester en wethouders en een vergunningaanvrager of vergunninghouder of rechthebbende op een kabel en leiding;

f. het onderzoek van nut en noodzaak van een aanpassing, verlegging of verwijdering van een kabel of leiding, waarbij mede wordt bezien welke mogelijkheden er zijn om kosten te besparen;
g. een breekverbod;
h. het aanwijzen van gebieden of stroken die worden vrijgehouden voor toekomstige bestemmingen, zoals voorzieningen ten behoeven van de energietransitie of groenvoorzieningen;
i. voorschriften ter voorkoming van schade aan en ter bescherming van de gebruiksmogelijkheden van gemeentelijke eigendommen, waaronder begrepen stedelijke groenvoorzieningen.
2. Het is verboden af te wijken van de nadere regel bedoeld in het eerste lid.
3. Burgemeester en wethouders zijn bevoegd de door de raad vastgestelde Overzichtskaart binnenstad aan te passen.

Artikel 6. Vergunning

1. Het is verboden zonder vergunning van burgemeester en wethouders, in of op openbare gronden werkzaamheden uit te voeren die betrekking hebben op de aanleg, instandhouding of opruiming van kabels en leidingen, of daarin of daarop kabels en leidingen te hebben en te houden.
2. Het verbod van het eerste lid geldt eveneens voor het gedeelte van een bouwterrein dat door de gemeente als weg in beheer zal worden genomen.
3. Burgemeester en wethouders kunnen vrijstelling verlenen van het in het eerste lid opgenomen verbod, voor werkzaamheden aan gemeentelijke netwerken die door of in opdracht van burgemeester en wethouders worden uitgevoerd. Burgemeester en wethouders kunnen aan de vrijstelling voorschriften verbinden.

Artikel 7. Indienen aanvraag en beslistermijnen

1. Voor het indienen van een aanvraag voor een vergunning wordt gebruik gemaakt van het door of namens burgemeester en wethouders vastgestelde aanvraagformulier voor schriftelijk of elektronisch verkeer.
2. Burgemeester en wethouders beslissen op een ontvankelijke aanvraag voor een vergunning binnen acht weken na de datum van ontvangst van deze aanvraag.
3. Als het werkzaamheden van niet-ingrijpende aard betreft beslissen burgemeester en wethouders, in afwijking van het eerste lid, binnen drie werkdagen na de datum van ontvangst van de ontvankelijke aanvraag.
4. Paragraaf 4.1.3.3 van de Algemene wet bestuursrecht (positieve fictieve beschikking bij niet tijdig beslissen) is niet van toepassing.

Artikel 8. Weigeringsgronden

1. Een vergunning kan worden geweigerd in het belang van:
a. de openbare orde;
b. de veiligheid;
c. het voorkómen of beperken van overlast;
d. het voorkómen van schade aan en de bescherming van de gebruiksmogelijkheden van gemeentelijke eigendommen, waaronder begrepen stedelijke groenvoorzieningen.
e. de bereikbaarheid van gronden en gebouwen;
f. de ondergrondse ordening;
g. de realisatie van gemeentelijk beleid op het gebied van de energietransitie, waaronder in ieder geval (doch niet uitsluitend) begrepen de realisatie van gemeentelijk beleid gericht op het aardgasvrij maken van een gebied;
h. de coördinatie met werkzaamheden of activiteiten van de gemeente of derden.

2. De vergunning kan voorts worden geweigerd als de aanleg, instandhouding of opruiming van kabels en leidingen in strijd met of in afwijking van de in artikel 5 genoemde regels en belangen.

Artikel 9. Voorschriften en beperkingen

1. Aan een vergunning kunnen voorschriften en beperkingen worden verbonden met betrekking tot:
a. het tijdstip, waaronder begrepen het tijdstip waarop de werkzaamheden moeten zijn uitgevoerd en voltooid, met dien verstande dat het toegestane tijdstip van aanvang, behoudens zwaarwichtige redenen van publiek belang, niet later mag liggen dan 12 maanden na de datum van verlening van de vergunning;
b. de plaats (met inbegrip van de ligging van de kabel of leiding);
c. de wijze van uitvoering van de werkzaamheden;
d. het bevorderen van medegebruik van voorzieningen;
e. het afstemmen van de voorgenomen werkzaamheden met beheerders van overige in de grond aanwezige werken, alsmede de werkzaamheden of werken van de gemeente en derden;
f. het gebruik van tijdelijke afzettingen, omleidingsroutes, en de inzet van verkeersregelaars;
g. de bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en communicatie;
h. de realisatie van gemeentelijk beleid op het gebied van de energietransitie, waaronder in ieder geval (doch niet uitsluitend) begrepen de realisatie van gemeentelijk beleid gericht op het aardgasvrij maken van een gebied;
2. Aan een vergunning kunnen voorschriften en beperkingen worden verbonden met betrekking tot of ter behartiging van de in eerste lid van artikel 5 genoemde regels en belangen.

Artikel 10. Gegevensverstrekking

1. Bij de aanvraag dienen in elk geval de volgende gegevens te worden overlegd (uitvoeringsplan):
a. een omschrijving van de kabels en leidingen die worden aangelegd, in stand gehouden of opgeruimd, alsmede een omschrijving van de voorzieningen die worden medegebruikt of voor medegebruik worden aangelegd;
b. een omschrijving van de werkzaamheden die worden uitgevoerd;
c. de contactgegevens van degene onder wiens verantwoordelijkheid de werkzaamheden worden verricht, inclusief een contactgegeven dat gedurende de uitvoering van de werkzaamheden de gehele dag bereikbaar zal zijn;
d. een opgave van het voorgenomen tijdvak waarbinnen de werkzaamheden zullen plaatsvinden en, indien van toepassing, een opgave van de fasering binnen dit tijdvak;
e. een aanduiding van de wijze waarop omwonenden en andere belanghebbenden vooraf in kennis worden gesteld van de werkzaamheden;
f. een BLVC-plan, als de werkzaamheden worden uitgevoerd in het gebied aangegeven op de overzichtskaart binnenstad([inclusief het Stationsgebied), op een hoofdautoverkeersroute of hoofdfietsverkeerroute, of in of nabij een winkelgebied.
In afwijking van het voorgaande, kunnen burgemeester en wethouders indien zij dat wenselijk achten, de aanvrager van een vergunning ook in andere gevallen verzoeken een BLVC-plan ter goedkeuring aan burgemeester en wethouders voor te leggen.
In de nadere regel (handboek kabels en leidingen) zijn de specificaties van het BLVC-plan vastgelegd;
g. er dient aangegeven te worden of de werkzaamheden plaatsvinden in een gebied van archeologische waarde volgens de vigerende archeologische beleidskaart. Daarnaast dient ook de wijze van uitvoering en de exacte omvang van de voorgenomen bodemingrepen te worden vermeld. Op een recente kadastrale ondergrond dienen de ligging van het tracé en alle voorgenomen bodemingrepen te worden aangegeven.
2. Het uitvoeringsplan wordt voorzien van één of meer tekeningen waarop in ieder geval de aan te leggen, in stand te houden of te verwijderen kabels en leidingen en de daartoe te verrichten werkzaamheden staan aangeduid, inclusief de eventuele fasering van de werkzaamheden.

Artikel 11. Herstel openbare gronden na beëindiging werkzaamheden/ verwijderen buiten gebruik gestelde kabels en leidingen

1. Openbare gronden worden na beëindiging van de werkzaamheden door burgemeester en wethouders voor rekening van de vergunninghouder of rechthebbende in de oude staat teruggebracht, tenzij in de in artikel 5 bedoelde nadere regel handboek kabels en leidingen anders is aangegeven, of burgemeester en wethouders anders hebben besloten.
2. Buiten gebruik gestelde kabels en leidingen moeten door de vergunninghouder of de rechthebbende op de kabel of leiding worden verwijderd. Burgemeester en wethouders kunnen beslissen dat die kabels en leidingen kunnen blijven liggen totdat de grond ter plaatse wordt geroerd vanwege werkzaamheden van de gemeente (waaronder begrepen de aanleg van groenvoorzieningen) of een derde (waaronder begrepen de aanleg van voorzieningen ten behoeve van de energietransitie of de realisatie van bouwwerken). De kabel of leiding dient dan binnen een door burgemeester en wethouders aangegeven termijn te zijn verwijderd.
3. Burgemeester en wethouders kunnen een vergunninghouder of rechthebbende verzoeken een nog niet verwijderde buiten gebruik gestelde kabel of leiding aan te passen, indien burgemeester en wethouders van oordeel zijn, dat dit alle belangen meewegend, noodzakelijk is. De vergunninghouder of rechthebbende dient aan dit verzoek binnen de door burgemeester en wethouders gestelde termijn gevolg te geven.

Artikel 12. Belemmeringen en storingen / breekverbod vergunde werkzaamheden

1. Het verbod, bedoeld in artikel 6, eerste lid, geldt niet voor spoedeisende werkzaamheden ten gevolge van een ernstige belemmering of storing.
2. De rechthebbende op een kabel of leiding dient de spoedeisende werkzaamheden vooraf mondeling of elektronisch te melden aan burgemeester en wethouders.
3. Burgemeester en wethouders kunnen beslissen dat deze werkzaamheden op een ander dan het voorgenomen tijdstip plaatsvinden of voorschriften aan de uitvoering verbinden.
4. Burgemeester en wethouders zijn bevoegd spoedeisende werkzaamheden stil te leggen en over de uitvoering aanwijzingen te geven die de rechthebbende op een kabel of leiding dient op te volgen, indien burgemeester en wethouders dit, alle belangen afwegend, noodzakelijk achten.
5. Degene die werkzaamheden overeenkomstig het eerste lid heeft uitgevoerd, verstrekt binnen acht weken na beëindiging van de werkzaamheden een uitvoeringsverslag aan burgemeester en wethouders.
6. Het uitvoeringsverslag omvat in ieder geval:
a. een omschrijving van de kabels en leidingen die zijn aangelegd, in stand gehouden of opgeruimd;
b. een omschrijving van de werkzaamheden die zijn uitgevoerd; en
c. een aanduiding van de spoedeisende aard van de werkzaamheden.
7. Burgemeester en wethouders zijn bevoegd de uitvoering van de in artikel 6 eerste lid vergunde werkzaamheden te schorsen indien dit naar het oordeel van burgemeester en wethouders noodzakelijk is (breekverbod).

Artikel 13 Intrekken of wijzigen vergunning/ verzoek aanpassen, verleggen of verwijderen kabel of leiding

1. Een vergunning kan geheel of gedeeltelijk worden gewijzigd of ingetrokken indien dit naar het oordeel van burgemeester en wethouders noodzakelijk is vanwege de (her)inrichting van openbare gronden, waaronder mede begrepen de uitvoering van werkzaamheden, de realisatie van een werk, of de aanleg van groenvoorzieningen, door de gemeente of derden.
2. De vergunninghouder of rechthebbende op een kabel of leiding dient op aanwijzing van burgemeester en wethouders, binnen een door burgemeester en wethouders te stellen redelijke termijn, een kabel of leiding aan te passen, te verleggen of te verwijderen, indien dit naar het oordeel

van burgemeester en wethouders noodzakelijk is vanwege de (her)inrichting van openbare gronden, waaronder mede begrepen de uitvoering van werkzaamheden door, de realisatie van een werk van, of de aanleg van groenvoorzieningen, door de gemeente of derden.
3. Burgemeester en wethouders kunnen in verband met de coördinatie van werkzaamheden een kabel- of leidingeigenaar verzoeken een kabel of leiding te verleggen, om ruimte vrij te maken voor het leggen van een kabel of leiding die op een andere locatie moet worden opgeruimd.

Hoofdstuk 3. Werkzaamheden inzake kabels ten dienste van een openbaar elektronisch communicatienetwerk (telecomkabels)

Artikel 14. Reikwijdte van hoofdstuk 3

1. Hoofdstuk 3 is van toepassing op werkzaamheden in of op openbare gronden in verband met de aanleg, instandhouding en opruiming van:
a. kabels als bedoeld in artikel 1.1 van de Telecommunicatiewet, die ten dienste staan van een openbaar elektronisch communicatienetwerk als bedoeld in artikel 1.1, onder h, van de Telecommunicatiewet; en
b. ondergrondse ondersteuningswerken en beschermingswerken als bedoeld in artikel 5.15 van de Telecommunicatiewet.

Artikel 15. Nadere regel handboek kabels en leidingen

1. Burgemeester en wethouders stellen een nadere regel handboek kabels en leidingen vast, waarbij het volgende kan worden geregeld;
a. de voorschriften aan de uitvoering van werkzaamheden in verband met de aanleg, instandhouding en opruiming van kabels en leidingen;
b. de ordening, planning en coördinatie van werkzaamheden in verband met de aanleg, instandhouding en opruiming van kabels en leidingen;
c. de omgang met kabels en leidingen in verontreinigde gronden, rond watergangen en stedelijk groen, en op verhardingen boven kabels en leidingen;
d. het uitwisselen van informatie tussen de gemeente en netbeheerders, een melder of een rechthebbende op een kabel*;*
e. het vergunningsoverleg tussen burgemeester en wethouders en een melder of een rechthebbende op een kabel of leiding. Burgemeester en wethouders kunnen voorts een netbeheerder, melder of rechthebbende, door middel van een besluit, verzoeken binnen een bepaalde termijn, op de door burgemeester en wethouders voorgeschreven wijze, informatie te geven welke burgemeester en wethouder nodig achten voor een goed beheer van de openbare gronden;
f. het onderzoek van nut en noodzaak van een aanpassing, verlegging of verwijdering van een kabel of leiding, waarbij mede wordt bezien welke mogelijkheden er zijn om kosten te besparen;
g. een breekverbod.
h. voorschriften ter voorkoming van schade aan en ter bescherming van de gebruiksmogelijkheden van gemeentelijke eigendommen, waaronder begrepen stedelijke groenvoorzieningen.
2. Het is verboden af te wijken van de nadere regel bedoeld in het eerste lid.
3. Burgemeester en wethouders zijn bevoegd de door de raad vastgestelde Overzichtskaart binnenstad aan te passen.

Artikel 16. Meldings- en beslistermijnen

1. Het voornemen, bedoeld in artikel 5.4, eerste lid, onder a, van de Telecommunicatiewet, wordt tenminste acht weken voor de voorgenomen aanvang van de werkzaamheden bij burgemeester en wethouders gemeld.

2. Voor de melding wordt gebruik gemaakt van het door of namens burgemeester en wethouders vastgestelde meldingsformulier voor schriftelijk of elektronisch verkeer).
3. Burgemeester en wethouders beslissen over de instemming, bedoeld in artikel 5.4, eerste lid, onder b, van de Telecommunicatiewet, binnen acht weken na de datum van ontvangst van de melding.
4. Als het werkzaamheden van niet-ingrijpende aard betreft, wordt, in afwijking van het eerste lid, het voornemen tenminste drie werkdagen voor de voorgenomen aanvang van de werkzaamheden bij burgemeester en wethouders gemeld.
5. Burgemeester en wethouders beslissen binnen drie werkdagen na de datum van ontvangst van de melding van werkzaamheden van niet-ingrijpende aard.

Artikel 17. Gegevensverstrekking

1. Bij de melding van een voornemen als bedoeld in artikel 5.4, eerste lid, onder a, van de Telecommunicatiewet dienen in elk geval de volgende gegevens te worden overlegd (uitvoeringsplan):
a. een omschrijving van de kabels die worden aangelegd, in stand gehouden of opgeruimd, alsmede een omschrijving van de voorzieningen die worden medegebruikt of voor medegebruik worden aangelegd;
b. een omschrijving van de werkzaamheden die worden uitgevoerd;
c. de contactgegevens van degene onder wiens verantwoordelijkheid de werkzaamheden worden verricht, inclusief een contactgegeven dat gedurende de uitvoering van de werkzaamheden de gehele dag bereikbaar zal zijn;
d. een opgave van het voorgenomen tijdvak waarbinnen de werkzaamheden zullen plaatsvinden en, indien van toepassing, een opgave van de fasering binnen dit tijdvak;
e. een aanduiding van de wijze waarop omwonenden en andere belanghebbenden vooraf in kennis worden gesteld van de werkzaamheden;
f. een BLVC-plan, als de werkzaamheden worden uitgevoerd in het gebied aangegeven op de overzichtskaart binnenstad (inclusief het Stationsgebied), op een hoofdautoverkeersroute of hoofdfietsverkeerroute, of in of nabij een winkelgebied.
In afwijking van het voorgaande, kunnen burgemeester en wethouders indien zij dat wenselijk achten, de melder ook in andere gevallen verzoeken een BLVC-plan ter goedkeuring aan burgemeester en wethouders voor te leggen.
In de nadere regel handboek kabels en leidingen zijn de specificaties van het BLVC-plan vastgelegd.
g. er dient aangegeven te worden of de werkzaamheden plaatsvinden in een gebied van archeologische waarde volgens de vigerende archeologische beleidskaart. Daarnaast dient ook de wijze van uitvoering en de exacte omvang van de voorgenomen bodemingrepen te worden vermeld. Op een recente kadastrale ondergrond dienen de ligging van het tracé en alle voorgenomen bodemingrepen te worden aangegeven.
2. Het uitvoeringsplan wordt voorzien van één of meer tekeningen waarop in ieder geval de aan te leggen, in stand te houden of te verwijderen kabels en de daartoe te verrichten werkzaamheden staan aangeduid.

Artikel 18. Herstel openbare gronden na beëindiging werkzaamheden

Openbare gronden worden na beëindiging van de werkzaamheden door burgemeester en wethouders voor rekening van de instemmingshouder of rechthebbende in de oude staat teruggebracht, tenzij in de in artikel 15 bedoelde nadere regel handboek kabels en leidingen anders is aangegeven, of burgemeester en wethouders anders hebben besloten.

Artikel 19. Belemmeringen en storingen /breekverbod

1. In geval van spoedeisende werkzaamheden ten gevolge van een ernstige belemmering of storing van de communicatie wordt de regeling van artikel 5.6 Telecommunicatiewet gevolgd.

2. Ingeval de openbare orde of gevaar dan wel de vrees voor het ontstaan van gevaar zich verzet tegen de uitvoering van voorgenomen werkzaamheden als bedoeld in het eerste lid, kan de burgemeester besluiten dat deze werkzaamheden op een ander dan het voorgenomen tijdstip plaatsvinden.
3. Het besluit wordt onverwijld na het tijdstip van ontvangst van de melding genomen.
4. Degene die werkzaamheden overeenkomstig het eerste lid heeft uitgevoerd, verstrekt binnen acht weken na beëindiging van de werkzaamheden een uitvoeringsverslag aan burgemeester en wethouders.
5. Het uitvoeringsverslag omvat in ieder geval:
a. een omschrijving van de kabels en leidingen die zijn aangelegd, in stand gehouden of opgeruimd;
b. een omschrijving van de werkzaamheden die zijn uitgevoerd; en
c. een aanduiding van de spoedeisende aard van de werkzaamheden.
6. Burgemeester en wethouders zijn bevoegd de uitvoering van werkzaamheden waarmee zij hebben ingestemd te schorsen indien dit naar het oordeel van burgemeester en wethouders noodzakelijk is (breekverbod).

Hoofdstuk 4. Handhaving

Artikel 20. Toezicht
Met het toezicht op de naleving van het bij of krachtens deze verordening bepaalde zijn belast de door burgemeester en wethouders aangewezen personen.

Artikel 21. Strafbepaling kabels en leidingen, uitgezonderd kabels ten dienste van een openbaar elektronisch communicatienetwerk
Overtreding van artikel 5 derde lid, artikel 6, eerste lid, of artikel 13 tweede lid, wordt gestraft met hechtenis van ten hoogste drie maanden of een geldboete van de tweede categorie als bedoeld in artikel 23 Wetboek van Strafrecht.

Hoofdstuk 5. Overgangsrecht

Artikel 22 Overgangsrecht kabels en leidingen, uitgezonderd kabels ten dienste van een openbaar elektronisch communicatienetwerk en WKO-installaties
1. Een voor een kabel of leiding verleende vergunning, welke krachtens de Kabels- en Leidingen Verordening Utrecht 2013, de Telecommunicatieverordening Utrecht 2008, of artikel 2:9 of 2:11 van de Algemene plaatselijke verordening Utrecht 2010 is verleend, geldt als een vergunning verleend krachtens deze verordening
2. Als een vergunning verleend krachtens deze verordening geldt de voor inwerkingtreding van deze verordening:
a. door de gemeente Utrecht gegeven civielrechtelijke toestemming een kabel of leiding in de openbare grond te mogen hebben en houden;
b. door burgemeester en wethouders verleende vergunning of instemming een kabel of leiding in de grond te hebben op een andere grondslag dan de Algemene plaatselijke verordening Utrecht 2010;
3. Als niet duidelijk is op welke grondslag een kabel of leiding ligt, wordt die kabel of leiding tevens geacht met een vergunning krachtens deze verordening te liggen, als de beheerder van of rechthebbende op de kabel of leiding aannemelijk maakt dat die kabel of leiding rechtmatig in of op openbare grond ligt.
4. Het bepaalde in artikel 13 geldt eveneens voor alle kabels en leidingen die niet rechtmatig in of op openbare grond liggen.
5. Indien burgemeester en wethouders van oordeel zijn dat een vergunning of instemming als bedoeld in het tweede tot en met het vierde lid van dit artikel niet voldoet aan de voorschriften bij of krachtens

deze verordening, kunnen burgemeester en wethouders de beheerder van of de rechthebbende op een kabel of leiding een termijn stellen waarbinnen burgemeester en wethouders nadere informatie over de leiding moet worden verschaft, of alsnog een aanvraag voor een vergunning moet worden ingediend. Burgemeester en wethouders kunnen alle belangen afwegend met inachtneming van een redelijke termijn, de instemming intrekken of wijzigen, of een aanwijsbesluit als bedoeld in artikel 13 tweede lid nemen.
6. Het bepaalde in dit artikel geldt niet voor kabels en leidingen ten dienste van een openbaar elektronisch communicatienetwerk, en leidingen en installaties voor warmte koude opslag (WKO).
7. Een aanvraag voor een instemming op grond van de Kabels- en Leidingen Verordening Utrecht 2013, alsmede een aanvraag voor een instemming voor een kabel of leiding op grond van artikel 2:9 of 2:11 van de Algemene plaatselijke verordening Utrecht 2010, die vóór de datum van inwerkingtreding van deze verordening zijn ingediend, vallen vanaf de dag van inwerkingtreding, onder de bepalingen van deze verordening.

Artikel 23: Intrekking verordeningen
1. De Telecommunicatieverordening Utrecht 2008 wordt ingetrokken, op de dag van inwerkingtreding van de Verordening kabels en leidingen gemeente Utrecht.
2. De Kabels- en Leidingen Verordening Utrecht 2013 wordt ingetrokken, op de dag van inwerkingtreding van de Verordening kabels en leidingen gemeente Utrecht.

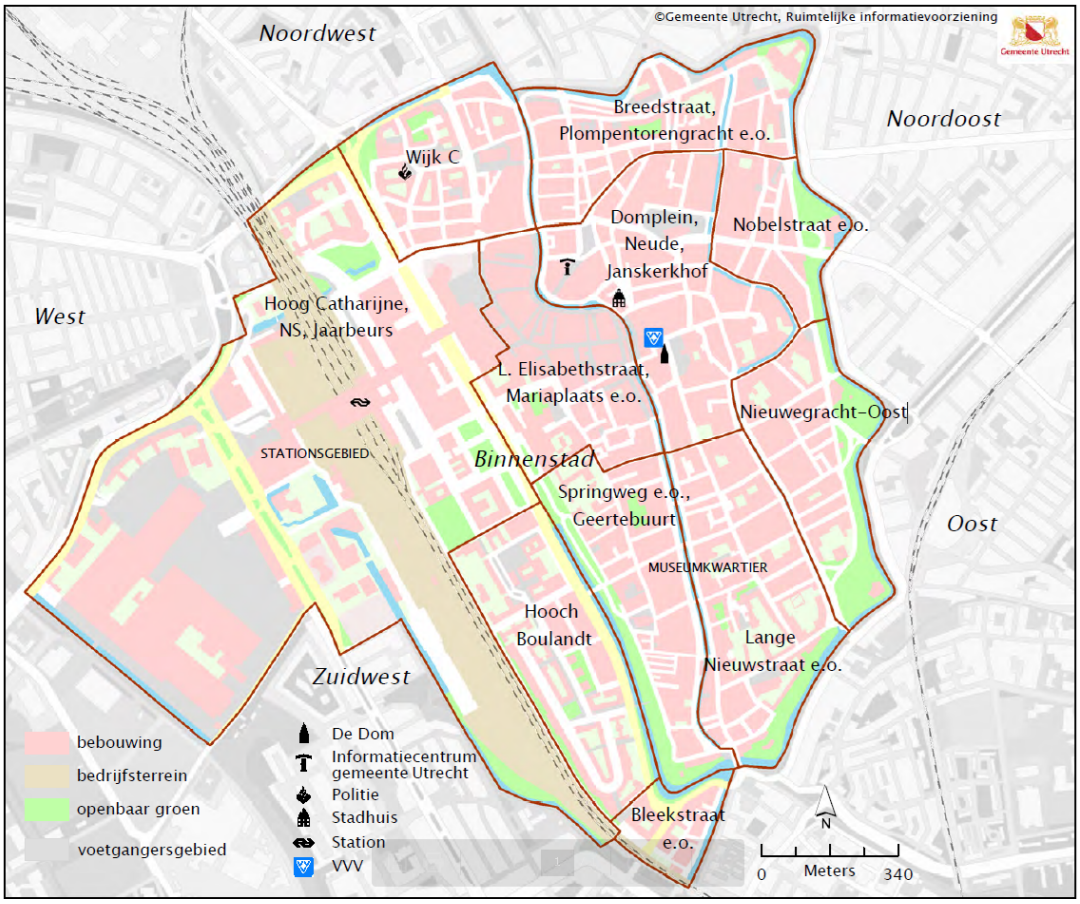
Artikel 24: Inwerkingtreding en citeertitel
1. Deze verordening treedt in werking vijf weken na de dag van bekendmaking.
2. Deze verordening wordt aangehaald als: Verordening kabels en leidingen gemeente Utrecht.

Aldus vastgesteld in de openbare raadsvergadering van <datum>.

De burgemeester,
Sharon A.M. Dijksma

De griffier,
Merel van Hall

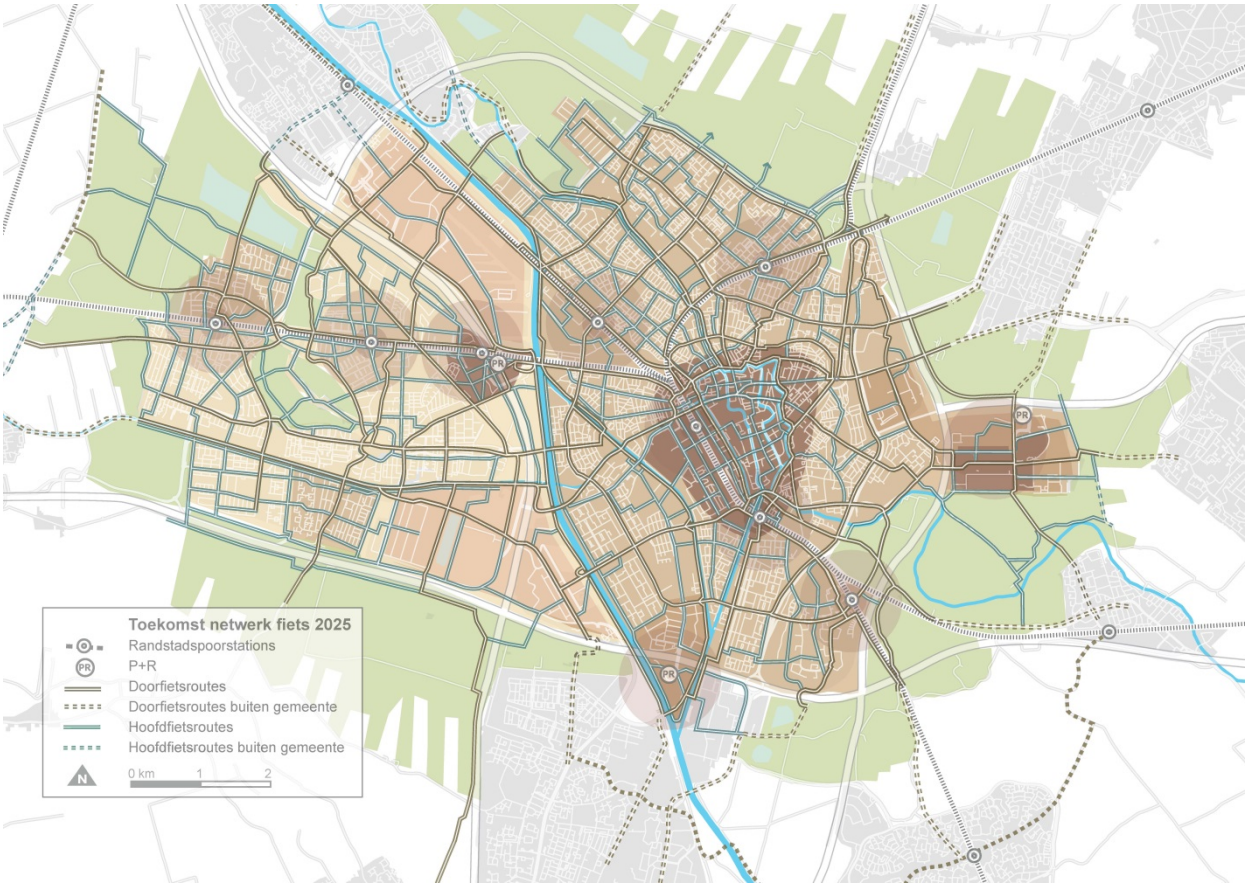
Bijlage 1: Overzichtskaart van de binnenstad



[ArcGIS Web Application]

Bijlage 2: Hoofdwegennet gemeente Utrecht

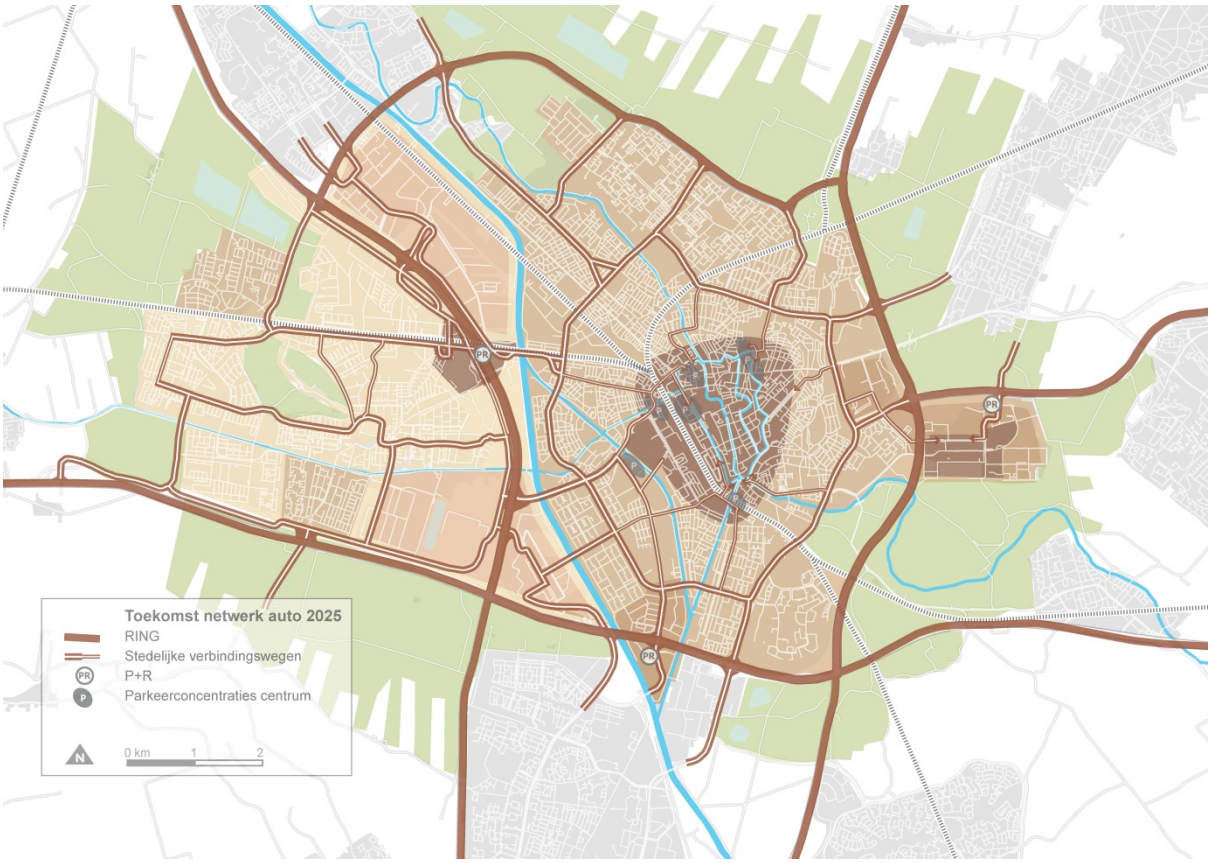
Hoofdnet Fiets



Hoofdnet Openbaar Vervoer



Hoofdnet Auto



Toelichting op de Verordening kabels en leidingen gemeente Utrecht

Algemeen

Deze verordening bevat regels met betrekking tot de uitvoering van werkzaamheden in verband met de aanleg, instandhouding en opruiming van kabels en leidingen.

Twee regimes voor kabels en leidingen

Een onderscheid dient gemaakt te worden tussen werkzaamheden in verband met de aanleg, instandhouding en opruiming van kabels ten dienste van een openbaar elektronisch telecommunicatienetwerk en werkzaamheden in verband met aanleg, instandhouding en opruiming van overige kabels en leidingen.

Voor de uitvoering van werkzaamheden in verband met de aanleg, instandhouding en opruiming van kabels ten dienste van een openbaar elektronisch communicatienetwerk bepaalt de Telecommunicatiewet (afgekort: Tw), dat de aanbieder van een openbaar elektronisch communicatienetwerk die het voornemen heeft werkzaamheden uit te voeren, slechts overgaat tot het verrichten van deze werkzaamheden als het voornemen daartoe schriftelijk is gemeld aan het college van burgemeester en wethouders (hierna: college) en de aanbieder van het college instemming heeft verkregen voor de uitvoering van de werkzaamheden (artikel 5.4, eerste lid, van de Tw). De Telecommunicatiewet bepaalt daarbij (onder andere) eveneens dat het college in het instemmingsbesluit bijzondere voorschriften kan opnemen (artikel 5.4, tweede en derde lid, van de Tw) en dat de gemeenteraad met betrekking tot het verrichten van de werkzaamheden bij verordening regels vaststelt (artikel 5.4, vierde lid, van de Tw).

Voor de werkzaamheden in verband met de aanleg, instandhouding en opruiming van de overige kabels en leidingen ontbreekt een dergelijke vorm van wetgeving. Als een gemeente dit wil regelen moet zij hiervoor een verordening opstellen.

In deze verordening is voor respectievelijk niet-telecom kabels en leidingen en telecom-kabels en leidingen een apart hoofdstuk met bepalingen opgenomen. Hoofdstuk 2 is van toepassing op de werkzaamheden voor wat betreft de (zogenoemde) overige kabels en leidingen (dit is gebaseerd op artikel 149 van de Gemeentewet). Hoofdstuk 3 is van toepassing op werkzaamheden voor wat betreft kabels die ten dienste staan of komen van een openbaar elektronisch communicatienetwerk (dit is gebaseerd op artikel 5.4 vierde lid van de Telecommunicatiewet (medebewind).

De bepalingen van hoofdstuk 2 sluiten inhoudelijk en voor wat betreft de afweging die de gemeente dient te maken zo veel mogelijk aan bij de bepalingen voor werkzaamheden in verband met de aanleg, instandhouding of opruiming van de kabels ten dienste van een openbaar elektronisch communicatienetwerk, zoals deze zijn opgenomen in de Telecommunicatiewet (zie paragraaf 5.1.2, van de Tw).
Er is wel een regeling toegevoegd voor het hebben en houden en het verwijderen van kabels en leidingen. Het nemen van maatregelen waaronder het verplaatsen of verwijderen van telecomkabels, is in artikel 5.8 van de Telecommunicatiewet geregeld. Voor niet-telecomregels ontbreekt zo'n regeling. Daarom moet de gemeente dit in een (op artikel 149 van de Gemeentewet gebaseerde) verordening regelen.

Publiekrechtelijke vergunning of instemming en privaatrechtelijke toestemming
De vergunning of instemming voor het uitvoeren van werkzaamheden in verband met kabels en leidingen is van publiekrechtelijke aard. Dat wil zeggen dat de verkrijger van de vergunning of instemming het recht krijgt om werkzaamheden uit te voeren om daar een kabel of leiding aan te leggen en houden.
De vergunning of instemming tot het uitvoeren van werkzaamheden geeft geen privaatrechtelijke toestemming aan de vergunningverkrijger om daadwerkelijk de werkzaamheden uit te voeren. Nu de gemeente dit onderwerp publiekrechtelijke regelt, zal de gemeente geen civielrechtelijk toestemming verlenen een kabel of leiding in de grond te hebben en houden. Dit is niet nodig, omdat het al publiekrechtelijk is geregeld. Dit is anders als de gemeente besluit een concessie te verlenen voor het exploiteren van een netwerk.
De gemeente zal ook in beginsel geen opstalrechten verlenen voor het hebben van een leiding in gemeentegrond. Als een kabel of leiding niet in openbare grond (in de zin van de verordening) ligt, of in grond die eigendom is van de gemeente is, heeft de netbeheerder privaatrechtelijke toestemming van de betreffende eigenaar van de grond nodig.
Ten overvloede wordt opgemerkt dat het recht op eigendom niet het recht meebrengt een leiding in de grond te mogen houden (zie Hoge Raad 20 september 2013, nr 12/01513; NJ 2014/522): 'uit art 5:20 lid 2 BW voortvloeiende eigendomsrecht van de leidingen nog niet de bevoegdheid voor Eneco c.s. meebreng om deze leidingen in de grond te hebben en te houden').

<u>Samenwerking (fasering overleg met kabel- en leidingbeheerders)</u>
De gemeente en de kabel- en leidingbeheerders moeten samenwerken om de hinder en de kosten van maatregelen (waaronder mede begrepen verleggingen) te beperken. Om dit te bereiken is goed overleg met de kabel- en leidingbeheerders nodig. Hierbij kunnen de volgende fasen en principes worden onderscheiden.
1. Initiatiefoverleg
De projectleider van de gemeente (of de projectleider van een initiatiefnemer als de kabel of leiding ten behoeve van een niet-gemeentelijk project moet worden verlegd) stuurt de kabel- en leidingbeheerders in een vroegtijdig stadium van het project een brief waarin hij de beheerders voor overleg uitnodigt. In dit overleg wordt nagegaan welke maatregelen (aanpassing, verplaatsing of verwijdering, of een andere maatregel) er nodig zijn om het initiatief te kunnen uitvoeren, en waarbij tevens wordt onderzocht welke mogelijkheden er zijn de maatregelen tegen de laagste maatschappelijke kosten uit te voeren (actief onderzoek).
Netbeheerders hebben er belang bij dat ingrepen aan hun kabels- en leidingen zoveel als mogelijk is wordt beperkt, aangezien dit kosten met zich meebrengt, en een ingreep de kwaliteit van dat deel van het netwerk in negatieve zin kan beïnvloeden en de leveringszekerheid in gevaar kan brengen. Om het verleggen van kabels en leidingen zoveel mogelijk te voorkomen is het belangrijk dat de gemeente bij een infrastructuurproject of bij gebiedsontwikkeling (c.q. een projectontwikkelaar bij geheel private projecten) in een vroeg stadium in contact treedt met de netbeheerder. Hierbij wordt in overleg met de betrokken netbeheerder naar goede en betaalbare alternatieven gezocht (waarbij ook gekeken wordt of door een aanpassing van het ontwerp het mogelijk is de kosten van een verlegging van een kabel of leiding te voorkomen of de kosten te beperken). Dit laat onverlet dat het college de inrichting van de openbare ruimte bepaalt, en na overleg en weging van alle belangen (van de gemeente, de nutsbedrijven, en derden die de ruimte willen ontwikkelen) beslist hoe de ruimte wordt gebruikt (het profiel van de weg, de plaatsing van groenvoorzieningen, objecten, (bouw)werken van derden e.d.). Het college beslist of een leiding moet worden verwijderd, verplaatst of aangepast.
2. Concept besluit/verzoek verleggen
Op basis van de uitkomsten van het initiatiefoverleg kan de gemeente een voorstel doen voor het

nemen van maatregelen (waaronder het verleggen van leidingen) om het project mogelijk te maken (bij projecten van derden vindt er overleg tussen die derden en de kabelbeheerders plaats). In de brief wordt aangegeven welk project wordt uitgevoerd, waarom de verlegging noodzakelijk is, en wanneer de leiding moet zijn aangepast, verplaatst of verwijderd. In de brief kan de gemeente een nieuw tracé voor de te verplaatsen leiding aangeven. Dit is niet noodzakelijk. Het is de verantwoordelijkheid van de betrokken netbeheerder een nieuw tracé te vinden.
Voor niet-telecom kabels en leidingen kan een conceptbesluit (op grond van artikel 13 van de verordening) worden opgesteld, waarop de betrokken beheerder een zienswijze kan indienen. Dit is bijvoorbeeld niet nodig als de gemeente en het nutsbedrijf in het initiatiefoverleg overeenstemming over het nieuwe tracé en het tijdstip van verleggen hebben bereikt, of als het om een kleine verlegging gaat.
Voor telecom-kabels geldt hetzelfde (het gaat dan om een verzoek zoals bedoeld in artikel 5.8 Telecommunicatiewet, waarbij de betrokken beheerder wordt gevraagd een reactie te geven).

3. Besluit verlegging/ verzoek verlegging

Voor niet-telecom kabels en leidingen wordt de zienswijze beoordeeld, vervolgens wordt er het verleggingsbesluit op grond van artikel 13 van de verordening genomen.
Voor telecom-kabels wordt na ontvangst van de reactie een verzoek tot het nemen van maatregelen op grond van artikel 5.8 Telecommunicatiewet verzonden.

4. Vergunning/instemmingsbesluit uitvoering werkzaamheden (coördinatie)

Voor het in de weg aanbrengen van niet-telecom kabels of leidingen (open breken van de weg) heeft de beheerder op grond van artikel 6 van deze verordening een vergunning nodig (om werkzaamheden in de openbare grond uit te voeren). Daarbij dient de beheerder tevens een uitvoeringsplan in te dienen (dat onderdeel is van de vergunningaanvraag).
Voor het in de weg aanbrengen van telecom kabels (open breken van de weg) heeft de beheerder op grond van artikel 16 van de verordening instemming van het college nodig. Daarbij dient de beheerder tevens een uitvoeringsplan in te dienen.
Deze werkwijze zal ook worden vastgelegd in de door het college vast te stellen nadere regel (handboek kabels en leidingen).

Relatie tot de Algemene plaatselijke verordening Utrecht 2010 (APV)

Artikel 2:9 en artikel 2:11 van de Algemene plaatselijke verordening Utrecht 2010 (APV) zijn niet meer van toepassing op kabels en leidingen.

Medegebruik van voorzieningen

De Telecommunicatiewet en deze verordening bevatten diverse bepalingen om medegebruik van voorzieningen te bevorderen. Echter, niet elke voorziening leent zich voor medegebruik. Wat onder mede te gebruiken voorzieningen moet worden verstaan kan afgeleid worden uit de volgende passage uit de memorie van toelichting bij wijziging van de Telecommunicatiewet (Kamerstukken II 2004/05, 29 834, nr.3, pp.60-61):

“Het gaat hierbij om medegebruik van de voorzieningen ter zake van de aanleg en instandhouding van kabels; daaronder kunnen de bij de kabel behorende ondersteunings- en beschermingswerken worden verstaan. Het medegebruik betreft niet de kabeldraad of glasvezel zelf. Onder bij de kabel behorende ondersteunings- en beschermingswerken worden in dit verband ondermeer verstaan de kabelgoten en kabelsleuven. Ook vallen mantelbuizen ter bescherming van kabels en de handholes, lasdozen en duikers onder de voor medegebruik in aanmerking komende voorzieningen”.

Voor wat betreft medegebruik van voorzieningen geldt in de eerste plaats dat degene die de voorziening ter beschikking stelt en degene die de kabel wil aanleggen tot een overeenstemming moeten komen. Voor zover het betreft kabels ten dienste van een openbaar elektronisch communicatienetwerk kan de Autoriteit Consument en Markt (ACM, per 1 april 2013 de opvolger van de OPTA) daarbij verzocht worden om een eventueel geschil te beslechten (op grond van artikel 12.2, eerste lid, van de Tw).

De gemeente is bevoegd te bevorderen dat voorzieningen medegebruikt worden. Voor het onderzoeken van het medegebruik kan degene die voornemens is werkzaamheden uit te voeren gebruik maken van reeds aanwezige informatie bij de gemeente. Als het voornemen tot werkzaamheden voldoende uitgewerkt is – bekend is bijvoorbeeld langs welk tracé de kabels zullen lopen – dan kan de gemeente naar degene die over de voorziening beschikt door verwijzen of, als de gemeente zelf degene is die de voorziening ter beschikking kan stellen, daarover in gesprek gaan.

Herstraten
Voor het herstraten geldt dat de vraagstukken hieromtrent in eerste instantie een kwestie zijn tussen degene die de grond ter beschikking stelt en degene die de werkzaamheden wil uitvoeren. Dat de gemeente in het overgrote deel de eigenaar is van de openbare gronden doet daar niets aan af. Bij een overeenkomst worden afspraken gemaakt over welke partij tot herstraten overgaat, tegen welke (marktconforme) kosten en met welke kwaliteit (als onderdeel van de privaatrechtelijke toestemming).

Toch heeft de gemeente vanuit haar verordenende bevoegdheid en vanuit de belangen die met deze verordening zijn gegeven, wel degelijk een belang bij de wijze van herstraten. Dit belang is overigens niet direct gelegen bij de vraag wie herstraat en tegen welke kosten, maar juist bij het kwaliteitsniveau van de openbare gronden na beëindiging van de werkzaamheden.

Om dit belang te waarborgen bevat deze verordening de bepaling dat de gronden na beëindiging van de werkzaamheden in de oude staat terug behoren te worden gebracht, het college kan evenwel anders beslissen (artikelen 11 en 17). Deze regel vormt het uitgangspunt voor de afspraken tussen degene die de grond ter beschikking stelt en degene die de werkzaamheden wil uitvoeren. Als de gemeente geen eigenaar is van de gronden, vormt deze bepaling een belangrijk instrument van sturing, en de grond waarop de gemeente kan optreden tegen een slechte oplevering van werkzaamheden.

De gemeentelijke rol in de warmtetransitie

Het klimaatakkoord, de warmtetransitie en de rol van de gemeente

Nederland staat voor grote uitdagingen op het gebied van klimaat. In het Klimaatakkoord zijn afspraken opgenomen over de manier waarop Nederland dit wil gaan bereiken. Het centrale doel is de nationale broeikasgasuitstoot in 2030 met 49% en in 2050 met 95% terug te dringen ten opzichte van 1990. De maatregelen ter verwezenlijking van dit doel worden genomen op verschillende gebieden. Een van die gebieden is de gebouwde omgeving; daar wordt onder meer voorzien in een grote verduurzamingsslag in huizen en gebouwen door middel van isolatie of energiebesparing, het opwekken van schone energie, en een gebiedsgerichte overstap naar duurzaam verwarmen en koken (hierna: ‘de warmtetransitie’).

Voor aardgas zijn verschillende oplossingen/alternatieven denkbaar, zoals warmtenetten, all electric, het gebruik van het aardgasnet voor groen gas of waterstof alsook hybride ketels. De verschillende alternatieve warmtevoorzieningen hebben daarbij ieder hun eigen voor- en nadelen.

Het Klimaatakkoord voorziet in een ‘wijk voor wijk’-aanpak voor de warmtetransitie. Gemeenten hebben daarin de regierol van het Rijk toebedeeld gekregen. Samen met bewoners en gebouweigenaren moet in een zorgvuldig proces een afweging gemaakt worden over wat per wijk de beste oplossing is, als gebouwen niet langer met een (traditionele) op gas gestookte cv-ketel worden verwarmd.

Gemeenten dienen als eerste stap in het proces zoals omschreven in het Klimaatakkoord een Transitievisie Warmte (hierna ook: ‘TVW’) vast te stellen. Daarin wordt een tijdspad vastgelegd waarop wijken van het aardgas gaan. Voor wijken waarin de transitie vóór 2030 gepland is, moeten bovendien ook de potentiële alternatieve energie infrastructuren al bekend zijn.

Regie van de gemeente

Om haar centrale rol in de warmtetransitie te kunnen vervullen is noodzakelijk dat de gemeente regie kan voeren over de vraag in welke gebieden welke alternatieve warmtevoorziening wordt gerealiseerd of uitgebreid. Aansluiting van (een deel van) een wijk op een bepaalde alternatieve warmtevoorziening kan er namelijk niet alleen voor zorgen dat een andere alternatieve warmtevoorziening in (dat deel van) de wijk niet langer kansrijk is, maar kan ook voor andere gebieden gevolgen hebben. In het geval van warmtenetten geldt bijvoorbeeld dat sommige gebouwen (financieel) aantrekkelijker zijn om aan te sluiten dan andere, bijvoorbeeld omdat zij relatief dicht bij elkaar zijn gelegen. Door aantrekkelijke gebouwen te combineren met minder aantrekkelijke gebouwen, wordt het mogelijk grote(re) gebieden van het aardgas af te halen. Als de uit oogpunt van exploitatie (financieel) aantrekkelijke gebouwen al op een warmtenet zijn aangesloten, zijn de resterende, ‘onaantrekkelijke’ gebouwen niet meer op een rendabel warmtenet aan te sluiten, of wordt het gebied waarbinnen dit kan kleiner.

In lijn met het vorenstaande formuleert de gemeente gericht op het aardgasvrij maken van een gebied. Het gaat om een beslissing van het gemeentebestuur dat een samenhangend geheel van op elkaar afgestemde keuzes bevat omtrent door het gemeentebestuur te nemen besluiten of te verrichten (andere) handelingen, ten einde de doelstelling aardgasvrij te bereiken. De gemeente werkt al enkele jaren aan dergelijk beleid, en voorbeelden hiervan zijn de “Visie op de warmtevoorziening in Utrecht”, [aanvullen] en – deel 1 en 2 van - de TVW van de gemeente.

Om de doelstellingen van de energietransitie te bereiken is het belangrijk het energie gebruik van bestaande gebouwen omlaag te brengen, over te stappen op schone energie en te stoppen met het gebruik van aardgas. Tevens is belangrijk voor nieuwe gebouwen gebruik te maken van volledig duurzame energiebronnen op lagere temperatuur, zodat de hoogwaardige bronnen beschikbaar blijven voor de lastig te verduurzamen gebouwen. Het grootste deel van de stad bestaat uit bestaande bouw. Ongeveer 75% van de gebouwen is (2021) nog aangesloten op het aardgasnet en zal moeten overstappen op een alternatief..

In de Transitievisie Warmte is op het niveau van gebieden (buurten) vastgelegd welke oplossing uit oogpunt van de energietransitie optimaal is. Hierbij is gekeken naar de betaalbaarheid voor de eindgebruiker en bezien welke oplossing op lange termijn technisch en economisch de beste oplossing is (robuustheid). Het eerste deel van de Transitievisie Warmte is inmiddels door de raad vastgesteld.

Om haar regierol goed te kunnen vervullen en het doel (het aardgasvrij maken van een gebied) te kunnen bereiken is in de verordening een specifieke grondslag voor het weigeren van vergunningen opgenomen, als de vergunningaanvraag voor de aanleg van een leiding voor een collectief warmtesysteem de realisatie van het gemeentelijke beleid (het aardgasvrij maken van een gebied) kan belemmeren. Voorts is in de verordening de mogelijkheid opgenomen (om dat doel te bereiken)

voorschriften aan een vergunning te verbinden. Deze weigeringsgrond en de mogelijkheid om aan een vergunning voorschriften te verbinden is gerechtvaardigd in het algemeen belang, geschikt en proportioneel aan het beschreven doel dat ermee wordt nagestreefd, en gaat als instrument ook niet verder dan noodzakelijk (het is een 'kán-bepaling').

Artikelsgewijze toelichting

In deze artikelsgewijze toelichting worden enkel de artikelen behandeld die in aanvulling op het algemeen deel verdere toelichting behoeven.

Artikel 1. Begripsbepalingen

Huisaansluiting

Voor wat betreft het begrip huisaansluiting is aangesloten bij de aanduiding van een huisaansluiting in het kader van de Wet informatie-uitwisseling boven en ondergrondse netten (afgekort WIBON). Een nadere toelichting op dit begrip huisaansluiting kan gevonden worden in de memorie van toelichting bij de wet van 28 januari 2010 tot wijziging van de Wet informatie ondergrondse netten in verband met uitsluiting van huisaansluitingen (Kamerstukken II 2007/08, 31 540, nr.3, blz.2):

"Het gaat daarbij om netten die bedoeld zijn voor reguliere levering of afname die – onverminderd eventuele wettelijke of contractuele voorwaarden en beperkingen – doorgaans beschikbaar zijn voor eindgebruikers in het desbetreffende gebied. Of het feitelijk gaat om een verbinding met een huishouden is niet relevant. Aansluitingen van ondernemingen en andere organisaties op gas, water en elektra zijn derhalve eveneens huisaansluitingen in de zin van dit wetsvoorstel, zo lang het net waarop wordt aangesloten naar zijn aard maar óók open staat voor aansluiting van een eindgebruiker. Geen huisaansluiting daarentegen is de aansluiting van een bedrijf op een net dat een specifieke functie heeft en dat niet is bestemd voor algemene openstelling voor huishoudens. Het gaat dan bijvoorbeeld om een situatie waarin de aansluiting van het net op huishoudens technisch onmogelijk of moeilijk realiseerbaar is, of waarbij aansluiting op een huishouden niet in de rede ligt vanwege de functie van het net. Denkbaar is dat bij wijze van uitzondering een verbinding is gelegd tussen een net en een huishouden. Het enkele feit dat er een verbinding is tussen een net en een huishouden, maakt deze en andere verbindingen met dat net nog niet tot een huisaansluiting. Bepalend is of dit net naar zijn aard open wordt gesteld voor aansluiting van huishoudens".

De WIBON kent het begrip huisaansluiting overigens niet en spreekt van: "de niet met andere kabels of leidingen samengebonden delen van kabels of leidingen die een verbinding vormen tussen een net dat naar zijn aard voor aansluiting van huishoudens wordt opengesteld, en één onroerende zaak als bedoeld in artikel 16, onderdeel a tot en met e, van de Wet waardering onroerende zaken" (artikel 1, lid 2, van de WIBON). Het is deze zinsnede die in deze verordening is overgenomen.

In het bijzonder houdt de begripsbepaling rekening met het bestaan van zogenoemde stervormig aangelegde aansluitnetwerken (zie blz.2-3 van de hiervoor aangehaalde memorie van toelichting):

"Bij stervormige aansluitnetwerken loopt vanaf een centraal punt in een wijk een groot aantal, bijv. ca 60, kabels naar verschillende huishoudens, althans onroerende zaken. Deze kabels lopen in een bundel in de ondergrond van een straat en na elke aansluiting ligt er een kabel minder in de grond. Het is niet gewenst dat een dergelijke bundel van kabels die elk een verbinding met één onroerende zaak buiten de reikwijdte van de WIBON worden gebracht. Daarom is een uitzondering gemaakt voor samengebonden delen van kabels en leidingen. Bij stervormig aangelegde netwerken geldt derhalve als huisaansluiting het deel van de kabel vanaf de aftakking van de samengebonden kabels tot aan de onroerende zaak".

Kabels en leidingen
Het begrip kabels en leidingen is gebaseerd op de begripsbepaling van net uit de Wet informatie-uitwisseling ondergrondse netten (artikel 1, onder e, van de genoemde wet). Daarbij is een verbreding aangebracht om ook de werkzaamheden in verband met bovengrondse kabels en leidingen, inclusief ondersteunings- en beschermingswerken onder de werking van deze verordening te brengen.

Als voorbeeld van dergelijke bovengrondse ondersteunings- en beschermingswerken kunnen schakelkasten worden genoemd, trafohuisjes, alsmede ook inrichtingen voor het communicatieverkeer. Mantelbuizen, kabelgoten, handholes, lasdozen en duikers kunnen worden genoemd als voorbeelden van ondergrondse ondersteunings- en beschermingswerken. Met lege buizen worden bedoeld de werken die worden aangelegd met het oogmerk deel uit te gaan maken van een netwerk en ook buizen die worden aangelegd als voorziening voor medegebruik.

Openbare gronden
Het begrip openbare gronden is dezelfde als de begripsbepaling zoals deze in de Telecommunicatiewet is opgenomen (artikel 1.1, onder aa, van de Tw). Door in de verordening voortdurend te spreken over "werkzaamheden in of op openbare gronden" (evenals in de Telecommunicatiewet overigens, zie bijvoorbeeld artikel 5.4, eerste lid, van de genoemde wet) behoort duidelijk te zijn, dat het hier gaat om zowel werkzaamheden onder het maaiveld alsook werkzaamheden boven het maaiveld.

Verordening in medebewind
Naast de hiervoor genoemde begripsbepalingen zijn ook de begripsbepalingen uit de Telecommunicatiewet van toepassing op deze verordening. Voor de uitvoering van werkzaamheden in verband met de aanleg, instandhouding en opruiming van kabels ten dienste van een openbaar elektronisch communicatienetwerk is deze verordening namelijk een verordening in medebewind. En aangezien een medebewindsverordening valt onder de zinsnede "en de daarop berustende bepalingen" (zie artikel 1.1, aanhef, van de Tw), werken de wettelijke begripsbepalingen uit de Telecommunicatiewet ook door in deze verordening.
Instandhouden: onder instandhouding van de kabels wordt in de telecommunicatiewet en de verordening naast het onderhoud ook het hebben en houden (zonder dat aan de kabels werkzaamheden worden verricht) van kabels begrepen (MvT, Kamerstukken II 2004/05, 29834, 3, p. 47).

Artikel 2. Toepassingsbereik
De regeling is niet van toepassing op (leidingen voor) warmte-koude-opslag installaties (WKO-installaties), omdat de aanleg (deels), en het hebben en houden en verwijderen uitsluitend, via een opstalrecht of een concessieovereenkomst wordt geregeld. In het opstalrecht is een specifieke kostenregeling voor het verwijderen van leidingen opgenomen. Voor het hebben en houden van een WKO-installatie heeft daarom men ook geen vergunning op grond van de Verordening kabels en leidingen gemeente Utrecht nodig. Men heeft wel een vergunning op grond van de APV nodig voor het opbreken van de weg.

Artikel 3. Coördinatie van werkzaamheden
Het college is belast met de coördinatie van de binnen haar grondgebied uit te voeren werkzaamheden in verband met de aanleg, instandhouding en opruiming van kabels en leidingen. Degene die voornemens is om werkzaamheden uit te voeren moet een vergunning (voor niet telecom kabels en leidingen) of instemming (voor telecom-leidingen) van burgemeester en wethouders hebben. Deze instemming betreft het tijdstip, de plaats en de wijze van uitvoering van de werkzaamheden. Burgemeester en wethouders kunnen bij het instemmingsbesluit zo nodig in afwijking van het gemelde

voornemen voorwaarden stellen aan het tijdstip en de werkwijze van de werkzaamheden. Door deze coördinatie kan de overlast van graafwerkzaamheden voor burgers en bedrijfsleven beperkt worden.

Artikel 5: Nadere regel handboek kabels en leidingen

Het college stelt een handboek kabels en leidingen vast. Dit bevat een groot aantal standaardvoorschriften waar een ieder zich aan moet houden. Het instrument van nadere regels maakt het tevens mogelijk met minder uitgebreide vergunningen te werken. Het handboek kan ook van toepassing worden verklaard op werkzaamheden voor gemeentelijke netwerken.
De verplichting informatie uit te wisselen brengt mee dat het college een netbeheerder (of een vergunningaanvrager of vergunninghouder), kan verzoeken planningsoverzichten te geven van werkzaamheden die de netbeheerder de komende jaren verwacht te gaan uitvoeren, en informatie op een door het college voorgeschreven wijze digitaal aan te leveren.

Artikel 6. Vergunning

In het eerste lid van dit artikel is in afwijking van het model van het GPKL expliciet aangegeven dat een netbeheerder voor het hebben en houden een vergunning nodig heeft (zie het algemene deel van de toelichting).
In het tweede lid is het verbod eveneens van toepassing verklaard op bouwterreinen die als weg in beheer zullen worden genomen. Men kan daarbij denken aan (het deel van) een bouwterrein dat door een projectontwikkelaar wordt ontwikkeld en daarna door de projectontwikkelaar aan de gemeente als openbare weg in eigendom wordt overgedragen, waarna de gemeente die grond als openbare weg in beheer neemt. Met weg wordt bedoeld een openbare weg zoals omschreven in artikel 1.1 sub c van de Algemene plaatselijke verordening Utrecht 2010. De projectontwikkeling vindt meestal plaatst op basis van een planologisch besluit, en over de uitgifte van grond, of de (terug)levering van grond, die als openbare weg door de gemeente in beheer wordt genomen, worden overeenkomsten gesloten tussen de gemeente en de projectontwikkelaar. In het kader van de realisatie van het bouwplan worden hier meestal in overleg tussen ontwikkelaars, gemeente en kabel- en leidingenbeheerders nadere afspraken over gemaakt. Het is belangrijk dat de gemeente de inrichting van die toekomstige openbare grond via deze verordening kan sturen.
In het derde lid is de bevoegdheid voor het college opgenomen vrijstelling van de vergunningplicht te verlenen voor werkzaamheden aan gemeentelijke netwerken die door of in opdracht van de gemeente worden uitgevoerd. Het gaat hier om werkzaamheden aan openbare verlichting, verkeersregelinstallaties, en riolering e.d. De gemeente kan de uitvoering van die werkzaamheden via opdrachten e.d. goed aansturen (bestek en directievoering) en het beperkt de regellast. Burgemeester en wethouders kunnen aan de vrijstelling voorwaarden verbinden. De gemeente en haar opdrachtnemer moeten conform de door het burgemeester en wethouders vastgestelde Handboek kabels en leidingen werken.

Artikel 7. Indienen aanvraag en beslistermijnen

In lid 5 is bepaald dat paragraaf 4.1.3.3 van de Algemene wet bestuursrecht (de *lex silencio positivo*) niet van toepassing is op de beslistermijnen van artikel 7; hetgeen betekent dat de vergunning voor werkzaamheden in verband met de aanleg, instandhouding of opruiming van kabels en leidingen niet als van rechtswege verleend mag worden beschouwd bij het verstrijken van de beslistermijn.
In het aanvraagformulier wordt ook aangegeven welke informatie moet worden overlegd om te kunnen beoordelen of voor de werkzaamheden een archeologievergunning nodig is.

Artikelen 8. Weigeringsgronden

Artikel 8 somt de weigeringsgronden voor het verlenen van de vergunning op. De gronden zijn deels gelijkluidend met de belangen zoals genoemd in artikel 5.4, tweede lid, van de Telecommunicatiewet. Ook kan het college, op grond van artikel 9, voorschriften en beperkingen aan vergunningen

verbinden. Dit artikel is deels in lijn met artikel 5.4, tweede en derde lid, van de Telecommunicatiewet. Hinder en overlast kan niet altijd worden voorkomen. Het gaat om het zoveel mogelijk beperken van overlast en hinder, waarbij alle belangen tegen elkaar worden afgewogen.

De weigeringsgrond sub f (de ondergrondse ordening) kan worden toegepast om de gebruiksmogelijkheden van de openbare grond voor werken van de gemeente en derden te beschermen. De ruimte In de ondergrond is op sommige plekken zeer schaars. Voorts moet bij het uitgeven van vergunningen rekening worden gehouden met de toekomstige gebruiksmogelijkheden van de ondergrond. zo is het wenselijk In de toekomst meer bomen In de stad plaatsen (het groene van de stad) wat tot meer ondergronds ruimtebeslag leidt. Ook zullen er in de toekomst meer Riolen worden aangelegd (gescheiden rioolstelsel) en leidt de energietransitie tot extra ruimtebeslag (ruimte voor zwaardere electriciteisnetten, voor extra warmtenetten, en voor WKO's. Een aantal beleidsuitgangspunten zijn vastgelegd in hoofdstuk 12 van het Handboek kabels en leidingen. Deze weigeringsgrond (die specifiek zit op de ordening van de (schaarse) fysieke ondergrondse ruimte), moet worden onderscheiden van de weigeringsgrond sub g. die specifiek ziet op de realisatie van het gemeentelijke beleid op het gebied van de energietransitie.

In lid 1 sub g wordt een nieuwe weigeringsgrond in de verordening geïntroduceerd waarmee burgemeester en wethouders invulling kunnen geven aan de regierol die de gemeente heeft gekregen in het kader van de energietransitie (zie ook het algemene deel van deze toelichting). Een vergunning kan worden geweigerd indien dit in het belang is in het kader van de realisatie van gemeentelijk beleid op het gebied van de energietransitie, waaronder in ieder geval (doch niet uitsluitend) begrepen de realisatie van gemeentelijk beleid gericht op het aardgasvrij maken van een gebied;
Daarmee wordt gedoeld op beleid dat is opgenomen in een beslissing van het gemeentebestuur dat een samenhangend geheel van op elkaar afgestemde keuzes bevat omtrent door het gemeentebestuur te nemen besluiten of te verrichten (andere) handelingen, ten einde de doelstelling aardgasvrij te bereiken. Daarbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan de [x], de TVW en later het uitvoeringsplan.).
Zie verder uitgebreid de toelichting in het algemene deel van deze toelichting.

Artikel 9. Voorschriften en beperkingen

Wat betreft eventueel te stellen voorschriften met betrekking tot het tijdstip van de werkzaamheden geldt dat dit (parallel aan artikel 5.4, derde lid, onder b, van de Tw) in beginsel niet later mag liggen dan 12 maanden na het gemelde voornemen. Hiermee wordt voorkomen dat de termijnen waarbinnen gemeenten de werkzaamheden toestaan te zeer uiteen gaan lopen. Het tijdstip van de werkzaamheden zal echter in het overgrote deel van de gevallen veel eerder liggen dan de genoemde 12 maanden. Deze termijn wordt genoemd om aanbieders de zekerheid te bieden dat de aanvang niet later kan liggen dan 12 maanden, tenzij er zwaarwichtige redenen zijn van publiek belang die zich hier tegen verzetten. Slechts in dat geval kan het college een later gelegen tijdstip voorschrijven.

Tevens is een mogelijkheid opgenomen om de realisatie van gemeentelijk beleid op het gebied van de energietransitie, waaronder in ieder geval (doch niet uitsluitend) begrepen de realisatie van gemeentelijk beleid gericht op het aardgasvrij maken van een gebied te beschermen of te dienen door het verbinden van voorschriften aan een vergunning. Hiermee wordt het gemeentelijk instrumentarium ter bescherming van dit beleid verder aangevuld (naast de voornoemde weigeringsgrond).

Artikel 10. Gegevensverstrekking

In artikel 10 is aangegeven welke gegevens bij de aanvraag moeten worden overlegd.

Het uitvoeringsplan bevat een aantal gegevens zoals bekend is uit het stelsel van de Telecommunicatiewet (zie artikel 5.4, lid 4, van de Tw). Bij de melding van werkzaamheden in het

kader van deze wet dient eveneens een uitvoeringsplan te worden gevoegd. Het tweede en derde lid bepalen vervolgens wat dit uitvoeringsplan ten minste moet bevatten.

Werkzaamheden aan kabels en leidingen vinden vaak plaats in gronden met archeologische waarden. Om die reden is het wenselijk bij de ontvangst van een vergunningaanvraag direct te kunnen beoordelen of voor de werkzaamheden een vergunning op grond van de Verordening op de Archeologische Monumentenzorg nodig is.
Om die reden is in lid 2 sub g de eis opgenomen dat bij de vergunningaanvraag een uitsnede van de vigerende archeologische waardenkaart wordt overlegd als de werkzaamheden plaats vinden in een gebied met archeologische waarde.

In de meeste gevallen kan de informatie uit het uitvoeringsplan direct in de aanvraag worden opgenomen en hoeft geen afzonderlijk uitvoeringsplan te worden bijgevoegd.

Voor de uitvoering van werkzaamheden van niet-ingrijpende aard behoeft geen BLVC plan te worden opgesteld. Een dergelijke eis zou niet in niet proportioneel zijn gezien de aard van de werkzaamheden. Het college stelt voor wat betreft de gegevensverstrekking een standaardformulier vast (op grond van artikel 4:4 van de Awb), waarmee degene die de werkzaamheden van niet-ingrijpende aard wil uitvoeren op eenvoudige wijze een aanvraag kan doen.
In de verordening is aangegeven wanneer een aanvrager een BLVC-plan moet indienen. Het college kan echter, als zij dat wenselijk acht, ook in andere gevallen, een aanvrager verplichten een BLVC-plan in te dienen. Dit is bij uitzondering zelfs mogelijk als het om werkzaamheden van niet ingrijpende aard gaat.

Artikel 11. Herstel openbare gronden na beëindiging werkzaamheden/ verwijderen buiten gebruik gestelde kabels en leidingen

Om de gebruiksmogelijkheden van de openbare grond niet te beperken, en uit het oogpunt van een goede ordening van de openbare grond is het wenselijk dat buiten gebruik gestelde kabels en leidingen worden verwijderd.
Dit geschiedt zoveel mogelijk is gelijktijdig met de uitvoering van andere werkzaamheden in de ondergrond door de netbeheerder zelf, de gemeente of derden, om hinder door uitvoering aan de weg te beperken en kosten voor de netbeheerder te beperken.
Dit laat onverlet dat het college, alle belangen afwegend, kan beslissen dat een kabel of leiding moet worden verwijderd. Het gaat steeds om een afweging van alle belangen, waarbij ook de kosten die een beheerder moet maken worden meegewogen.
Als een buiten gebruik gestelde kabel of leiding (langere tijd) blijft liggen, kan het college ook nadere maatregelen opleggen (met het oog op de in artikel 7 genoemde belangen).
Als de kosten voor het verwijderen van kabels en leidingen op het moment van buiten gebruik stellen voor rekening van de netbeheerder zouden zijn gekomen, komen die kosten ook voor rekening van de netbeheerder als de kabel of leiding later wordt verwijderd. Hiervan kan in overleg tussen college en netbeheerder worden afgeweken.

Artikel 12. Ernstige belemmeringen en storingen/ breekverbod vergunde werkzaamheden

Het eerste lid omvat een uitzondering op het verbod in het geval van ernstige belemmeringen en storingen. Ernstige belemmeringen en storingen moeten in beginsel onmiddellijk kunnen worden verholpen. De werkzaamheden moeten wel direct worden gemeld bij het college (of bij een gemachtigde). In het tweede lid is aansluitend geregeld dat de het college alsnog kan besluiten dat werkzaamheden in verband met het verhelpen van ernstige belemmeringen en storingen niet op het voorgenomen tijdstip plaatsvinden.
Voot Telecomkabels bevat de Telecommunicatiewet een aparte regeling welke van toepassing is op

telecomkabels. Bij telecomkabels heeft de wetgever ervoor gekozen de burgemeester bevoegd te maken, om het tijdstip van spoedeisende werkzaamheden te verplaatsen als dit nodig is vanwege de openbare orde of gevaar. In dit artikel is ervoor gekozen het college bevoegd te maken . Het college kan in zijn beslissing dan alle in het geding zijnde belangen meewegen.
Het artikel bevat voorts de grondslag om vergunde werkzaamheden te schorsen, als het college dit noodzakelijk acht (bijvoorbeeld vanwege evenementen, de kerstperiode, of vorst). Dit is in het handboek nader uitgewerkt.

Artikel 13 Intrekken of wijzigen vergunning / aanwijzing college tot wijzigen of verwijderen kabel of leiding

Voor het nemen van maatregelen (waaronder het verplaatsen van telecomkabels bevat de wet een regeling (artikel 5.8 Telecommunicatiewet). Voor niet-telecomkabels ontbreekt zo'n regeling. Het is wenselijk dat de gemeente dit vanwege haar taak voor het ordenen van de ondergrond (wat bijna altijd ook een relatie met de bovengrond heeft) op grond van artikel 149 Gemeentewet in haar verordening regelt. Deze regeling wijkt op een aantal punten af van de Telecommunicatiewet.
De regeling in de Telecommunicatiewet ziet op werken en werkzaamheden ten behoeve van de oprichting van gebouwen of de uitvoering van werkzaamheden van de gedoogplichtige (en vereenvoudigd samengevat: degene die van de gedoogplichtige een specifiek (civiel) recht hebben gekregen).
De regeling in de verordening, voor niet-telecom-kabels, is eenvoudiger en iets ruimer. De kabel- en leidingbeheerder moet een kabel of leiding aanpassen, verplaatsen of verwijderen, indien dit naar het oordeel van het college noodzakelijk is voor de realisatie van een werk (of de uitvoering van werkzaamheden) van de gemeente of een derde.
Artikel 5.8 Tw regelt ook wie de kosten draagt voor de aanpassing van telecomkabels. Die kosten worden in de meeste gevallen gedragen door de kabelbeheerder (liggen om niet, verplaatsen om niet). In de verordening is dit niet (direct) geregeld voor niet-telecom-leidingen. Het college is bevoegd een vergunning te wijzigen of in te trekken, of een vergunninghouder of rechthebbende een aanwijzing te geven een kabel of leiding aan te passen of te verwijderen. Als het college een vergunning beëindigt of wijzigt, of een aanwijzingsbesluit neemt, moet de vergunninghouder op eigen kosten de kabel of leiding verwijderen of zodanig aanpassen of verwijderen. Dit zijn rechtmatige besluiten (tenzij in bezwaar of beroep anders zou worden geoordeeld). Een vergunninghouder of rechthebbende heeft recht op nadeelcompensatie, als hij gevolg van een rechtmatig besluit onevenredige schade leidt. Het college heeft hiervoor een nadeelcompensatieregeling vastgesteld (op dit moment: de Beleidsregel Nadeelcompensatieregeling kabels en leidingen gemeente Utrecht 2018). Een netbeheerder heeft recht op een vergoeding als die regeling dat bepaalt, in alle andere gevallen draagt de kabelbeheerder de kosten zelf.
De Telecommunicatiewet kent niet het systeem dat het instemmingsbesluit wordt ingetrokken of gewijzigd (wat wel voor de hand had gelegen, omdat het gaat om instemming om een kabel in de grond te houden). De wetgever heeft op dit punt voor een eenvoudiger systeem gekozen (dat tot lagere bestuurlijke lasten leidt). Als de gedoogplichtige een verzoek tot het nemen van maatregelen aan een telecomkabel doet, moet de kabelbeheerder die maatregel nemen (zie hierboven, artikel 5.8 Tw). In de verordening heeft de gemeenten voor niet-telecom-kabels en leidingen dit systeem overgenomen (zie artikel 13 tweede lid). Op grond van dat artikellid kan het college een netbeheerder een aanwijzing geven een kabel of leiding aan te passen, te verleggen of te verwijderen. De verlegging moet wel noodzakelijk zijn (onderzoeksplicht college) en het college moet de netbeheerder een redelijke termijn geven de werkzaamheden uit te voeren). Dit is een eenvoudiger systeem dan het intrekken of wijzigen van een vergunning. Met het nemen een aanwijsbesluit om een kabel of leiding te verleggen, vervalt de vergunning een kabel of leiding in de grond te hebben of te houden.
Het systeem waarbij het college een aanwijzing geeft, leidt tot lagere bestuurlijke lasten, en voorkomt problemen in de praktijk. Het blijkt vaak voor te komen dat niet duidelijk of er een vergunning is

verleend, de rechthebbende stelt dat de gemeente in het verleden civielrechtelijk toestemming heeft verleend, of de vergunning (c.q. de verklaring of overeenkomst waarin de toestemming zou zijn vastgelegd) niet is terug te vinden. Het risico dat een vergunning of een toestemmingsverklaring niet terug is te vinden, ligt weliswaar bij de vergunninghouder, die moet stellen en bewijzen dat er een vergunning is verleend, maar deze situatie leidt in de praktijk tot veel discussie met netbeheerders, en het maakt de handhaving veel lastiger. De regeling in de verordening maakt het voor het college mogelijk goed te sturen op de ordening van de ondergrond en vertraging bij de uitvoering van projecten van de gemeente, derden (projectontwikkelaars, en kabel- en leidingbeheerders te voorkomen.
Voor zowel het intrekken of wijzigen van een vergunning als voor het aanwijzingsbesluit geldt, dat het college onderzoekt of verplaatsing en aanpassing van de kabel of leiding noodzakelijk is, waarbij de belangen van de vergunninghouder/rechthebbende, de gemeente en derden tegen elkaar worden gewogen.
Artikel 13 tweede lid is ook van toepassing als er geen vergunning is verleend, of er voor de kabel of leiding civielrechtelijk toestemming is verleend. Als er een opstalrecht is gevestigd moet de regeling van het opstalrecht worden gevolgd.
Het college heeft een nadeelcompensatieregeling voor het vergoeden van kosten als gevolg van het aanpassen, verleggen of verwijderen opgesteld. Dit is een beleidsregel.
Er kan een onderscheid worden gemaakt tussen het vaststellen van de noodzaak van verplaatsing en de plaats van het nieuwe tracé, welke vaak qua tijd aan een strak tijdspad gebonden spoedeisend zijn, en het vaststellen van de vergoeding van kosten. Als je de kosten vooraf nauwkeurig wil vaststellen kost dit veel tijd, en die informatie is (op het niveau van kostenbegroting) op het moment van het nemen van het besluit tot intrekking van de vergunning of het verleggingsverzoek, nog niet beschikbaar of nog sterk aan wijzigingen onderhevig (omdat er nog geen aannemersbegroting is, of het werk, in overleg tussen alle betrokkenen net anders wordt uitgevoerd dan eerst is bedacht).
Het is echter praktischer dit te doen nadat de verlegging is uitgevoerd, omdat dan precies bekend is welke kosten (exact) zijn gemaakt, welke informatie je nodig hebt om een nadeelcompensatiebesluit te nemen. De definitieve kostenvergoeding is afhankelijk van door de kabelbeheerder na uitvoering van het project te overleggen informatie (o.a. aannemersbegroting). Dit kan tot vijf jaar na nadat hij van het college een aanwijzing tot het aanpassen of verleggen van een kabel of leiding heeft ontvangen.
Dit laat overigens onverlet dat de (geraamde) kosten van verlegging altijd (reeds in de fase van het initiatiefoverleg) worden meegenomen in het onderzoek naar nut en noodzaak van de verlegging.
Het college hecht groot belang aan een goede samenwerking tussen de gemeente en de netbeheerders. Daarom heeft de gemeente in overleg met de netbeheerders afspraken gemaakt, om in een vroegtijdig stadium van een project overleg te voeren over, de noodzaak van verplaatsing, en de mogelijkheden door optimalisaties (bij kabelwerkzaamheden of werkzaamheden van de gemeente of derden) de kosten voor kabel- en leidingbeheerders te beperken. Ook dient in goed overleg plaats te vinden over het nieuwe tracé waarin de kabel of leiding wordt gelegd. De gemeente streeft daarbij steeds naar overeenstemming met alle betrokken kabel- en leidingbeheerders, maar dit laat onverlet dat de eindbeslissing (dit vaak ordening van de ondergrond, en daarmee de bovengrond raakt) bij het college ligt.
Relevante jurisprudentie is Gerechtshof 's-Hertogenbosch 19 december 2017 ECLI:NL:GHSHE:2017:5907 en Raad van State 5 december 2012 ECLI:NL:RVS:2012:BY5135.

Art 15 Nadere regel handboek kabels en leidingen

De verplichting informatie uit te wisselen brengt mee dat het college een beheerder (of een vergunningaanvrager of vergunninghouder), kan verzoeken planningsoverzichten te geven van werkzaamheden die de netbeheerder de komende jaren verwacht te gaan uitvoeren, en informatie op een door het college voorgeschreven wijze digitaal aan te leveren.

Art 16: Meldingen en beslistermijnen

De Telecommunicatiewet geeft in artikel 5.4 nauwkeurig aan welke voorschriften het college aan een instemming kan verbinden. Om die reden is dit niet in de verordening geregeld.
In het aanvraag(melding)formulier wordt ook aangegeven welke informatie moet worden overlegd om te kunnen beoordelen of voor de werkzaamheden een archeologievergunning nodig is.

Art 17: Gegevensverstrekking

Werkzaamheden aan kabels en leidingen vinden vaak plaats in gronden met archeologische waarden. Om die reden is het wenselijk bij de ontvangst van een vergunningaanvraag direct te kunnen beoordelen of voor de werkzaamheden een vergunning op grond van de Verordening op de Archeologische Monumentenzorg nodig is.
Om die reden is in lid 2 sub g de eis opgenomen dat bij de vergunningaanvraag een uitsnede van de vigerende archeologische waardenkaart wordt overlegd als de werkzaamheden plaats vinden in een gebied met archeologische waarde.

In de meeste gevallen kan de informatie uit het uitvoeringsplan direct in de aanvraag worden opgenomen en hoeft geen afzonderlijk uitvoeringsplan te worden bijgevoegd.

Voor de uitvoering van werkzaamheden van niet-ingrijpende aard behoeft geen BLVC plan te worden opgesteld. Een dergelijke eis zou niet in niet proportioneel zijn gezien de aard van de werkzaamheden. Het college stelt voor wat betreft de gegevensverstrekking een standaardformulier vast (op grond van artikel 4:4 van de Awb), waarmee degene die de werkzaamheden van niet-ingrijpende aard wil uitvoeren op eenvoudigere en verkorte wijze een aanvraag kan doen.
In de verordening is aangegeven wanneer een aanvrager een BLVC-plan moet indienen. Het college kan echter, als zij dat wenselijk acht, ook in andere gevallen, een aanvrager verplichten een BLVC-plan in te dienen. Dit is bij uitzondering zelfs mogelijk als het om werkzaamheden van niet ingrijpende aard gaat.

Artikel 19. Ernstige belemmeringen en storingen/breekverbod

In dit artikel wordt aan de artikelen 5.4, vierde lid, onder f, en 5.6 van de Telecommunicatiewet voldaan. In het geval van spoedeisende werkzaamheden in verband met ernstige belemmeringen en storingen aan een openbaar elektronisch netwerk kan worden volstaan met een melding aan de burgemeester of een door hem of haar aan te stellen ambtenaar. Ernstige belemmeringen of storingen in de communicatie zijn niet nader omschreven, wel wordt in de memorie van toelichting bij het wetsvoorstel als voorbeeld gegeven de situatie van een kabelbreuk (Kamerstukken II 2004/05, 29 834, nr.3, p.55).
De bevoegdheid van zesde lid ziet niet op spoedeisende werkzaamheden maar op werkzaamheden waarmee het college heeft ingestemd. Zie verder de toelichting bij artikel 12 zevende lid.

Het regime voor werkzaamheden in verband met het verhelpen van ernstige belemmeringen en storingen geldt niet in de bijlage 1 aangewezen gebieden (eerste lid).

Artikel 21 Strafbepaling

De strafbaarstelling is op deze plaats beperkt tot een aantal handelingen uit hoofdstuk 2. Strafbaarstelling van de mededeling en instemming met bijbehorende voorschriften voor werkzaamheden inzake de aanleg, instandhouding en opruiming van kabels ten dienst van een openbaar communicatienetwerk, anders gezegd de handelingen waarop hoofdstuk 3 van toepassing is, verloopt via de Wet op de Economische Delicten (via artikel 1, onder vier, van de genoemde wet).

Artikel 22 en 24 Overgangsrecht en inwerkingtreding

Het artikel bevat een uitgebreide regeling voor niet telecom-kabels en leidingen welke met civielrechtelijke toestemming van de gemeente in de openbare grond liggen, of waarvan de publiekrechtelijke grondslag niet duidelijk is.

De strekking van het artikel is alle niet-telecom kabels die aan de definitie van kabels of leidingen van artikel 1 voldoen onder de werking van dit artikel te brengen. Het begrip toestemming wordt gebruikt voor rechten op civielrechtelijke grondslag, het begrip instemming voor rechten op publiekrechtelijke grondslag.

Het voordeel hiervan is dat er een uniforme publiekrechtelijke regeling ontstaat voor alle niet-telecomleidingen die in de openbare grond liggen.

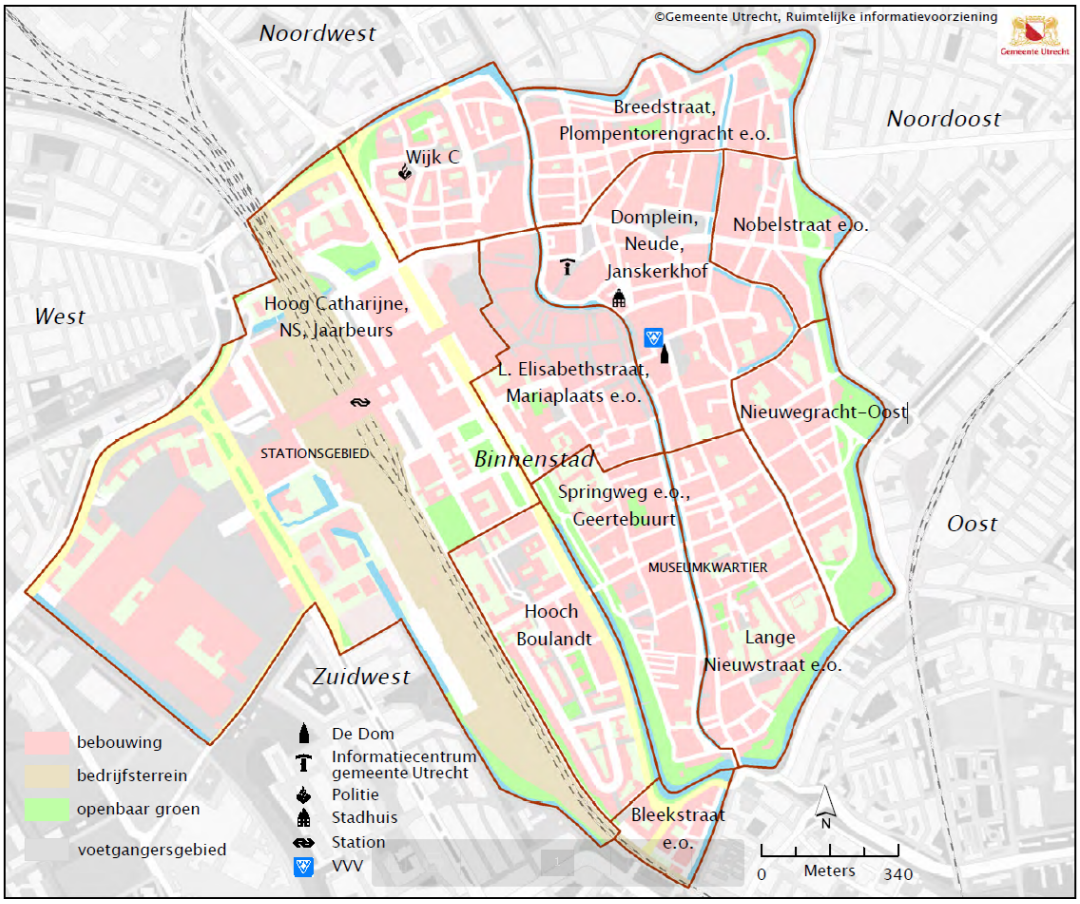
Omdat de gemeente niet kan overzien of er problemen ontstaan als oude kabels en leidingen op deze wijze onder de werking van de verordening wordt gebracht is het vijfde lid als vangnetbepaling opgenomen.

Voor het toepassen van de beleidsregel voor nadeelcompensatie geldt dat het geven van civielrechtelijke toestemming geldt als de datum van vergunningverlening.

Het overgangsrecht ziet niet op telecom kabels en leidingen. Dat is al goed in de Telecommunicatiewet geregeld.

De verordening treedt vijf weken na bekendmaking in werking en is van toepassing op alle kabels en leidingen in openbare gronden. De reden hiervoor is dat de gemeente er groot belang aan hecht dat één uniform sturingsinstrument is voor alle in de openbare gronden aanwezige kabels en leidingen. Directe werking is ook aanvaardbaar doordat houders van bestaande vergunning voor niet-telecom kabels of leidingen niet of slechts in beperkte mate in hun rechtspositie worden geschaad. Het college is op grond van de huidige APV ook al bevoegd een vergunning voor het in de weg hebben van een voorwerp in te trekken of te wijzigen (zie art. 17 jo. art. 6 Algemene plaatselijke verordening Utrecht 2010), en de gemeente kan civielrechtelijke verleende instemming, c.q. met een kabelbeheerder gesloten overeenkomsten, eenzijdig beëindigen (zie Hoge Raad 28 oktober 2011(Ronde Venen): opzegging duurovereenkomst voor onbepaalde tijd). Voorts is de nadeelcompensatieregeling van toepassing verklaard op kabels en leidingen die op grond van het overgangsrecht van rechtswege een vergunning hebben gekregen. Bepalend voor de afschrijftermijn is dan echter de datum vanaf welk moment de kabel of leiding in de grond is gelegd.

Bijlage 1



ArcGIS Web Application

Was-Wordt-Lijst Verordening kabels en leidingen gemeente Utrecht

Was-wordt-lijst bij voorstel tot vaststellen Verordening kabels en leidingen gemeente Utrecht.
De nieuwe verordening is net als de huidige verordening gebaseerd op het model van het Gemeentelijk Platform kabel en leidingen (en de VNG). Veel artikelen zijn daarom aan elkaar gelijk.

HUIDIGE VERORDENING	NIEUWE VERORDENING
Artikel 1: Begripsbepalingen	**Artikel 1: Definities** Er is een definitie voor gemeentelijke netwerken toegevoegd
Artikel 2: Coördinatie van werkzaamheden	**Artikel 3: Coördinatie van werkzaamheden** Lid 1 en 2: geen relevante wijziging. In lid 3 wordt het medegebruik geregeld.
Artikel 3: Toepassingsbereik	**Artikel 2: Toepassingsbereik** Het toepassingsbereik is verduidelijkt en geactualiseerd. Toegevoegd is dat de verordening niet van toepassing is op warmte koude opslag installaties (WKO). Dit wordt via opstalrechten geregeld. In artikel 2 is aangegeven welke (bijzondere) wetten voorrang hebben op de gemeentelijke verordening. In artikel 4 en 14 is aangegeven dat hoofdstuk 2 en 3 uitsluitend van toepassing zijn op respectievelijk niet-telecom en telecom kabels en leidingen. Geen inhoudelijke wijziging.
	Hoofdstuk 2: Werkzaamheden inzake kabels en leidingen (gas, water, elektriciteit, warmte e.d.), uitgezonderd kabels ten dienste van een openbaar elektronisch communicatienetwerk
Artikel 4: Toepassingsbereik	**Artikel 4: Reikwijdte van hoofdstuk 2** Zie de opmerking bij artikel 3 nieuw.
Artikel 5: Nadere regels	**Artikel 5: Nadere regel** De grondslagen voor het stellen van nadere regels zijn uitgebreid. Lid 2 biedt het college

	meer grondslagen de uitvoering van werkzaamheden (via het handboek) te sturen. In lid 2 is aangegeven dat het verboden is af te wijken van de nadere regels (zo'n verbod ontbreekt in de huidige verordening).
Hoofdstuk 2: Werkzaamheden inzake kabels en leidingen uitgezonderd kabels ten dienste van een openbaar elektronische telecommunicatienetwerk	
Artikel 6: Verbodsbepaling: Lid 1 Lid 2: is in nieuwe verordening geregeld in artikel 2 Lid 3 t/m 8: is in nieuwe verordening geregeld in artikel 12	**Artikel 6: Vergunning** Lid 1 is deels hetzelfde. Er is toegevoegd dat het verboden is zonder vergunning een kabel of leiding in de grond te houden. Dit ontbreekt in de huidige verordening. In lid 2 is toegevoegd dat het verbod ook geldt voor bouwterreinen die door de gemeente als weg in gebruik worden genomen (hierin worden namelijk ook kabels en leidingen aangebracht). In lid 3 is een vrijstellingsbevoegdheid voor het college opgenomen voor werkzaamheden aan gemeentelijke netwerken die door of in opdracht van burgemeester en wethouders worden uitgevoerd.
Artikel 7: Beslistermijnen	**Artikel 7: Indienen aanvraag en beslistermijnen** Lid 1: toegevoegd is dat voor de aanvraag het door het college vastgesteld aanvraagformulier moet worden gebruikt. Verder geen inhoudelijke wijzigingen.
Artikel 8: Weigeringsgronden	**Artikel 8: Weigeringsgronden** Toegevoegd is de weigeringsgrond sub g.: de realisatie van gemeentelijk beleid op het gebied van de energietransitie. Hierdoor wordt het voor de gemeente (onder meer) mogelijk te sturen op de aanleg van warmteleidingen. Toegevoegd is de weigeringsgrond sub h. de coördinatie met werkzaamheden of activiteiten van de gemeente of derden.

	Toegevoegd is de weigeringsgrond sub d. Het voorkómen van schade aan en de bescherming van de gebruiksmogelijkheden van gemeentelijke eigendommen Verder geen inhoudelijke wijzigingen.
Artikel 9: Voorschriften	**Artikel 9: Voorschriften en beperkingen** Toegevoegd zijn drie soorten voorschriften: f. het gebruik van tijdelijke afzettingen, omleidingsroutes, en de inzet van verkeersregelaars; g. de bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en communicatie; h. voorschriften ten behoeve van de energietransitie. Toegevoegd is lid 2. Aan een vergunning kunnen voorschriften en beperkingen worden verbonden met betrekking tot of ter behartiging van de in eerste lid van artikel 5 genoemde regels en belangen. Verder geen inhoudelijke wijzigingen.
Artikel 10: Gegevensverstrekking	**Artikel 10: Gegevensverstrekking** De leden 1 en 2 zijn samengevoegd. Geen wijzigingen. Sub g is sub f geworden, het gebied waarvoor een BLVC plan moet worden ingediend is iets anders omschreven. Toegevoegd is een nieuw sub g.: De vergunningaanvrager moet een uitsnede van de archeologische waardenkaart aanleveren als de werkzaamheden plaats vinden in een gebied met archeologische waarde. Hierdoor kan direct bij de intake van een kabel- of leidingenvergunning te controleren of men een archeologievergunning nodig heeft. Lid 3 huidig is lid 2 nieuw geworden.
Artikel 11: Gereserveerd.	Reservering is vervallen.

Artikel 12: Medegebruik	Het bevorderen van medegebruik is nu in artikel 3 derde lid opgenomen.
Dit is niet geregeld in de huidige verordening, wat een belangrijke omissie is.	**Artikel 11: Herstel openbare gronden na beëindiging werkzaamheden/ verwijderen buiten gebruik gestelde kabels en leidingen** Lid 1: de weg wordt na beëindiging van de werkzaamheden door de gemeente voor rekening van de netbeheerder in de oude staat teruggebracht. Dit is nader geregeld in het Handboek. Voorts is in lid 2 en 3 een regeling opgenomen om buiten gebruik gestelde kabels of leidingen te verwijderen.
	Artikel 12: Belemmeringen en storingen / breekverbod vergunde werkzaamheden Deze regeling is vergelijkbaar met de regeling in artikel 6 lid 3 t/m 8 van de huidige verordening. Lid 7: het breekverbod wordt opgelegd bij slecht weer (vorst) of incidenten. Dit krijgt nu een juridische basis in de verordening.
In de huidige verordening ontbreekt een verlegregeling	**Artikel 13: Intrekken of wijzigen vergunning/ verzoek aanpassen, verleggen of verwijderen kabel of leiding** Dit is een nieuwe regeling. In de huidige verordening ontbreekt een goede juridische basis om een kabel- of leidingbeheerder te dwingen kabel of leiding tijdig te verwijderen indien dat nodig is voor de uitvoering van een werk van de gemeente of een derde partij. De gemeente moet steeds in overleg gaan met het nutsbedrijf en is afhankelijk van de medewerking van het nutsbedrijf. Dit kost tijd en verzwakt de overlegpositie van de gemeente. Op grond van artikel 13 kan het college de tijdige verwijdering eenvoudig via het publiekrecht afdwingen (AWB: bestuursdwang of dwangsom). Dit laat onverlet dat de gemeente altijd

	streeft naar samenwerking met de nutsbedrijven. De wijze waarop gemeente en nutsbedrijven samenwerken bij het verleggen van kabels en leidingen is beschreven in de toelichting bij het raadsvoorstel, zie de paragraaf: Samenwerking (fasering overleg met kabel- en leidingbeheerders). Voor telecomleidingen hoeft dit niet te worden geregeld omdat de Telecommunicatiewet (in art. 5.8) voor telecomleidingen wel een adequate verlegregeling bevat.
Hoofdstuk 3. Werkzaamheden inzake kabels ten dienste van een openbaar elektronisch communicatienetwerk	**Hoofdstuk 3. Werkzaamheden inzake kabels ten dienste van een openbaar elektronisch communicatienetwerk (telecomkabels)**
Artikel 4: Toepassingsbereik telecom-leidingen	**Artikel 14: Reikwijdte van hoofdstuk 3** Artikel 4 huidig en artikel 14 nieuw zijn inhoudelijke gelijk.
Artikel 5 Nadere regels	**Artikel 15: Nadere regel** Zelfde als artikel 5 huidig. In de nieuwe verordening zijn de regels voor niet-telecom en telecom steeds zoveel mogelijk gescheiden.
Artikel 13 Beslistermijnen	**Artikel 16: Meldings- en beslistermijnen** Voor een melding moet gebruik worden gemaakt van een aanvraagformulier. Het college beslist binnen acht weken (gewone melding) tot drie werkdagen (werkzaamheden niet ingrijpende aard) na ontvangst van het formulier
Artikel 14: Gegevensverstrekking	**Artikel 17: Gegevensverstrekking** De wijzigingen zijn dezelfde als die bij artikel 10 (oud en nieuw).
Artikel 15: gereserveerd.	Reservering is vervallen.
Artikel 16: Medegebruik	Het bevorderen van medegebruik is nu in artikel 3 derde lid opgenomen.
	Artikel 18: Herstel openbare gronden na

Dit is niet geregeld in de huidige verordening.	**beëindiging werkzaamheden** De weg wordt na beëindiging van de werkzaamheden door de netbeheerder in de oude staat teruggebracht. Deze regeling wijkt af van de regeling voor niet-telecom-beheerders in artikel 11. Dit komt door de afwijkende regeling van dit onderwerp in de Telecommunicatiewet.
Artikel 17: Ernstige belemmeringen en storingen	**Artikel 19. Belemmeringen en storingen /breekverbod** De regeling in lid 1 t/m 5 is vergelijkbaar met de regeling is artikel 17 oud. Lid 6: toevoeging is dat een breekverbod(dat wordt opgelegd bij slecht weer (vorst) of incidenten.
Artikel 18: gereserveerd.	Reservering is vervallen.
De straf- en handhavingsbepalingen staan in het Hoofdstuk Overgangs- en slotbepalingen	**Hoofdstuk 4: Handhaving** De nieuwe verordening bevat een apart hoofdstuk voor handhaving.
Artikel 21: Toezicht	**Artikel 20. Toezicht** Geen wijzigingen.
Artikel 20: Strafbepaling	**Artikel 21. Strafbepaling kabels en leidingen, uitgezonderd kabels ten dienste van een openbaar elektronisch communicatienetwerk** Toegevoegd is dat de strafbaarstelling ook ziet op het niet of niet tijdig verwijderen van een kabels of leiding.
	Hoofdstuk 5 Overgangsrecht
Artikel 19: Overgangsrecht De huidige verordening bevat een zeer beperkte overgangsregeling.	**Artikel 22 Overgangsrecht kabels en leidingen, uitgezonderd kabels ten dienste van een openbaar elektronisch communicatienetwerk en WKO-installaties** De nieuwe verordening bevat een uitgebreide overgangsregeling voor kabels en leidingen die op grond van een APV-vergunning of een civiele overeenkomst in openbare grond

	liggen.
Artikel 22: Inwerkingtreding	**Artikel 23: Intrekking verordeningen** Technische bepaling.
Artikel 23: Citeertitel	**Artikel 24: Inwerkingtreding en citeertitel** Technische bepaling.

Besluit tot wijziging van de Algemene plaatselijke verordening Utrecht 2010, herziening Verordening kabels en leidingen gemeente Utrecht

De raad van de gemeente Utrecht;

- gelezen het voorstel van het college van burgemeester en wethouders van <datum>;
- gelet op artikel 149 van de Gemeentewet;

Overwegende dat het vanwege de inwerkingtreding van de Verordening kabels en leidingen gemeente Utrecht wenselijk is de Algemene plaatselijke verordening Utrecht 2010 aan te passen;

Besluit de Algemene plaatselijke verordening Utrecht 2010 als volgt te wijzigen:

Artikel I:
De Algemene plaatselijke verordening Utrecht 2010 wordt als volgt gewijzigd:

A. Artikel 2:9 vierde lid komt te luiden:
4. Het in het eerste lid bepaalde geldt niet voor zover de op de Wet milieubeheer gebaseerde voorschriften, de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht, de Wet beheer rijkswaterstaatswerken, de Telecommunicatiewet, artikel 5 van de Wegenverkeerswet 1994, de Wegenverordening provincie Utrecht 2010, de Verordening kabels en leidingen gemeente Utrecht, of de Afvalstoffenverordening Utrecht 2010 van toepassing zijn, of voor zover er sprake is van evenementen als bedoeld in de artikelen 5:20 en 5:30 van deze verordening waarvoor door de burgemeester een vergunning is verleend, of voor zover er sprake is van een straat- of buurtfeest waarvan melding is gemaakt als bedoeld in artikel 5:32 van deze verordening, of een terras als bedoeld in de Horecaverordening gemeente Utrecht 2018 en het daarbij behorende Terrassenreglement, of voor zover sprake is leidingen en installaties voor warmte koude opslag (WKO).

B. Artikel 2:11 vierde lid komt te luiden:
4. Het verbod geldt voorts niet voor zover in het daarin geregelde onderwerp wordt voorzien door het Wetboek van Strafrecht, de Wet beheer rijkswaterstaatswerken, de Wegenverordening Provincie Utrecht 2010, de waterschapskeuren, de Telecommunicatiewet, of de Verordening kabels en leidingen gemeente Utrecht.

Artikel II:
Deze verordening treedt in werking op het moment dat de Verordening kabels en leidingen gemeente

Utrecht in werking treedt.

Aldus vastgesteld in de openbare raadsvergadering van <datum>.

De burgemeester
Sharon A.M. Dijksma

De griffier,
Merel van Hall

Was-Wordt lijst Besluit tot wijziging van de Algemene plaatselijke verordening Utrecht 2010, herziening Verordening kabels en leidingen gemeente Utrecht

Bestaande tekst:	Nieuwe tekst
Art. 2.9 vierde lid:	
4. Het in het eerste lid bepaalde geldt niet voor zover de op de Wet milieubeheer gebaseerde voorschriften, de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht, de Wet beheer rijkswaterstaatwerken, de Telecommunicatiewet, artikel 5 van de Wegenverkeerswet 1994, de Wegenverordening provincie Utrecht 2010, of de Afvalstoffenverordening Utrecht 2010 van toepassing zijn of voor zover er sprake is van evenementen als bedoeld in artikel 5:20 en 5:30 van deze verordening, waarvoor door de burgemeester een vergunning is verleend, of voor zover sprake is van een straat- of buurtfeest waarvan melding is gemaakt, als bedoeld in artikel 5:32 van deze verordening of een terras als bedoeld in de Horecaverordening gemeente Utrecht 2018 en het daarbij behorende Terrassenreglement.	4. Het in het eerste lid bepaalde geldt niet voor zover de op de Wet milieubeheer gebaseerde voorschriften, de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht, de Wet beheer rijkswaterstaatswerken, de Telecommunicatiewet, artikel 5 van de Wegenverkeerswet 1994, de Wegenverordening provincie Utrecht 2010, **de Verordening kabels en leidingen gemeente Utrecht**, of de Afvalstoffenverordening Utrecht 2010 van toepassing zijn, of voor zover er sprake is van evenementen als bedoeld in de artikelen 5:20 en 5:30 van deze verordening waarvoor door de burgemeester een vergunning is verleend, of voor zover er sprake is van een straat- of buurtfeest waarvan melding is gemaakt als bedoeld in artikel 5:32 van deze verordening, of een terras als bedoeld in de Horecaverordening gemeente Utrecht 2018 en het daarbij behorende Terrassenreglement, **of voor zover sprake is leidingen en installaties voor warmte koude opslag (WKO)**.
Art 2:11 vierde lid:	
4. Het verbod geldt voorts niet voor in het daarin geregelde onderwerp wordt voorzien door het Wetboek van Strafrecht, de Wet beheer rijkswaterstaatswerken, de Wegenverordening provincie Utrecht 2010, de Waterschapskeuren, de Telecommunicatiewet of de daarop gebaseerde Kabels- en Leidingen Verordening Utrecht 2013.	4. Het verbod geldt voorts niet voor **zover** in het daarin geregelde onderwerp wordt voorzien door het Wetboek van Strafrecht, de Wet beheer rijkswaterstaatswerken, de Wegenverordening Provincie Utrecht 2010, de **waterschapskeuren, de Telecommunicatiewet, of de Verordening kabels en leidingen gemeente Utrecht**.

Besluit tot wijziging Legesverordening 2022 gemeente Utrecht, herziening Verordening kabels en leidingen gemeente Utrecht

De raad van de gemeente Utrecht;

- Gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders van <datum>;
- Gelet op gelet op artikel 149 van de Gemeentewet, artikel 5.4 eerste lid Telecommunicatiewet, artikel 229 van de Gemeentewet en de vigerende Legesverordening;

Overwegende dat het vanwege de inwerkingtreding van de Verordening kabels en leidingen gemeente Utrecht wenselijk is de Legesverordening 2022 gemeente Utrecht te wijzigen;

Besluit de Legesverordening 2022 gemeente Utrecht als volgt te wijzigen:

Artikel I

De tarieventabel behorend bij de Legesverordening 2022 gemeente Utrecht wordt als volgt gewijzigd:

A. Paragraaf IV Programma Beheer openbare ruimte, artikel 4, komt te luiden:

4.Telecommunicatiewet

4.1 Het tarief ter zake van het verkrijgen van instemming omtrent tijdstip, plaats en wijze van uitvoering van de werkzaamheden als bedoeld in artikel 5.4, eerste lid Telecommunicatiewet bedraagt per aaneengesloten tracé:

a. vanaf 0 tot 25 meter	124,00 euro
b. vanaf 25 tot 100 meter	1.136,55 euro
c. vanaf 100 tot 500 meter	1.381,10 euro
d. vanaf 500 tot 1.000 meter	1.682,45 euro
e. vanaf 1.000 tot 2000 meter	1.984,05 euro

vermeerderd met een bedrag van 0,49 euro per meter voor elke meter vanaf 2.000 meter.

4.2 Indien de werkzaamheden (deels) bestaan uit het verrichten van boringen of persingen, wordt voor de bepaling van de lengte van het tracé (voor het deel dat ondergronds wordt aangebracht) uitgegaan van de lengte van het tracé dat ondergronds wordt aangebracht.

4.3 Indien bij de werkzaamheden een nieuwe handhole wordt geplaatst, wordt voor de bepaling van de lengte van het tracé (voor het deel dat ondergronds wordt aangebracht) uitgegaan van de lengte van het tracé dat ondergronds wordt aangebracht, met een minimum van 26 meter.

4.4 Het tarief voor het verkrijgen van instemming voor de plaatsing van een bovengrondse kast, wordt bepaald door de lengte van het tracé (voor het deel dat ondergronds wordt aangebracht, wordt uitgegaan van de lengte van het tracé dat ondergronds wordt aangebracht, met een minimum van 26 meter).

4.5 Indien er naar aanleiding van een melding vooroverleg tussen het college en de melder (of zijn vertegenwoordiger) plaatsvindt, of er naar het oordeel van het college nader onderzoek nodig is, wordt het op grond van 4.1 verschuldigde bedrag verhoogd met het bedrag dat het college, voorafgaand aan het in behandeling nemen van de melding, aan de melder meedeelt (schriftelijk of per email), door toezending van een begroting van die kosten. De melding wordt in behandeling genomen op de vijfde werkdag na de dag waarop de begroting aan de melder is toegezonden, tenzij de melding voor deze vijfde werkdag (schriftelijk of per email) door de melder is ingetrokken.

4.6 Het tarief voor het in behandeling nemen van een verzoek toestemming te verkrijgen tot afwijking van een eerder verleende instemming als bedoeld onder 4.1, bedraagt;	124,00 euro

B. paragraaf IV Programma Beheer openbare ruimte, artikel 6, komt te luiden:

6. Verordening kabels en leidingen gemeente Utrecht

6.1 Het tarief ter zake van het in behandeling nemen van een aanvraag tot het verkrijgen van een vergunning als bedoeld in artikel 6 van de Verordening kabels en leidingen gemeente Utrecht bedraagt per aaneengesloten tracé:

a. vanaf 0 tot 25 meter	124,00 euro
b. vanaf 25 tot 100 meter	1.136,55 euro
c. vanaf 100 tot 500 meter	1.381,10 euro
d. vanaf 500 tot 1.000 meter	1.682,45 euro
e. vanaf 1.000 tot 2000 meter	1.984,05 euro

vermeerderd met een bedrag van 0,49 euro per meter voor elke meter vanaf 2.000 meter.

6.2 Indien de werkzaamheden (deels) bestaan uit het verrichten van boringen of persingen, wordt voor de bepaling van de lengte van het tracé (voor het deel dat ondergronds wordt aangebracht) uitgegaan van de lengte van het tracé dat ondergronds wordt aangebracht.

6.3 Indien bij de werkzaamheden een nieuwe handhole wordt geplaatst, wordt voor de bepaling van de lengte van het tracé (voor het deel dat ondergronds wordt aangebracht) uitgegaan van de lengte van het tracé dat ondergronds wordt aangebracht, met een minimum van 26 meter.

6.4 Het tarief voor het verkrijgen van instemming voor de plaatsing van een bovengrondse kast, wordt bepaald door de lengte van het tracé (voor het deel dat ondergronds wordt aangebracht, wordt uitgegaan van de lengte van het tracé dat ondergronds wordt aangebracht, met een minimum van 26 meter).

6.5 Indien er naar aanleiding van een melding vooroverleg tussen het college en de melder (of zijn vertegenwoordiger) plaatsvindt, of er naar het oordeel van het college nader onderzoek nodig is, wordt het op grond van 6.1 verschuldigde bedrag verhoogd met het bedrag dat het college, voorafgaand aan het in behandeling nemen van de melding, aan de melder meedeelt (schriftelijk of per email), door toezending van een begroting van die kosten. De melding wordt in behandeling genomen op de vijfde werkdag na de dag waarop de begroting aan de melder is toegezonden, tenzij de melding voor deze vijfde werkdag (schriftelijk of per email) door de melder is ingetrokken.

6.6 Het tarief voor het in behandeling nemen van een verzoek toestemming te verkrijgen tot afwijking van een eerder verleende instemming als bedoeld onder 6.1, bedraagt;	124,00 euro

C. paragraaf IV Programma Beheer openbare ruimte, artikel 7, komt te luiden:
7. Opbreekvergunning overig:

7.1 Het tarief terzake van het in behandeling nemen van een aanvraag tot het verkrijgen van een vergunning als bedoeld in artikel 2:11 Algemene plaatselijk verordening Utrecht 2010 (opbreekvergunning) voor zover de werkzaamheden waarvoor vergunning wordt aangevraagd niet vallen onder paragraaf IV.4 (Telecommunicatiewet) of paragraaf IV.6 (Verordening kabels en leidingen gemeente Utrecht) bedraagt 195,25 euro.

Artikel II
Dit besluit treedt in werking de dag na bekendmaking in het gemeenteblad.

Aldus vastgesteld in de openbare raadsvergadering van <datum>.

De burgemeester
Sharon A.M. Dijksma

De griffier,
Merel van Hall

Was-Wordt-Lijst Besluit tot wijziging Legesverordening 2022 , herziening Verordening kabels en leidingeng

De tarieventabel van de legesverordening wordt aangepast

<table>
<tr><th>LEGESVERORDENING (2022)</th><th>NIEUWE LEGESVERORDENING 2022</th></tr>
<tr><td>Paragaaf IV Beheer openbare ruimte
Artikel 4 (Telecommunicatiewet)</td><td></td></tr>
<tr><td>
<table>
<tr><td>Artikel 4.:1
Wijziging tarieven voor verkrijgen instemmingsbesluit telecomleidingen:</td><td></td></tr>
<tr><td>a. vanaf 0 tot 25 meter</td><td>78,45 euro</td></tr>
<tr><td>b. vanaf 25 tot 100 meter</td><td>719,15 euro</td></tr>
<tr><td>c. vanaf 100 tot 500 meter</td><td>873,80 euro</td></tr>
<tr><td>d. vanaf 500 tot 1.000 meter</td><td>1.064,45 euro</td></tr>
<tr><td>e. vanaf 1.000 meter</td><td>1.255,30 euro</td></tr>
</table>
De tarieven 2022 zijn gebaseerd op de geïndexeerde bedragen in de programmabegroting. Deze zijn onder voorbehoud van vaststelling door de raad.
</td><td>
<table>
<tr><td>Artikel 4.1:
Wijziging tarieven voor verkrijgen instemmingsbesluit telecomleidingen:</td><td></td></tr>
<tr><td>a. vanaf 0 tot 25 meter</td><td>124,00 euro</td></tr>
<tr><td>b. vanaf 25 tot 100 meter</td><td>1.136,55 euro</td></tr>
<tr><td>c. vanaf 100 tot 500 meter</td><td>1.381,10 euro</td></tr>
<tr><td>d. vanaf 500 tot 1.000 meter</td><td>1.682,45 euro</td></tr>
<tr><td>e. vanaf 1.000 tot 2000 meter

vermeerderd met een bedrag van 0,49 euro per meter voor elke meter vanaf 2.000 meter.</td><td>1.984,05 euro</td></tr>
<tr><td></td><td></td></tr>
</table>
</td></tr>
<tr><td>Artikel 4.2: Legesbedrag op basis van begroting.</td><td>Deze bepaling is verplaatst naar art. 4.5</td></tr>
<tr><td>Artikel 4.3:
Huidige tarief voor wijzing instemmingsbesluit: 78,45</td><td>Verplaatst naar artikel 4.6.
Nieuwe tarief: 124,00 euro.</td></tr>
<tr><td></td><td>Artikel 4.2:
Nieuwe bepaling. Bij boringen of persingen wordt voor de bepaling van het tarief uitgegaan van het tracé dat ondergronds wordt aangebracht.</td></tr>
</table>

	Artikel 4.3: Nieuwe bepaling. Bij plaatsing van een nieuwe handhole wordt voor de bepaling van het tarief uitgegaan van het tracé dat ondergronds wordt aangebracht, met een minimum van 26 meter).
	Artikel 4.5 Legesbedrag op basis van begroting. De tekst is redactioneel aangepast, maar inhoudelijk hetzelfde als artikel 4.2 van het huidige legesbesluit.
	Artikel 4.6. Tarief voor wijzing instemmingsbesluit: 124,00 euro.
Paragaaf IV Beheer openbare ruimte **Artikel 6 Verordening kabels en leidingen gemeente Utrecht**	
Artikel 6.1 tot en met 6.6	Paragraaf IV artikel 6 ziet op de tarieven voor het verkrijgen van een vergunning op grond van artikel 6 van de Verordening kabels en leidingen gemeente Utrecht (voor niet-telecomleidingen). De wijzigingen in artikel 6 zijn geheel identiek aan de hierboven beschreven wijzigingen in paragraaf IV artikel 4 voor telecom-leidingen (met dien verstande dat ze betrekking hebben op niet telecom-leidingen).
Artikel 7.1 (opbreekvergunning overig) Tarief: **123,55 euro**	Artikel 7.1 (opbreekvergunning overig) Tarief: **195,25 euro**

Besluit tot vrijstelling vergunningplicht voor gemeentelijke netwerken, Verordening kabels en leidingen gemeente Utrecht

Onder voorbehoud van vaststelling Verordening Kabels en Leidingen

Burgemeester en wethouders van de gemeente Utrecht,

Gelet op artikel 6 derde lid van de Verordening kabels en leidingen gemeente Utrecht;

Overwegende dat het wenselijk is voor sommige werkzaamheden aan gemeentelijke netwerken, die door of in opdracht van de gemeente worden uitgevoerd, vrijstelling te verlenen van de in bovengenoemde verordening opgenomen vergunningplicht, voor zover het gaat om kortdurende, niet ingrijpende werkzaamheden, of werkzaamheden die met spoed moeten worden uitgevoerd (zoals reparaties). Het voorschrijven van een vergunningplicht voor zulke kleine, maar vaak voorkomende, werkzaamheden is niet zinvol. Het niet voorschrijven van een vergunningplicht leidt tot een aanzienlijke beperking van de administratieve lasten.
Besluiten vast te stellen het besluit tot vrijstelling vergunningplicht voor gemeentelijke netwerken, Verordening kabels en leidingen gemeente Utrecht;

Artikel 1 Vrijstelling
Burgemeester en wethouders geven de gemeente Utrecht vrijstelling van het verbod opgenomen in het eerste lid van artikel 6 van de Verordening kabels en leidingen Gemeente Utrecht, voor de onderstaande kabels en leidingen die door of in opdracht van de gemeente Utrecht worden aangelegd, onderhouden of verwijderd:

a) riolering: uitsluitend spoedreparaties en kleinschalig dagelijks onderhoud aan het gemeentelijk riool, alsmede aanleg, onderhoud of verwijdering van huis- en kolkaansluitingen op het gemeentelijk riool;
b) drainage: uitsluitend spoedreparaties en kleinschalig dagelijks onderhoud aan het gemeentelijk drainagesysteem, alsmede aansluitingen van ontwateringsmiddelen (één adres) op het gemeentelijk drainagesysteem;
c) elektrische installaties: uitsluitend spoedreparaties en kleinschalig dagelijks onderhoud aan openbare verlichting installaties (OVL), verkeersregelinstallaties (VRI), Dynamisch Reizigers Informatie Systeem (DRIS), parkeer route informatie systeem (PRIS), fiets route informatie systeem (FRIS), BFA's (beweegbare fysieke afsluiting) voor dynamische wegafsluiting + camera's, liften en roltrappen, (schade)lichtmasten, evenementenkasten, marktkasten, elektrische bruggen, walstroominstallaties bij aanlegplaatsen voor boten, alsmede het vervangen van OVL-masten.

Artikel 2 Voorschriften
Burgemeester en wethouders en binden aan deze vrijstelling de volgende voorschriften:

Het handboek kabels en leidingen is van toepassing op de aanleg, instandhouding of opruiming van kabels en leidingen van gemeentelijke netwerken;

Artikel 3 Looptijd
De vrijstelling wordt verleend voor een periode van twee jaar na inwerkingtreding van dit besluit.

Artikel 4 Wijziging en beëindiging vrijstelling
Burgemeester en wethouders kunnen de vrijstelling tussentijds wijzigen of beëindigen.

Artikel 5 Inwerkingtreding
Dit besluit treedt in werking vijf weken na bekendmaking.

Artikel 6 Citeertitel
Dit besluit wordt aangehaald als Besluit tot vrijstelling vergunningplicht voor gemeentelijke netwerken, Verordening kabels en leidingen gemeente Utrecht.

Aldus vastgesteld door burgemeester en wethouders van de gemeente Utrecht, in de vergadering van <datum>

De burgemeester
Sharon A.M. Dijksma

De secretaris,
Gabrielle G.H.M. Haanen

Bezwaarclausule
Vindt u het besluit om bepaalde reden onjuist? Dan kunt u bezwaar maken.
U kunt uw bezwaar digitaal indienen. Daarvoor kunt u alleen gebruik maken van het door de gemeente beschikbaar gestelde digitale formulier. Dit vindt u op www.utrecht.nl/bezwaar. U kunt het bezwaar niet per e-mail insturen.
Maakt u liever per brief bezwaar, dan kunt u uw bezwaarschrift sturen aan burgemeester en wethouders
Het adres is:
Postbus 16200
3500 CE Utrecht
Zorg ervoor dat u het bezwaarschrift indient binnen zes weken na bekendmaking van dit besluit. Daarmee voorkomt u dat wij uw bezwaarschrift niet meer kunnen behandelen.
In het bezwaarschrift neemt u in ieder geval op:
uw naam, adres, datum en handtekening; graag ook het telefoonnummer waarop u overdag te bereiken bent;
een omschrijving van het besluit waartegen het bezwaarschrift is gericht; vermeld hierbij de datum van bekendmaking van dat besluit of stuur een kopie van het besluit mee;
de reden waarom u vindt dat het besluit onjuist is;
een volmacht, als u het bezwaarschrift namens iemand anders indient.
Als er sprake is van een spoedeisende situatie kunt u daarnaast een voorlopige voorziening vragen aan de voorzieningenrechter van de rechtbank Midden Nederland, sector bestuursrecht, postbus 16005, 3500 DA Utrecht. Voor het in behandeling nemen van zo'n verzoek betaalt u griffierecht.

Onder voorbehoud van vaststelling Verordening Kabels en Leidingen

Nadere regel kabels en leidingen gemeente Utrecht

Burgemeester en wethouders van de gemeente Utrecht;

Gelet op artikel 156 lid 3 Gemeentewet en artikel 5 en 15 van de Verordening kabels en leidingen gemeente Utrecht;
Overwegende dat burgemeester en wethouders, op grond van artikel 5 eerste lid en 15 lid eerste lid van de Verordening kabels en leidingen gemeente Utrecht, ten behoeve van een goede uitvoering van deze verordening, een handboek dienen vast te stellen, waarin nadere regels worden gegeven inzake het aanleggen, onderhouden, instandhouden, verwijderen en het hebben en houden van kabels en leidingen in openbare gronden en bouwterreinen in de gemeente Utrecht

Besluiten vast te stellen de volgende Nadere regel kabels en leidingen gemeente Utrecht (handboek kabels en leidingen).

Onder voorbehoud van vaststelling Verordening Kabels en Leidingen

1. Inhoudsopgave

2 Algemene verwijzingen, algemene begrippen en technische begrippen
2.1 Algemene verwijzingen
2.2 Algemene begrippen
2.3 Technische begrippen
3 Bereikbaarheid, verkeersmaatregelen, overlastbeperking
3.1 Bereikbaarheid aangrenzende gebouwen
3.2 Maatregelen in het belang van het verkeer
3.3 Maatregelen ten behoeve van de overlastbeperking
4 Communicatie, meldingen en Breekverbod
4.1 Communicatie op de graaflocatie, (bouw)overleg
4.2 Melding aanvang en einde werk
4.3 Uitwisselen informatie:
4.4 Breekverbod
5 Aansprakelijkheid, Schade, Verzekeringen en Veiligheid
5.1 Aansprakelijkheid
5.2 Schade
5.3 Vergoeding van herstelkosten
5.4 Verzekeringen
5.5 Veiligheid en Calamiteiten
5.6 Bodemkwaliteit
5.7 Peilen en hoofdafmetingen
5.8 Grondwaterstanden en bronbemaling

Onder voorbehoud van vaststelling Verordening Kabels en Leidingen

6. Handhaving
6.1 Handhaving
7 Richtlijnen ten behoeve van de (tracé)engineering
7.1 Tracé inspectie t.b.v. de aanleg van kabels of leidingen
7.2 Tracébepaling aanleg van kabel of leiding (standaardprofiel)
7.3 Horizontale ligging
7.4 Aanvullende eisen horizontale ligging
7.5 Verticale ligging
7.6 Aanvullende eisen voor verticale ligging
8 Voorwaarden en technische eisen t.a.v. de uitvoering
8.1 Werkafspraken en voorwaarden met betrekking tot de uitvoering
8.2 Eisen voor het opbreken en (indien van toepassing) herstellen open verharding
8.3 Eisen ten aanzien van opbreken en (indien van toepassing) herstellen gesloten verhardingen
8.4 Eisen bij opbreken en herstellen bermen en gazons
8.5 Weg- of boomkruising door middel van persen of (gestuurd) boren
8.6 Eisen ten aanzien van de graaf- en grondwerkzaamheden
8.7 Eisen ten aanzien van de kabel- of leidingwerkzaamheden
8.8 Werken in of met verontreinigde grond
9 Werken aan of nabij groenvoorzieningen
9.1 Werkafspraken en voorwaarden met betrekking tot groenvoorzieningen
9.2 Werkafspraken en voorwaarden met betrekking tot bomen
10 Werken in gebieden met een archeologische verwachting
10.1 Regels voor werken in een gebied met een archeologische verwachting
11 Herstel openbare grond in oude staat
11.1 Vergoedingen voor herstel van de openbare grond in de oude staat
11.2 Regels voor herstel van de openbare grond in de oude staat door een vergunning- of instemminghouder

12 Beleid toekomstig gebruik ondergrond

12.1 Toekomstige ontwikkelingen
12.2 Ordening ondergrond
12.3 Ruimte creëren voor nieuwe ontwikkelingen door toetsing aan standaardprofiel, voorzienbare ontwikkelingen en het verwijderen van loze leidingen
12.4 Verwijderen loze leidingen
12.5 (Data)kaarten
13 Slotbepalingen
13.1 Toepassingsbereik
13.2 Inwerkingtreding
13.3 Citeertitel
Toelichting
Bijlagen
1. Standaardprofiel ondergrondse infrastructuur (dwarsprofiel)
2. Bomenposter (werken rondom bomen in Utrecht)
3. Overzichtskaart Binnenstad
4. Hoofdwegennet gemeente Utrecht
5. BLVC-plan
6. Contactpersonen gemeente Utrecht
7. Technische eisen voor in oude staat terugbrengen van niet gesloten verhardingen door instemming-/vergunninghouder.

Concept voorbehoud vaststelling verordening Kabels en Leidingen

2. Algemene verwijzingen, algemene begrippen en technische begrippen

2.1 Algemene verwijzingen

In dit handboek wordt op diverse onderdelen verwezen naar normen en richtlijnen die van toepassing zijn op de uit te voeren werkzaamheden. Hieronder een beknopte omschrijving:

a. BLVC-plan
In een BLVC-plan worden de maatregelen die worden genomen op het gebied van Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid en Communicatie genoemd.

b. CROW (oorspronkelijk: Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water en Wegenbouw en de Verkeerstechniek)
CROW is het nationale kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte. Deze stichting zonder winstoogmerk ontwikkelt, verspreidt en beheert praktisch toepasbare kennis voor beleidsvoorbereiding, planning, ontwerp, aanleg, beheer en onderhoud. Dat gebeurt in de vorm van handleidingen, richtlijnen en aanbevelingen en in samenwerking met alle belanghebbende partijen, waaronder Rijk, provincies, gemeenten, adviesbureaus, uitvoerende bouwbedrijven in de grond-, wateren wegenbouw, toeleveranciers en vervoerorganisaties.

c. Handboek bomen
Het handboek Bomen, dat is ontwikkeld door Norminstituut Bomen, heeft als doel de kwaliteitszorg rond bomen te verbeteren. Het instituut ontwikkelt en standaardiseert kwaliteitseisen, richtlijnen en normen voor werkzaamheden in, rond en met bomen. De bomenposter in Bijlage 2 'Werken rondom bomen in Utrecht' toont de kwetsbare boomzone direct rond een boom aan en laat zien welke belangrijke randvoorwaarden er gelden binnen deze kwetsbare boomzone voor de uitvoering van werkzaamheden.

d. HOR (Handboek Openbare Ruimte)
Het handboek openbare ruimte voorziet in een beleidskader waar de belangen van de 3 domeinen beheer, inrichting en gebruik zijn vertegenwoordigd.

e. NEN (Nederlands Normalisatie instituut)
Het Nederlands Normalisatie instituut helpt bedrijven en andere partijen om onderling heldere en toepasbare afspraken te maken. NEN draagt bij aan veiligheid, gezondheid, milieu en innovatie. Bedrijfsleven en andere partijen maken in normcommissies zelf afspraken over producten en werkwijzen. NEN bemiddelt in het afwegen van de verschillende belangen en zorgt voor neutrale procesbegeleiding. NEN biedt direct toegang tot Europese (NEN-EN) en mondiale normalisatieplatforms. De NPR (Nederlandse Praktijk Richtlijnen) geeft toelichting op en aanwijzingen voor het verantwoord gebruik van de NEN- (nationaal) en NEN-EN (Europees) normen.

f. RAW (Rationalisatie en Automatisering in de Grond-, Water- en Wegenbouw)
De RAW-systematiek, beheerd en onderhouden door CROW, is sinds jaar en dag de standaard voor bestekken in de grond-, water- en wegenbouw (GWW). Bij de meeste werken in de GWW wordt de systematiek gevolgd. Alle relevante (technische) eisen uit de meest recente Standaard RAW-bepalingen voor o.a. grondwerken, groenvoorzieningen, sleuf- en sleufloze technieken en leiding- en kabelwerk zijn leidend betreffende de uitvoeringsmethodiek.

g. VCA (Veiligheid Checklist Aannemers)

Onder voorbehoud van vaststelling Verordening Kabels en Leidingen

VCA is bedoeld om aannemers veiliger te laten werken en het aantal ongevallen te verminderen. VCA biedt een concrete en praktische invulling van wettelijke regelingen of vult deze aan. Elke VCA-gecertificeerde aannemer voldoet aantoonbaar aan een aantal verplichtingen uit de Arbowet.

2.2 Algemene begrippen

a. BOR: Afdeling Beheer Openbare Ruimte, gemeente Utrecht.
b. College: Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Utrecht.
c. CROW: Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en wegenbouw.
d. EOD: De Explosieven Opruimingsdienst Defensie
e. Netbeheerder: Degenen, waaronder de netbeheerder, onder wiens verantwoordelijkheid of leiding graafwerkzaamheden worden verricht. De rechtspersoon die handelt als beheerder van een net of netwerk voor de levering van elektriciteit, gas, water, (nutsbedrijven en alle aanbieders van openbare elektronische communicatienetwerken) hiermee gelijk gesteld een ieder die werkzaamheden uitvoert/laat uitvoeren.
f. Sleutelfunctionaris: Een functionaris die namens of in opdracht van de netbeheerder een belangrijke functie vervult in de dagelijkse uitvoering van de werkzaamheden en die daadwerkelijk wordt ingezet voor het uitvoeren van de opdracht.
g. Toezichthouder: De door het college aangewezen persoon die belast is met het houden van toezicht op de naleving van de Verordening kabels en leidingen gemeente Utrecht.
h. TVU: Tijdelijke Verkeersmaatregelen Utrecht.
i. TW: Telecommunicatiewet.
j. Verordening: Verordening kabels en leidingen gemeente Utrecht.
k. WIBON(v.h.: WION): Wet informatie-uitwisseling Bovengrondse en Ondergrondse Netten en Netwerken.

2.3 Technische begrippen

a. As-built tekening: Ook wel revisietekening, een gewaarmerkte tekening die van kabels of leidingen die gelegd zijn de werkelijk gerealiseerde ligging aangeeft in X-, Y- coördinaten volgens het Rijksdriehoek (RD-) stelsel en hoeveel kabels of leidingen gelegd zijn in een sleuf(deel), tevens de specificaties;

b. Boring/persing: Het maken van een holle ruimte in de grond, met behulp van een sleufloze techniek, zonder daarbij de omringende grondslag te verwijderen;

c. Bovengrondse voorzieningen: Transformator-, schakel-, verdeel- en onderstations die onderdeel uitmaken van een net of netwerk, bovengronds in de openbare ruimte worden geplaatst;

d. Calamiteit: Een incident waarbij de omgeving mogelijk grote gevolgen kan ondervinden, die niet zelfstandig kan worden afgewikkeld en waarbij gecoördineerde inzet van hulpverleningsorganisaties en diensten van verschillende disciplines is vereist om de gevolgen te beperken;

e. Combiwerk: Het gecombineerd coördineren en uitvoeren van werkzaamheden van meerdere netbeheerders tegelijk op een graaflocatie. Dit zorgt voor vermindering van overlast voor burgers en minder schade omdat wegen en straten minder vaak worden opengebroken: alle noodzakelijke kabels of leidingen worden gelijktijdig of direct na elkaar aangelegd;

f. Gesloten verharding: Verhardingsconstructie bestaande uit een bitumen, cement of kunststof gebonden materiaal;

g. Graaflocatie: De locatie waar (graaf)werkzaamheden worden verricht;

Onder voorbehoud van vaststelling Verordening Kabels en Leidingen

h. Groenvoorzieningen: Het geheel van de aanplant, zoals bomen, beplanting, bosplantsoen, bloemberm, gras en gazon in een gebied;

i. Handholes/distributiepunten: Afsluitbare ondergrondse holle behuizing voor het onderbrengen van telecommunicatie apparatuur met toegangsluik onder de verharding of op maaiveldniveau;

j. Huisaansluiting: Voor wat betreft het begrip huisaansluiting is aangesloten bij de aanduiding van een huisaansluiting in het kader van de Wet informatie-uitwisseling boven- en ondergrondse netten (afgekort WIBON). Een nadere toelichting op dit begrip huisaansluiting kan gevonden worden in de memorie van toelichting bij de wet van 28 januari 2010 tot wijziging van de Wet informatie ondergrondse netten in verband met uitsluiting van huisaansluitingen (Kamerstukken II 2007/08, 31 540, nr.3, blz.2);

k. Instemmingsbesluit: Besluit van het college op een melding van voorgenomen werkzaamheden aan kabels ten behoeve van een openbaar elektronisch communicatienetwerk, als bedoeld in artikel 5.4, eerste lid van de telecommunicatiewet en artikel 15 van de verordening;

l. Kabel- en leidingentracé: Traject in de lengterichting van de weg waarvan het college heeft bepaald waar kabels of leidingen kunnen worden gelegd;

m. Kabels of leidingen: Het begrip kabels en leidingen is gebaseerd op de begripsbepaling van net uit de Wet informatie-uitwisseling boven en ondergrondse netten en netwerken (WIBON). Daarbij is een verbreding aangebracht om ook de werkzaamheden in verband met bovengrondse kabels en leidingen, inclusief ondersteunings- en beschermingswerken onder de werking van deze verordening te brengen.
Als voorbeeld van dergelijke bovengrondse ondersteunings- en beschermingswerken kunnen schakelkasten worden genoemd, trafohuisjes, alsmede ook inrichtingen voor het telecommunicatieverkeer. Mantelbuizen, kabelgoten, handholes, lasdozen en duikers kunnen worden genoemd als voorbeelden van ondergrondse ondersteunings- en beschermingswerken. Met lege buizen worden bedoeld de werken die worden aangelegd met het oogmerk deel uit te gaan maken van een netwerk en ook buizen die worden aangelegd als voorziening voor medegebruik.
De regeling is niet van toepassing op (leidingen voor) WKO-installaties, omdat de aanleg (deels), en het hebben en houden en verwijderen uitsluitend, via een opstalrecht wordt geregeld. In het opstalrecht is een specifieke kostenregeling voor het verwijderen van leidingen opgenomen. Voor het hebben en houden van een WKO-installatie heeft daarom men ook geen vergunning op grond van de Verordening kabels en leidingen Utrecht nodig. Men heeft wel een vergunning op grond van de APV nodig voor het opbreken van de weg.

n. Kadaster- sectie KLIC: Afdeling van het Kadaster die uitvoering geeft aan de Wet Informatieuitwisseling Bovengrondse en Ondergrondse Netwerken (WIBON) en het voorkomen van graafschade als doelstelling heeft en ook zorgdraagt voor de uitwisseling van kabel- of leidinggegevens (KLIC-meldingen);

o. Leggen van kabels: Het aanbrengen, leggen, onderhouden, omleggen, vernieuwen, herstellen, of verwijderen van kabels of leidingen en het verrichten van de hierbij behorende werkzaamheden;

p. Ligging: De werkelijke plaats van een kabel of leiding. Deze wordt aangegeven op een as-built tekening;

q. Mantelbuis: Beschermbuis van staal, beton of kunststof om een kabel of leiding;

Ontwerp voorafgaand aan vaststelling Verordening Kabels en Leidingen

r. Marktconforme kosten: Kosten zoals deze onder normale omstandigheden in een markteconomie op de desbetreffende markt worden gemaakt;

s. Montagegat/lasgat: Opbreking van maximaal 2 m², die wordt gemaakt voor de toegang tot een handhole, plaatsen van afsluiters, het opgraven van een kabelrol ten behoeve van klantaansluitingen, het maken van aftakkingen, voor het herstellen van kabel-/ leidingstoringen of voor inspectiedoeleinden;

t. Net of netwerk: Een ondergrondse kabel of leiding, daaronder mede begrepen lege buizen, ondergrondse ondersteuningswerken en beschermingswerken, bestemd voor transport van vaste, vloeibare of gasvormige stoffen, van energie of van informatie;

u. Omwonenden: De bewoners en bedrijfsmatige gebruikers van alle percelen, grenzend en in de omgeving van het tracé van kabels of leidingen;

v. Openbare gronden: Openbare gronden, als genoemd in artikel 1.1, van de Telecommunicatiewet;

w. Open verharding: Verharding bestaande uit elementen, waaronder bijzondere (sier)bestrating, of andere ongebonden materialen al of niet op een puinfundering, waaraan geen bindmiddel is toegevoegd;

x. Opslag: Vrijgekomen sleufmaterialen die tijdelijk worden opgeslagen, meestal naast de sleuf;

y. Registratiesysteem: Geautomatiseerd systeem van het college waarin instemmingen of meldingen van (graaf)werkzaamheden aan kabels of leidingen en alles wat daarmee samenhangt worden verwerkt door of namens het college of de netbeheerder;

z. Sleuf: De opening in de ondergrond die ontstaat door het verwijderen van verharding of grond ten behoeve van het leggen van ondergrondse infrastructuur;

aa. Spoedeisende werkzaamheden: Dringende reparatiewerkzaamheden door netbeheerder bepaald die geen uitstel dulden;

bb. Standaarddwarsprofiel: Het door het college vastgestelde en voor de netbeheerder verplichte schema’s voor de ligging van ondergrondse infrastructuur in de openbare grond (conform bijlage 1, volgend op het Handboek Openbare Ruimte van de gemeente Utrecht);

cc. Vergunning: Vergunning die op aanvraag verleend kan worden voor het hebben en houden van kabels of leidingen;

dd. Voorschriften: Uitvoeringsvoorschriften volgens het handboek;

ee. Werken: Een constructie, of werkzaamheden, niet zijnde een gebouw, die op de plaats van bestemming hetzij direct of indirect met de grond verbonden is, hetzij direct of indirect steun vindt in of op de grond;

ff. Werkzaamheden: Handmatige of mechanische (graaf)werkzaamheden, inclusief het opbreken en herstel van de sleufverharding, in de openbare grond in verband met de aanleg, instandhouding en opruiming van kabels of leidingen;

Ontwerp voorbehoud van vaststelling Verordening Kabels en Leidingen

gg. Werkzaamheden van niet Ingrijpende aard: Werkzaamheden inzake de aanleg, instandhouding of opruiming van ingrijpende aard en kabel of leiding met een tracélengte van maximaal 25 meter, uitgezonderd:
    - de plaatsing van handholes of bovengrondse kasten,
    - het verrichten van boringen of persingen, of
    - werkzaamheden in het gebied aangegeven op de kaart in de bijlage (Overzichtskaart binnenstad).

hh. WIBON: De Wet Informatie-uitwisseling Bovengrondse en Ondergrondse Netten en Netwerken (WIBON) verplicht de netbeheerder om, vóór het werk met mechanische grondroeringen begint, de tekeningen van alle aanwezige ondergrondse infrastructuur te raadplegen. De netbeheerder doet hiertoe een graafmelding c.q. oriëntatiemelding bij het Kadaster-sectie KLIC. Tevens verplicht de WIBON de leidingbeheerder en netbeheerder om direct na het leggen van ondergrondse infrastructuur de liggingsgegevens van deze leidingen digitaal beschikbaar te hebben voor raadpleging en bij het aantreffen van onbekende kabels of leidingen deze te melden bij het Kadaster- sectie KLIC.

Onder voorbehoud van vaststelling Verordening Kabels en Leidingen

3 Bereikbaarheid, verkeersmaatregelen, overlastbeperking

3.1 Bereikbaarheid aangrenzende gebouwen

1. De (graaf)werkzaamheden dienen qua tijd en uitvoeringswijze zodanig te worden gepland dat de bereikbaarheid van woningen, bedrijven, winkels en overige gebouwen (verder: objecten) voor (mindervalide) voetgangers, (brom) fietsers, gemotoriseerd (bestemmings-)verkeer en hulp- en afvalophaaldiensten, in overleg met de betrokkenen, altijd zo veel mogelijk in stand gehouden wordt. Dit geldt ook voor doodlopende straten of woonerven.
   Verder geldt:
   - De minimale doorrijbreedte voor hulpvoertuigen is 3,5 m en wordt altijd gewaarborgd.
   - Verkeer moet in beginsel om het werkvak heen kunnen rijden.
   - Indien het onvermijdelijk is dat een straat toch volledig afgesloten wordt, dan wordt dit tenminste 15 werkdagen voor aanvang van de werkzaamheden afgestemd met de toezichthouder, na goedkeuring van de toezichthouder worden de hulpdiensten hierover tenminste 10 werkdagen voor aanvang van de werkzaamheden geïnformeerd.
   - Brandkranen, afsluiters van drinkwater, gas, warmte en dergelijke blijven zichtbaar en toegankelijk;
2. Voor (mindervalide) voetgangers en (brom) fietsers is het toepassen van stevige loopplanken die voldoen aan de CROW richtlijnen ter plaatse van de toegang en (nood)uitgang naar objecten een vereiste. De loopplanken worden vlak en aansluitend aan elkaar geplaatst. Hierbij wordt tevens rekening gehouden met een goede toegankelijkheid voor kinderwagens en hulpmiddelen zoals rollators, rolstoelen en scootmobielen.
3. Indien een beperking van de bereikbaarheid onvermijdelijk is en tot gevolg heeft dat:
   - de hulp- en afvalophaaldiensten objecten niet voldoende kunnen naderen;
   - de bevoorrading van winkels en bedrijven anders dan normaal moet worden geregeld;
   - met de betrokkenen, aanwonenden of andere belanghebbenden geen overeenstemming kan worden bereikt over de beperking van de bereikbaarheid;

   Worden de maatregelen die de netbeheerder moet nemen vastgelegd in de vergunning en overlegt de netbeheerder minimaal 10 werkdagen voor start van de werkzaamheden met de toezichthouder. De toezichthouder geeft aan welke maatregelen de netbeheerder moet nemen om de bereikbaarheid zoveel als mogelijk is te waarborgen. De afspraken worden schriftelijk of per e-mail vastgelegd.

3.2 Maatregelen in het belang van het verkeer

1. Ten behoeve van de verkeersmaatregelen zijn de meest recente CROW uitgaven van toepassing.
2. Indien er werkzaamheden van ingrijpende aard plaatsvinden in de Binnenstad (Bijlage 3) of aan het hoofdwegennet (Bijlage 4) is het noodzakelijk om een BLVC plan aan te leveren. Dit dient om de overlast voor de omgeving zo veel mogelijk te beperken. Een specificatie van een BLVC plan is te vinden in Bijlage 5.
3. Indien een straat volledig afgesloten moet worden voor doorgaand verkeer dient de netbeheerder dit tenminste 15 werkdagen voor aanvang van de werkzaamheden te melden aan de toezichthouder. De toezichthouder moet hiervoor schriftelijk of per e-mail toestemming verlenen. Na toestemming van de toezichthouder worden de hulpdiensten, door de netbeheerder, hierover tenminste 10 werkdagen voor aanvang van de werkzaamheden geïnformeerd. Als het college het noodzakelijk acht, bijvoorbeeld wanneer vanwege de werkzaamheden een belangrijke verkeersweg moet worden afgesloten, kan het college de netbeheerder verplichten om de werkzaamheden (zo veel mogelijk) in de weekeinden, avonduren of ´s nachts uit te voeren wanneer de omgeving dit toelaat in het kader van geluidoverlast. Voor het werken in de avondperiode moet een ontheffing worden aangevraagd. Afhankelijk van de ontheffing wordt het aantal decibel bepaald zoals omschreven in de Handhaafinstructie geluidhinder veroorzaakt door bouw- sloop- en renovatiewerkzaamheden.

Ondergronds Netbeheer van verstelling Verordening Kabels en Leidingen

4. Tijdens de verkeersspits (6:30 tot 9:30 uur en 15:30 tot 19:00 uur) mogen er geen werkzaamheden op of langs hoofdwegen of gebiedsontsluitingswegen, conform bijlage 4 worden uitgevoerd. Indien de netbeheerder aantoonbaar zorgt voor een goede verkeersdoorstroming en verkeersafwikkeling kan de toezichthouder hiervoor toestemming verlenen. Dit moet vooraf worden aangevraagd en schriftelijk of per e-mail door de toezichthouder zijn vastgelegd.
5. Ten behoeve van de bereikbaarheid voor gemotoriseerd (bestemmings-)verkeer kan toepassing van tijdelijke verkeersmaatregelen of aanbrengen tijdelijke verkeersvoorzieningen noodzakelijk zijn. Bermen en gazons worden door de netbeheerder altijd beschermd tegen spoorvorming.

6. De vereiste verkeersmaatregelen voor omleidingen of werkzaamheden bij stationaire wegafzettingen moeten worden weergegeven conform CROW 96b. Wanneer er geen sprake is van werkzaamheden van niet-ingrijpende aard, moet er door de netbeheerder een gedetailleerd verkeers- en tijd plan worden voorgelegd aan TVU, respectievelijk de toezichthouder, minimaal 10 werkdagen voor aanvang van de werkzaamheden
7. Als de door de netbeheerder uit te voeren werkzaamheden begeleid dienen te worden door tijdelijke verkeersregelinstallaties (VRI), dan meldt de netbeheerder dit vooraf bij de toezichthouder. Binnen 15 werkdagen na melding wordt dit door de toezichthouder beoordeeld. Aanwijzingen en dergelijke door de toezichthouder namens het college worden opgevolgd voordat de tijdelijke VRI in gebruik wordt genomen
8. De verkeersvoorzieningen mogen maximaal 72 uur voor aanvang van de werkzaamheden, met de voor- of beeldzijde afgedraaid van het verkeer, worden aangebracht. De verkeersvoorzieningen worden niet aan b.v. lichtmasten bevestigd en ontnemen het zicht op de overige bebording en het zicht van eventuele camera's niet. De verkeersvoorzieningen worden op de dag van aanvang van de werkzaamheden met de voor- of beeldzijde naar het verkeer geplaatst.
9. Verkeersvoorzieningen die (tijdelijk) geen dienst (meer) doen worden meteen verwijderd c.q. afgedraaid of afgedekt tot het tijdstip dat deze weer nodig zijn
10. De (onder)aannemer die de verkeersvoorzieningen op zet of verwijdert, is in het bezit van een KOMO procescertificaat op basis van de BRL-9101.
11. Indien tijdelijke verkeersvoorzieningen in een verharding aangebracht moeten worden, wordt het te verwijderen verhardingsmateriaal afgevoerd en na verwijdering van de verkeersmaatregel weer terug aangebracht. Bij natuursteen zal in de eerste instantie worden verzocht om voor het aanbrengen van natuursteen aan het werk te gaan. Indien dat niet mogelijk is zal de netbeheerder in overleg met de toezichthouder overgaan tot het maken van nadere afspraken hieromtrent.
12. De netbeheerder zorgt voor de instandhouding van de verkeersvoorzieningen, ook buiten de normale werktijden en zorgt, indien van toepassing, voor een zo spoedig mogelijk herstel. Dit geldt ook voor eventueel geplaatste verkeersvoorzieningen. Eventuele aanwijzingen van een toezichthouder met betrekking tot verkeersmaatregelen worden meteen opgevolgd.
13. Namens het college kan de toezichthouder vanwege verkeerstechnische redenen de netbeheerder verplichten bouwhekken te plaatsen rondom ontgravingen.
14. Plaatsing van onverlichte obstakels voldoen aan CROW publicatie 130, "richtlijn voor het markeren van onverlichte obstakels" (ISBN 90 6628 283 5).

Onder voorbehoud van vaststelling Verordening Kabels en Leidingen

3.3 Maatregelen ten behoeve van de overlastbeperking

1. Het is niet toegestaan om zonder expliciete toestemming van het college van B&W op zaterdagen, zondagen en nationale feestdagen werkzaamheden uit te voeren in de openbare ruimt. Uitzondering hierop is het verhelpen van storingen. De sleuf, inclusief verharding, moet volledig afgewerkt zijn en er mag geen puin en/of afval meer binnen de werkomgeving aanwezig zijn.
2. Het is niet toegestaan om op werkdagen voor 7.00 uur en na 19.00 uur werkzaamheden uit te voeren in de openbare ruimte. In overleg met en na toestemming van de toezichthouder kan hiervan worden afgeweken. Hiervoor dienen dan wel de benodigde ontheffingen te worden aangevraagd.
3. Op vrijdag of de dag voorafgaande aan een nationale feestdag of een vakantieperiode van de netbeheerder wordt het graven van sleuven en het trekken of leggen van kabels of leidingen binnen de gemeente Utrecht, etc. gestaakt. De sleuf wordt aangevuld en verdicht en de verharding wordt weer aangebracht. Uiterlijk om 16:00 uur zijn alle werkzaamheden gereed en is de werkomgeving opgeruimd.
4. Het derde lid is overeenkomstig van toepassing op de dag voorafgaande aan alle door de burgemeester vergunde evenementen (kermis, (jaar)markt, etc., incl. de opbouw- en afbreekperiode) op de evenementenlocatie en de directe omgeving daarvan. Via de vergunning of het instemmingsbesluit zal in de vorm van aanvullende voorschriften hier aandacht aan worden besteed.

5. Het eerste tot en met het vierde lid gelden, tenzij er met de toezichthouder afwijkende afspraken worden gemaakt
6. Voor zonsondergang zijn alle ontgravingen gedicht en ter plaatse van wegkruisingen, inritten e.d. van een provisorische verharding voorzien. Hiervan wordt alleen afgeweken in bijzondere gevallen en uitsluitend met goedkeuring van de toezichthouder. Wanneer sleuven of lasgaten na zonsondergang niet zijn gedicht, worden deze afgezet door een deugdelijke omheining voorzien van de voorgeschreven bebakening en verlichting.
7. De netbeheerder doet alles wat verwacht mag worden en wat redelijkerwijs mogelijk is om hinder als gevolg van b.v. lawaai, stank, stof, modder, e.d. veroorzaakt door voertuigen, machines, apparaten, etc. tot een aanvaardbaar niveau te beperken. In aanvulling op het bepaalde in de ‘Handhaafinstructie geluidhinder veroorzaakt door bouw-, sloop- en renovatiewerkzaamheden geldt het volgende:
   De te gebruiken graafmachines, aggregaten, compressoren etc. worden op ruime afstand van de bestaande bebouwing opgesteld en zodanig afgeschermd, dat de geluidssterkte van 7.00 uur tot 17.00 uur op de gevels van de woningen niet meer is dan 80 dB(A) en van 17.00 uur tot 7.00 uur niet meer is dan 40 dB(A) op de gevel van de dichtstbijzijnde woning of ander geluidsgevoelig gebouw. Daarnaast er rekening te worden gehouden met de maximale blootstellingstijd in dagen.
8. Bij werkzaamheden in de nabijheid van religieuze gebouwen en begraafplaatsen tijdens erediensten c.q. uitvaarten betracht de netbeheerder het nodige respect, beperkt bouwlawaai en zeker geen elektronische muziek. Een en ander in overleg met de toezichthouder. De netbeheerder stelt zich vooraf op de hoogte van de plaatselijke gebruiken.
9. Indien de netbeheerder bij hoge uitzondering wordt toegestaan of verplicht om op zaterdagen, zondagen, nationale feestdagen of ’s avonds c.q. ‘s nachts te werken is netbeheerder verplicht alle nadere aanwijzingen van de toezichthouder op te volgen en zelf zorg te dragen voor eventuele benodigde aanvullende vergunningen of ontheffingen.
10. In de binnenstad zijn grootschalige opbrekingen in de maanden juli, augustus en december en tijdens feest- en gedenkdagen in beginsel niet toegestaan. Met grootschalige opbrekingen worden opbrekingen bedoeld waarbij een groot deel van de winkelstraat of de toegangswegen hier naartoe worden opgebroken. Het belang van de bewoners en winkeliers moet altijd worden meegewogen in de keuze om deze opbrekingen wel of niet toe te staan in de genoemde periode.

Onder voorbehoud van vaststelling Verordening Kabels en Leidingen

4 Communicatie, meldingen en Breekverbod

4.1 Communicatie op de graaflocatie, (bouw)overleg

1. Namens de netbeheerder dient er altijd één aan te spreken verantwoordelijke persoon beschikbaar te zijn. De naam van deze persoon moet bij alle betrokken partijen bekend zijn, bijvoorbeeld doormiddel van vermelding in de bewonersbrief bij aanmelden van het werk bij de toezichthouder. Deze persoon moet controleren en verifiëren of alle gespecificeerde materialen worden toegepast en of de werkzaamheden worden uitgevoerd volgens de tracétekeningen en de gemaakte afspraken, en dat de uitvoering volgens het instemmingsbesluit of de vergunning verloopt. Hij geeft direct informatie en verleent medewerking indien de toezichthouder daarom vraagt.
2. De netbeheerder zorgt ervoor dat de sleutelfunctionarissen in de gehele projectorganisatie de Nederlandse taal voldoende beheersen in woord en geschrift.
3. De projectorganisatie of initiatiefnemende netbeheerder en de afzonderlijke netbeheerders van de werkzaamheden nodigen desgewenst de toezichthouder uit bij alle bouwvergaderingen die worden gehouden. De notulen van de bouwvergaderingen worden op de gebruikelijke wijze, per project te bepalen, beoordeeld en vastgesteld door de initiator van de vergadering.
4. Bij (grootschalige) projecten die een bovengemiddelde impact hebben op de openbare ruimte en de veiligheid van de leefomgeving, kan er op initiatief van de toezichthouder op regelmatige tijden een voortgangsoverleg met alle betrokken partijen worden vereist. Van deze vergaderingen worden notulen opgesteld en binnen een redelijke termijn van 5 werkdagen naar de deelnemers toegestuurd. Deze notulen worden op de gebruikelijke wijze, per project te bepalen, beoordeeld en vastgesteld door de vergadering.
5. Voorafgaand aan de start van de werkzaamheden stelt de netbeheerder de belanghebbenden en omwonenden schriftelijk op de hoogte met een bewonersbrief. Bij werkzaamheden van niet-ingrijpende aard dient deze brief minimaal 3 werkdagen voor de start van de werkzaamheden te zijn bezorgd. Bij werkzaamheden van ingrijpende aard dient de bewonersbrief 14 dagen van tevoren te zijn bezorgd. De toezichthouder kan de netbeheerder vragen om het concept van de bewonersbrief voorafgaand aan de bezorging ter goedkeuring voor te leggen. In de bewonersbrief wordt in ieder geval informatie gegeven over:
   - Het moment van de uitvoering (datum en tijdstippen);
   - De aard van de werkzaamheden (wat wordt er gedaan);
   - De duur van de voorgenomen werkzaamheden;
   - De bereikbaarheid van de woonomgeving;
   - De plaats van de voorgenomen werkzaamheden (straatnamen);
   - Het te verwachten ongemak;
   - De opdrachtgever van de voorgenomen werkzaamheden;
   - De contactpersoon van het coördinerend bedrijf incl. contactgegevens (naam en telefoonnummer van de uitvoerder van de aannemer).

   Indien het werk uitloopt dienen belanghebbenden en omwonenden hierover te worden geïnformeerd. Ook wanneer er sprake is van spoedeisende werkzaamheden die gevolgen hebben voor de omwonenden dienen deze op de volgende werkdag hiervan op de hoogte te worden gesteld, hierover moet contact op worden genomen met het wijkbureau en de toezichthouder.

4.2 Melding aanvang en einde werk

1. De netbeheerder meldt de aanvang van zijn werkzaamheden uiterlijk 14 werkdagen van tevoren per email (zie vijfde lid van dit artikel), of per gemeentelijk digitaal meldsysteem, bij het college, met opgave van graaflocaties en uitvoeringsdatum. Dit geldt tevens voor werkzaamheden waarvoor door het college al een instemmingsbesluit of een vergunning is afgegeven.

Onder voorbehoud van vaststelling Verordening Kabels en Leidingen

2. Zodra de werkzaamheden zijn uitgevoerd meldt de netbeheerder na (gezamenlijke) oplevering de werkzaamheden binnen 15 werkdagen per email (zie vijfde lid van dit artikel), en per gemeentelijk digitaal meldsysteem, gereed bij het college. De werkzaamheden zijn gereed wanneer:

- de openbare grond op een correcte wijze is hersteld en in opgeruimde staat is achtergelaten;
- de straatwerkbonnen allemaal (digitaal) zijn ingeleverd;
- de klachten van omwonenden of bedrijven etc. in behandeling zijn genomen, en voor zover mogelijk (direct) zijn opgelost, exclusief het afhandelen van eventuele schadeclaims.

3. Als de netbeheerder voorziet dat het werk langer gaat duren dan vooraf vergund, meldt de netbeheerder dit aan de vergunningverlener. Deze kan de uitloop met TVU bespreken, waarna aan de netbeheerder wordt meegedeeld of het werk afgemaakt mag worden danwel op een latere datum moet worden afgemaakt.

4. Spoedeisende werkzaamheden ten gevolge van (ernstige) belemmering of storing worden per e-mail en per gemeentelijk digitaal meldsysteem, voorafgaand aan de start van de werkzaamheden gemeld. Als een melding vooraf niet mogelijk is, wordt de melding uiterlijk voor 9:00 uur op de eerste werkdag na de start van de uitvoering per e-mail en digitaal meldsysteem (zie vijfde lid van dit artikel) gemeld. Indien voor spoedeisende werkzaamheden c.q. calamiteiten een wegafsluiting noodzakelijk is worden de hulpdiensten per direct ingelicht door de netbeheerder.

5. Meldingen met betrekking tot aanvang en einde werk worden per email, of per gemeentelijk digitaal meldsysteem, gemeld. De melding bevat tenminste de volgende gegevens:

a) Adres van werkzaamheden;
b) Naam van de netbeheerder;
c) Naam van netbeheerder inclusief naam contactpersoon en telefoonnummer;
d) Kenmerk van de vergunning

4.3 Uitwisselen informatie:

1. Het college kan een netbeheerder, vergunningaanvrager, vergunninghouder, of een rechthebbende verzoeken, binnen een door het college bepaalde termijn, de informatie te geven, welke het college nodig acht voor een goed beheer van de openbare gronden.
2. Informatie over horizontale en zo mogelijk de verticale ligging van een kabel of leiding in een specifiek tracé dient binnen 48 uur na het verzoek digitaal op coördinaat te zijn geleverd (tenzij het college in het verzoek een andere termijn heeft gesteld). Het college kan nadere eisen stellen aan de wijze waarop de informatie moet worden aangeleverd.
3. Het college kan een netbeheerder verzoeken planningsoverzichten te verstrekken over een periode van maximaal vijf jaar.
4. Het college kan een netbeheerder verzoeken digitale tracé-informatie te geven over mogelijke toekomstige uitbreidingen of aanpassingen van zijn netwerk over een periode van vijf jaar ten behoeve van het ontwikkelen en vaststellen van beleid met betrekking tot de ordening van de ondergrond en het opstellen van de in hoofdstuk 12 bedoelde (data)kaarten.
5. In de volgende gevallen dient men een vergunningsoverleg te houden met de gemeente en vooraf aan dit overleg een concepttracé in te dienen:
   a) Het betreft een tracé in de binnenstad (bijlage 3) en de uitvoering duurt langer dan 2 werkdagen;
   b) Het tracé bevind zich in een gebied met weinig ruimte onder de grond, bijvoorbeeld vooroorlogse wijken of wijken met smalle trottoirs;
   c) Het tracé bevind zich in een gebied met monumentale bomen of bomen met een stamdoorsnee van 40 centimeter of meer op een hoogte van 1,30 meter;

Ontwerp voorbereiding vaststelling Verordening Kabels en Leidingen

d) De lengte van het tracé is langer dan 1 km.

Onder voorbehoud van vaststelling Verordening Kabels en Leidingen

4.4 Breekverbod

1. Door of namens het college kan een breekverbod worden ingesteld voor beperking van overlast voor bijvoorbeeld bewoners, bezoekers en winkeliers, voor de periode van medio november tot en met de eerste week van januari en voor de periode medio juli tot en met begin september.

   Behoudens spoedeisende werkzaamheden, zwaarwegende argumenten en calamiteiten, is het tijdens een breekverbod niet toegestaan in de openbare ruimte de verharding (in eigendom en beheer van de gemeente) op te breken of aan te brengen. Ook is het tijdens een breekverbod niet toegestaan om buiten de verharding te graven.

2. Namens het college kan een breekverbod worden ingesteld bij weersomstandigheden waarbij de uitvoering van de werkzaamheden tot overlast voor de bewoners of schade kan leiden, bijvoorbeeld bij vorst, maar ook bij wateroverlast, zware sneeuwval of ijzel. Onder andere breuk van vastgevroren bestratingsmateriaal of niet goed kunnen verdichten van de ondergrond wordt voorkomen door het instellen van het breekverbod.

3. Tijdens alle door de burgemeester vergunde evenementen (kermis, (jaar)markt, etc., incl. de opbouwen afbreekperiode) is het breekverbod op de evenementenlocatie en de directe omgeving daarvan altijd van kracht. De netbeheerder houdt hiermee rekening en vraagt daartoe tijdig de evenementenkalender op.

4. Behoudens het bepaalde in het derde lid geeft de toezichthouder namens het college in alle gevallen aan wanneer het breekverbod van toepassing is en geeft tijdig of in ieder geval 1 werkdag van te voren aan wanneer het breekverbod weer is opgeheven. De netbeheerder houdt zich aan het breekverbod en de werkzaamheden worden na beëindiging van het breekverbod pas weer hervat.

Onder voorbehoud van vaststelling verordening kabels en leidingen

5 Aansprakelijkheid, Schade, Verzekeringen en Veiligheid

5.1 Aansprakelijkheid

1. Ongeacht de instemming- of vergunningsverlening door het college of goedkeuring door andere bevoegde instanties, is de netbeheerder te allen tijde tegenover de gemeente of derden aansprakelijk voor schade als gevolg van de uitvoering van het werk. De wettelijke bepalingen aangaande onrechtmatige daad en aansprakelijkheid uit boek 6 Burgerlijk wetboek zijn hier van toepassing.

2. De aanleg, instandhouding en de opruiming van kabels of leidingen geschiedt op een zodanige wijze dat het beheer van kabels of leidingen van andere netbeheerders niet in gevaar wordt gebracht of zonder noodzaak wordt bemoeilijkt. Als hiermee in strijd wordt gehandeld neemt de netbeheerder maatregelen ten aanzien van de betreffende kabels of leidingen, waaronder zo nodig het verplaatsen daarvan, om aan die strijdigheid een einde te maken.

3. De netbeheerder vrijwaart de gemeente voor alle aanspraken van derden wegens schade, die het gevolg zijn van het (ver)leggen, verwijderen, repareren en dergelijke van kabels of leidingen.

4. De netbeheerder is aansprakelijk voor schade aan gemeente-eigendommen die het gevolg is van het (ver)leggen, verwijderen, repareren en dergelijke van kabels of leidingen. Bij gecombineerde kabel- of leidingaanleg zijn de deelhebbende netbeheerders gezamenlijk aansprakelijk tegenover de gemeente.

5. Het bepaalde in het derde en vierde lid, mits voldaan wordt aan de vereisten van het aansprakelijkheidsrecht, geldt ook indien het (ver)leggen c.q. verwijderen van kabels of leidingen wordt uitgevoerd in opdracht of op verzoek van het college.

6. Indien een netbeheerder een kabel c.q. leidingtracé wil aanleggen in een gebied waarvan de bodem verontreinigd is of blijkt te zijn, is de gemeente c.q. het college niet aansprakelijkheid voor de daaruit voortvloeiende schade. De gemeente is niet verplicht de grond te saneren, tenzij er anders is overeengekomen.

7. Het risico voor het afvoeren en aanvoeren van bouwstoffen ligt altijd bij de netbeheerder. De netbeheerder voldoet daarbij aan alle eisen en (milieu-) voorschriften.

5.2 Schade

1. De netbeheerder neemt alle redelijkerwijs mogelijke maatregelen om te voorkomen dat schade wordt toegebracht aan eigendommen van de gemeente of derden.

2. Wordt er desondanks schade aan eigendommen van de gemeente of derden (bijvoorbeeld: kabels en leidingen van andere netbeheerders, verkeersborden, groenvoorzieningen, eigendommen van particulieren enzovoorts) toegebracht dan geeft de netbeheerder dit zo spoedig mogelijk, in elk geval binnen 24 uur, schriftelijk door aan de toezichthouder of aan belanghebbende derden.

3. Bij ernstige schade (beschadigen bekleding van leidingen of beschadigen van mantels van kabels) dient direct contact met de betreffende instanties te worden opgenomen teneinde een calamiteit te voorkomen.

4. Bij schade aan eigendommen van de gemeente beslist het college of zij de schade laat herstellen op kosten van de netbeheerder, of dat de netbeheerder de schade voor eigen rekening zelf mag herstellen, of dat de netbeheerder de schade aan het college dient te vergoeden.

Ondergrondbeheer Vastlegging Verplaatsing Kabels en Leidingen

5. Schades die het college als gevolg van kabel- of leidingwerkzaamheden lijdt worden door de netbeheerder hersteld c.q. vergoed. De situatie van de ondergrond, de verharding (inclusief bijzondere (sier)bestrating) en groenvoorzieningen wordt teruggebracht in de oorspronkelijke staat. Het college accepteert geen verslechtering.

6. Indien binnen 3 jaar na aanleg, groot onderhoud of herinrichting van openbare gronden een netbeheerder werkzaamheden wil uitvoeren, kan het college als het de beheerder vooraf heeft meegedeeld dat de verharding ter plaatse zou worden vernieuwd (dit kan ook via planningsoverzichten e.d.), en alle belangen en de mogelijke alternatieven meewegend, uitvoering van die werkzaamheden weigeren indien dit te grote schade aan gemeentelijke werken veroorzaakt. Het college en namens het college de toezichthouder en de netbeheerder voeren een overleg waarbij wordt onderzocht op welke wijze die schade kan worden voorkomen of beperkt. Hierbij wordt ook onderzocht of de kabels of leidingen via een ander tracé worden gelegd. Het college kan opbreken van het wegdek niet weigeren als hierdoor de leveringsplicht van de beheerder wordt geschonden. Indien dit niet mogelijk blijkt zijn en de verharding binnen 3 jaar moet worden opgebroken, kan het college als voorwaarde voor de vergunningverlening eisen de verharding door de netbeheerder over een grotere of volle breedte opnieuw wordt gelegd respectievelijk beheerobjecten op kosten van de netbeheerder worden vervangen. Ook de gemeente dient vooraf overleg te voeren met de netbeheerders ter afstemming om hen niet onnodig met kosten op te zadelen. Bij zwaarwegende maatschappelijke belangen kan het college altijd afwijken. Denk hierbij aan de leveringszekerheid in het kader van de Drinkwaterwet.

7. Vóór aanvraag van het instemmingsbesluit of de vergunning worden specifieke afspraken tussen het college en de netbeheerder gemaakt. Afhankelijk van de omvang van het werk kan in de voorwaarden "het 1e jaar onderhoud groen" en/of "inboet beplanting na het 1e groeiseizoen" worden voorgeschreven. De gemaakte afspraken worden vastgelegd in het instemmingsbesluit of in de vergunning.

8. Toezicht en handhaving op bomen vindt plaats conform de Beleidsregel Handhaving illegaal vellen of beschadigen van bomen gemeente Utrecht, vastgesteld door het college op 26 Januari 2021. Daarnaast wordt voor achteraf vastgestelde schade aan bomen de netbeheerder aansprakelijk gesteld voor het schadebedrag.

9. Schade die ontstaat binnen de werkomgeving: van schade die ontstaat binnen de werkomgeving van de netbeheerder is sprake als ten gevolge van werkzaamheden schade ontstaat aan materialen, lichtmasten, verkeersregelinstallaties (VRI’s), geparkeerde auto's, e.d. Voor zover het gemeentelijke eigendommen betreft, zal het college deze schade verhalen op de netbeheerder. Afhankelijk van de specifieke situatie kan het wenselijk zijn dat er voorafgaand aan de werkzaamheden een gezamenlijke (toezichthouder en netbeheerder) schouw van de werkomgeving plaatsvindt. De bevindingen worden vastgelegd door de netbeheerder

10. Aanstootgevende graffiti, leuzen, posters en dergelijke die aangebracht zijn op bovengrondse voorzieningen die eigendom zijn van netbeheerders worden per 1e aanzegging en in principe binnen 5 werkdagen door of in opdracht van de netbeheerder verwijderd.

5.3 Vergoeding van herstelkosten

1. Het college draagt zelf zorg voor de herstelwerkzaamheden van verharding of groenvoorzieningen, tenzij anders overeengekomen tussen de toezichthouder namens het college en de netbeheerder en schriftelijk vastgelegd. Deze herstelwerkzaamheden brengt het college tegen de marktconforme kosten

Ontwerp voor oud van vaststelling Verordening Kabels en Leidingen

in rekening bij de netbeheerder. Hierin is begrepen inboet (5%), degeneratie, beheer en onderhoud door de gemeente.

2. De netbeheerder draagt de kosten voor herstel- en/of degeneratie- en beheerskosten die berekend worden conform de vigerende herstraattarieven (zie VNG/GPKL). Nadat de toezichthouder namens het college de hoeveelheid hersteld straatwerk of te herstellen asfalt heeft vastgelegd, ontvangt de netbeheerder een factuur voor de vastgestelde kosten. Het hersteltarievenblad wordt jaarlijks geïndexeerd.
3. Alle (extra) kosten die door de netbeheerder of het college gemaakt moeten worden vanwege werkzaamheden m.b.t. kabels of leidingen, calamiteiten of een gevolg zijn van de voorwaarden en eisen die zijn opgenomen in de verordening, de nadere regels, het instemmingsbesluit of in de vergunning komen zijn voor rekening van de netbeheerder.

5.4 Verzekeringen

1. De dekking van de verzekering loopt minstens vanaf de dag dat het werk start tot het eind van de onderhoudsperiode. Het college hanteert een standaard onderhoudstermijn van 12 maanden.

2. Onverminderd het bepaalde in het eerste lid van dit artikel dient de netbeheerder en de door hem ingeschakelde derden te beschikken over een verzekering die afdoende dekking biedt voor wettelijke aansprakelijkheid jegens de gemeente en derden voor schade welke voortvloeit uit de uitvoering van de vergunde activiteiten.

5.5 Veiligheid en Calamiteiten

1. Alle werkzaamheden worden uitgevoerd met inachtneming van de geldende wet- en regelgeving ten aanzien van veiligheid en arbeidsomstandigheden (bijvoorbeeld bij extreem lage of hoge gevoelstemperaturen mogen werknemers niet doorwerken). De voorschriften die op dit gebied van kracht zijn (zie: www.arboportaal.nl) zijn op het werk beschikbaar en de betrokken werknemers worden volledig geïnstrueerd.
2. Het college kan de netbeheerder in het kader van de (verkeers-)veiligheid verplichten bouwhekken te plaatsen rondom ontgravingen. Rondom het opslagterrein van de netbeheerder is het plaatsen van bouwhekken altijd verplicht.
3. De toezichthouder kan vanuit de publieke taakstelling van het college controleren of het werk veilig wordt uitgevoerd. De toezichthouder is bevoegd om bij onveilige situaties correctieve maatregelen af te dwingen of de werkzaamheden stil te leggen.
4. Wanneer als gevolg van een storing in- of toegebrachte schade aan een net of netwerk van een netbeheerder de (verkeers-)veiligheid of de volksgezondheid in gevaar komt is er sprake van een calamiteit.
5. Calamiteiten worden direct na signalering bij de toezichthouder gemeld.
6. Storingen of schades aan voorzieningen van de netbeheerders meldt de netbeheerder bij het nationale nummer 0800-9009.
7. Wanneer de calamiteit van dusdanige aard of omvang is dat er hulpdiensten moeten worden ingeschakeld meldt de netbeheerder dit direct bij alarmnummer 112.
8. Indien het noodzakelijk is dat, voor de (verkeers-)veiligheid of bescherming van de volksgezondheid, direct afzettingen worden geplaatst of (een deel van) de weg(-en) wordt afgesloten dan wordt dit tevens gemeld bij alarmnummer 112 én bij de toezichthouder.

5.6 Bodemkwaliteit

1. Bij werkzaamheden in de grond en water is de zorgplicht uit de Wet bodembescherming (Wbb) onverkort van toepassing. Dit is vooral van belang bij het werken in verontreinigde bodem. Om aan de vigerende wet- en regelgeving te voldoen werkt de netbeheerder in elk geval altijd volgens de meest actuele versie van deze richtlijnen.

Ontwerp voorbehoud van vaststelling Verordening Kabels en Leidingen

2. Afhankelijk van de lokale bodemkwaliteit neemt de netbeheerder passende maatregelen om negatieve gevolgen voor de medewerkers en de omgeving (passanten, omwonenden enzovoort) te voorkomen. Dit kan alleen als van te voren voldoende bekendheid is over de lokale bodemkwaliteit, hetgeen wordt bereikt door middel van gedegen vooronderzoek.

5.7 Peilen en hoofdafmetingen

1. De netbeheerder dient zelf door meetwerk, zowel qua horizontale als verticale maatvoering, het tracé in detail uit te zetten en is zelf verantwoordelijk voor de juistheid daarvan. Namens het college treedt de toezichthouder slechts toetsend c.q. controlerend op in het kader van de verordening.

2. Bij de aanleg van kabels of leidingen in een nieuwbouwplan, waarbij (nog) geen woningen etc. aanwezig zijn om als vast punt voor maatvoering te dienen, zal namens het college door de projectleider van het nieuwbouwplan een aantal maten in overleg door piketpaaltjes of krijtmarkeringen worden aangegeven op verzoek van de netbeheerder. De netbeheerder vraagt dit 2 weken voor aanvang aan bij het college. Dit geldt alleen voor gronden die eigendom zijn van de gemeente. Bij graafwerk in particulier eigendom maakt de netbeheerder met betreffende grondeigenaar of projectontwikkelaar hierover rechtstreeks afspraken.
3. Het in stand houden (borgen/verklikken) van de peilen en hoofdafmetingen vallen onder de verantwoordelijkheid van de netbeheerder.

5.8 Grondwaterstanden en bronbemaling

1. Afwijkingen of veranderingen in de (door het college) opgegeven grondwaterstanden geven de netbeheerder geen recht op schadevergoeding of andere financiële tegemoetkomingen.
2. Indien naar inzicht van de netbeheerder bronbemaling noodzakelijk is om de werkzaamheden uit te kunnen voeren zorgt de netbeheerder zelf voor de noodzakelijke vergunning(en). Voor het onttrekken van grondwater en voor lozing op het oppervlaktewater is in veel gevallen een watervergunning van een Waterschap nodig.
3. Indien bronneringswater op het gemeentelijke rioolstelsel moet worden geloosd, vraagt de netbeheerder voor aanvang van de werkzaamheden daarvoor schriftelijk toestemming bij het team Stedelijk water en riolering van de gemeente.
4. Bij het verlagen van de grondwaterstand binnen de wortelzone van te handhaven bomen of beplanting, moet de netbeheerder in het groeiseizoen beschermende maatregelen nemen. De netbeheerder geeft in overleg met de toezichthouder de beplanting water.

Onder voorbehoud van vaststelling Verordening Kabels en Leidingen

6. Handhaving

6.1 Handhaving

1. De in deze nadere regels gestelde procedures, richtlijnen, voorwaarden, eisen en werkafspraken moeten worden nageleefd.

2. Mondelinge of schriftelijke (hieronder valt ook e-mail) aanwijzingen en geboden die door of namens het college respectievelijk de toezichthouder met betrekking tot de inhoud van deze nadere regels of de Verordening kabels en leidingen gemeente Utrecht worden gegeven dienen onverwijld te worden opgevolgd.

3. Indien de netbeheerder de voorschriften uit de verordening, de vergunning of deze Handreiking niet naleeft, of gemaakte afspraken negeert kan het college het werk stil leggen.

4. Indien blijkt dat werknemers van de netbeheerder of haar (onder)aannemers zich niet houden aan de gemaakte afspraken of zij zich op de werkvloer onbehoorlijk of overlast gevend gedragen of dat er zich tijdens de uitvoering onregelmatigheden voordoen of dat de werkzaamheden niet naar behoren worden uitgevoerd, kan het college van de netbeheerder eisen dat dit personeel de toegang tot het werk wordt ontzegd.

5. De netbeheerder houdt zelf toezicht op alle werkzaamheden van de (onder)aannemer(s) en voert de nodige controles en steekproeven uit.

6. Namens het college ziet de toezichthouder erop toe dat de voorschriften uit het instemmingsbesluit of de vergunning, de Verordening kabels en leidingen gemeente Utrecht en de nadere regels door de netbeheerder worden nageleefd.

7. Als er bomen worden beschadigd of zonder toestemming van het college worden gerooid, dient de netbeheerder kosten van vervanging door een gelijkwaardige boom (dezelfde soort en dezelfde ouderdom) aan het college te vergoeden.

8. Namens het college zal de toezichthouder, bij in gebreke blijven van de netbeheerder zelf, de noodzakelijke (herstel)werkzaamheden uit (laten) voeren. Dit geschiedt tegen marktconforme tarieven vermeerderd met de hierbij gemaakte gemeentelijke kosten. Namens het college brengt de toezichthouder de netbeheerder hiervan schriftelijk op de hoogte.

7 Richtlijnen ten behoeve van de (tracé)engineering

7.1 Tracé inspectie t.b.v. de aanleg van kabels of leidingen

1. De netbeheerder inspecteert het beoogde tracé waarop de voorgenomen werkzaamheden uitgevoerd moeten gaan worden vooraf en onderzoekt of de werkzaamheden (verkeers-) technisch uitvoerbaar zijn t.a.v. de aanwezige wegen, waterlopen, voetpaden, kademuren, viaducten, tunnels, spoorwegen, (waterkerende) dijken, overige kabels of leidingen, bomen, wegmeubilair, taluds en gebouwen. Ook geldt dat Verwijzingsborden, Zinkerborden voor afsluiters, warmte putten en brandkranen moeten worden terug gezet bij werken derden, dit om de leiding terug te vinden. Dit is ook van toepassing bij de tegels en potten waarbij geldt dat terugplaatsing op de juiste wijze dient te gebeuren. De voorschriften voor plaatsten van potten en brandkraan tegels zijn bij Vitens en Eneco Warmte op te vragen.

Onder voorbehoud van vaststelling Verordening Kabels en Leidingen

2. De netbeheerder inventariseert in de engineeringsfase welke overige netbeheerders belangen hebben in het beoogde tracé en informeert deze tijdig over de voorgenomen werkzaamheden en de gegevens over de aard en ligging van betreffende kabels of leidingen. Daartoe kan de netbeheerder een oriëntatiemelding doen bij het Kadaster- sectie KLIC. De netbeheerder geeft de overige netbeheerders de gelegenheid tot reactie waarbij de netbeheerders zelf kunnen toetsen of de voorgenomen werkzaamheden geen belemmering zijn voor een ongestoorde exploitatie van hun kabels of leidingen. Zo nodig treden zij in overleg met de netbeheerder teneinde nadere afspraken te maken. Voor zover het werkzaamheden op initiatief van de netbeheerder zijn. Anders heeft de initiatiefnemende netbeheerder, dat kan ook de gemeente zijn, de coördinatieplicht
3. De netbeheerder inventariseert zelf of er, behalve het instemmingsbesluit of de vergunning, voor bepaalde uit te voeren activiteiten eventueel een omgevingsvergunning noodzakelijk is, bijvoorbeeld voor het graafwerk in een gebied met landschappelijke of cultuurhistorische waarde al dan niet met nadere voorschriften in het kader van de bescherming van monumentale of archeologische waarden, het kappen van gemeentelijke bomen, het oprichten/plaatsen van bovengrondse voorzieningen, bouwketen of portacabins, materiaalcontainers etc.. Tevens vraagt de netbeheerder alle voor het werk benodigde aanvullende vergunningen, ontheffingen etc. die noodzakelijk zijn vanuit de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) aan.

7.2 Tracébepaling aanleg van kabel of leiding (standaardprofiel)

Bij de tracébepaling van kabels of leidingen zijn drie aspecten van belang:

- de horizontale ligging;
- de verticale ligging;
- de ligging t.o.v. andere objecten in de ondergrond.

Het doel van het vooraf bepalen van deze liggingen is:

a) een optimaal gebruik van de openbare ruimte;
b) een ongestoorde exploitatie van kabels of leidingen;
c) optimaliseren van de veiligheid.

1. Het in bijlage 1 opgenomen standaardprofiel is een voorkeursprofiel. Een kabel of leiding dient conform het standaardprofiel te worden gelegd, tenzij er op de plek conform het standaardprofiel reeds een andere kabel of leiding ligt, in welk geval de aan te leggen kabel of leiding zo dicht mogelijk bij voor die kabel of leiding aangewezen plaats van het standaardprofiel dient te worden gelegd.
2. In de wijken (of deelgebieden) waarin kabels en leidingen reeds conform het standaardprofiel liggen (zoals de wijk Leidsche Rijn) dient de vergunningsaanvrager vooraf toestemming van de toezichthouder te hebben gekregen om af te wijken van het standaardprofiel. In die wijken (of deelgebieden) zal de toezichthouder in beginsel geen toestemming geven af te wijken van het standaardprofiel. Als er toestemming wordt verleend, dient dit te worden vastgelegd door middel van een aantekening in de vergunning.

7.3 Horizontale ligging

1. Het kabel- en leidingentracé wordt in het algemeen en bij voorkeur in het trottoir gesitueerd.
2. In het overig deel van de openbare weg worden de riolering en transportleidingen gesitueerd.
3. De minimale afstand tussen het kabel- en leidingentracé en perceelgrens is situatie afhankelijk. De algemene profielen staan in bijlage .1 van het handboek.
4. Indien een vergunning wordt aangevraagd in een gebied waar tracés zijn vastgesteld in overleg met de ontwikkelende gemeentelijke dienst, moeten die afgesproken tracés als gearceerde of gekleurde polygonen in de ondergrond worden opgenomen in tracé tekeningen van vergunning aanvragen (bv groene tracés in Leidsche Rijn).

Onderdeel van vaststelling Verordening Kabels en Leidingen

5. De gemeentelijke bomenkaart moet als gekleurde puntobjecten van enkele meters doorsnede (op schaal) als ondergrond in tracé tekeningen van vergunning aanvragen worden opgenomen. Bij de plaatsbepaling van kabels of leidingen in de nabijheid van bomen wordt de afstand tussen het kabel- en leidingentracé en de stam van de boom bepaald door de leidraad minimale graafafstanden in de bomenposter in bijlage 2 van het handboek. De leidraad staat in onderstaande tabel:

Leidraad minimale graafafstanden bomen (indicatief)

Stam, doorsnede	Minimale graafafstand vanuit het hart van de stamvoet	Eenzijdige wortelontwikkeling of scheefstand boom (trekzijde)
20 cm	1,25 m	2,00 m
40 cm	1,50 m	2,50 m
60 cm	1,75 m	3,00 m
80 cm	2,25 m	3,50 m
100 cm	2,50 m	4,00 m
150 cm	3,50 m	5,00 m

6. Binnen het kabel- en leidingentracé worden de kabels of leidingen qua horizontale maatvoering volgens een vaste volgorde ten opzichte van elkaar ingedeeld. De horizontale indeling is weergegeven in de algemene profielen.
7. In bermen langs wegen dient de afstand van ligging van de kabels of leidingen tot aan de verharding ten minste gelijk te zijn aan de diepteligging ervan, tenzij anders wordt overeengekomen met de toezichthouder.
8. Handholes c.q. distributiepunten mogen niet aangebracht worden in kabel- en leidingtracés, rijbanen, fietspaden, parkeerplaatsen, uitwegen, op kruisingen, ter plaatse van de in- of uitritten van percelen en binnen een afstand van 5,00 m vanaf bomen en niet binnen de kroonprojectie. De handholes c.q. distributiepunten worden bij voorkeur geplaatst in voetpaden, inpandig, groenvoorzieningen of bermen in lijn met ander straatmeubilair. In overleg met de toezichthouder kunnen andere afspraken worden gemaakt over deze voorschriften. Bij de vergunning aanvraag moet een concept visuele weergave van de inpassing van bovengrondse elementen zoals kasten, trafohuisjes en centrales worden ingediend ten behoeve van toetsing door de BING/vergunningverlener. Tevens de kleur en afmetingen. (m.u.v. nieuwbouw en ontwikkelgebieden: Daar stemt de netbeheerder de positie van kasten en nutshuisjes af met de projectontwikkelaar).
9. De netbeheerder dient schriftelijk toestemming van het college te krijgen om (mede)gebruik te maken van voorzieningen die eigendom zijn van de gemeente. Bijvoorbeeld voor het gebruik van mantelbuizen, kabelgoten of holle ruimten die onder een weg of in een kunstwerk (b.v. bruggen, tunnels, viaducten en dergelijke) van de gemeente aanwezig zijn.
10. De in deze paragraaf beschreven basisprincipes worden zoveel mogelijk nagevolgd. In bijzondere gevallen kan het college een andere indeling toestaan c.q. voorschrijven. Dit moet in de vergunning (of een aanpassing van een vergunning) worden vastgelegd.
11. Het college kan de vergunninghouder, netbeheerder of rechthebbende gelasten een kabel of leiding aan te passen, te verleggen of te verwijderen als die kabel of leiding niet in het standaardprofiel ligt, tenzij het college c.q. haar toezichthouder heeft ingestemd met een afwijking van het standaardprofiel.
Als een kabel of leiding niet conform het standaardprofiel kan worden gelegd omdat er al een andere kabel of leiding op de plek van het standaardprofiel ligt, meldt de netbeheerder dit aan de toezichthouder, waarna de toezichthouder, na overleg met de netbeheerder, een alternatief tracé aanwijst dat zoveel mogelijk aansluit bij het vergunde tracé c.q. het voorkeursprofiel. Dit wordt vastgelegd als een afwijking van de vergunning.

Onder voorbehoud van vaststelling Verordening Kabels en Leidingen

Deze beleidslijn geldt vanaf het moment van inwerkingtreding van de Verordening kabels en leidingen gemeente Utrecht. Deze beleidslijn geldt voor de wijk Leidsche Rijn vanaf 1998.
Dit laat onverlet dat het college het recht heeft de verplaatsing, aanpassing of verwijdering van een kabels of leiding te gelasten indien dit naar het oordeel van burgemeester en wethouders noodzakelijk is vanwege de (her)inrichting van openbare gronden, waaronder mede begrepen de uitvoering van werkzaamheden, de realisatie van een werk, of de aanleg van groenvoorzieningen, door de gemeente of derden, zoals omschreven in artikel 13 van de verordening.

7.4 Aanvullende eisen horizontale ligging

1. Werkzaamheden aan of bij bomen of andere groenvoorzieningen worden zoveel mogelijk vermeden. Hiermee wordt bij de engineering terdege rekening gehouden en waar mogelijk worden bij voorkeur alternatieve routes gekozen. Is het werken aan- of bij bomen of andere groenvoorzieningen toch onvermijdelijk dan wordt er eerst overleg met de toezichthouder gevoerd.
2. Voorafgaand aan de engineering wordt door de netbeheerder bij de vergunningaanvraag de (digitale) bomenkaart opgevraagd. Indien er zich in het tracé te handhaven (monumentale) bomen bevinden worden die, inclusief kroonprojectie (indien bekend) op de instemmings- of vergunningstekening weergegeven. Via de website van de gemeente is de digitale bomenkaart beschikbaar. Deze is op verzoek ook in dwg verkrijgbaar bij de coördinator nutsbedrijven.

3. Wegkruisingen die door een persing of gestuurde boring worden gerealiseerd worden op minimaal 5,00 m vanaf de stam van een boom gesitueerd. De ligging van de persing/boring moet achteraf driedimensionaal worden ingemeten en bij elke KLIC-melding worden mee gerapporteerd.
4. Bij wegkruisingen bij gescheiden rijbanen of fietspaden met tussenliggende groenstroken bestaat de mantelbuis (indien mogelijk) uit één lengte. De mantelbuizen worden alleen aangebracht buiten de tangentpunten van de aansluitende bochten van wegen, niet in de kruisingsvlakken van wegen.
5. Als het onvermijdelijk is dat er in de nabijheid van bomen of andere groenvoorzieningen moet worden gewerkt, dan worden er een aantal voorzorgsmaatregelen getroffen (Hoofdstuk 9) dat schade aan de betreffende boom, groenvoorziening en aan de te leggen kabel of leiding voorkomt. Indien de afstand tot de bomen minder is dan bepaald in artikel 7.2.1 derde lid worden er in ieder geval beschermende maatregelen toegepast of er worden (gestuurde) boringen gemaakt. Tenzij anders met de toezichthouder overeengekomen.

7.5 Verticale ligging

1. Binnen het kabel- en leidingentracé worden de kabels of leidingen ten opzichte van het maaiveld qua verticale maatvoering volgens een vaste volgorde ingedeeld. De verticale indeling is weergegeven in het standaarddwarsprofiel, zie bijlage 1.
2. Uitgangspunten bij verticale ligging:
   - Distributiekabels en -leidingen liggen ondieper dan transportleidingen;
   - Vrijverval leidingen hebben voorrang boven drukleidingen;
   - Kabels of leidingen worden niet binnen het ontgravingsprofiel van de riolering aangelegd. Het ontgravingsprofiel is bekend bij de rioolbeheerder van de gemeente;
   - Bij kruisingen van kabels of leidingen bedraagt de onderlinge tussenruimte (verticale afstand) tenminste 0,20 m;
   - Er wordt een strook tussen 0,60 m onder maaiveld en 1,0 onder maaiveld vrijgehouden i.v.m. kruisende vrijverval rioolaansluitingen. Zie voor verder toelichting het Standaardprofiel in bijlage 1.
   - Kabels en leidingen moeten minimaal 60 cm diep komen te liggen onder maaiveld, tenzij anders overeengekomen.

Onder voorbehoud van vaststelling Verordening Kabels en Leidingen

De in deze paragraaf beschreven basisprincipes worden zoveel mogelijk nagevolgd, mede in verband met kruisende rioolaansluitingen. In bijzondere gevallen kan het college een andere verticale ligging toestaan c.q. voorschrijven. Dit moet in de vergunning (of een aanpassing van een vergunning) worden vastgelegd.

3. Het college kan de vergunninghouder, netbeheerder of rechthebbende gelasten een kabel of leiding aan te passen, te verleggen of te verwijderen als die kabel of leiding niet in het standaardprofiel ligt, tenzij het college c.q. haar toezichthouder heeft ingestemd met een afwijking van het standaardprofiel.
   Als een kabel of leiding niet conform het standaardprofiel kan worden gelegd omdat er al een andere kabel of leiding op de plek van het standaardprofiel ligt, meldt de netbeheerder dit aan de toezichthouder, waarna de toezichthouder, na overleg met de netbeheerder, een alternatief tracé aanwijst dat zoveel mogelijk aansluit bij het vergunde tracé c.q. het voorkeursprofiel. Dit wordt vastgelegd als een afwijking van de vergunning.
   Deze beleidslijn geldt vanaf het moment van inwerkingtreding van de Verordening kabels en leidingen gemeente Utrecht. Deze beleidslijn geldt voor de wijk Leidsche Rijn vanaf 1998.
   Dit laat onverlet dat het college het recht heeft de verplaatsing, aanpassing of verwijdering van een kabels of leiding te gelasten indien dit naar het oordeel van burgemeester en wethouders noodzakelijk is vanwege de (her)inrichting van openbare gronden, waaronder mede begrepen de uitvoering van werkzaamheden, de realisatie van een werk, of de aanleg van groenvoorzieningen, door de gemeente of derden, zoals omschreven in artikel 13 van de verordening.

7.6 Aanvullende eisen voor verticale ligging

1. Bij boringen/persingen, in welke vorm ook, is de diepteligging afhankelijk van de situatie ter plaatse. De minimale verticale afstand ten opzichte van de te kruisen kabels of leidingen bedraagt ten minste 0,50 m, waarbij de te boren/persen leiding onder de bestaande leiding dient te worden gevoerd. De ligging van de persing/boring moet achteraf driedimensionaal worden ingemeten en bij elke KLIC-melding worden mee gerapporteerd.
2. Bij het kruisen van in beheer en onderhoud bij de gemeente watergangen wordt een minimale gronddekking van 1,00 m ten opzichte van de ontwerpdiepte van de bodem van de watergang aangehouden. De harde bodem is de waterdiepte + de onderhoudsdiepte zoals in de legger aangegeven.
3. Indien de aanwezige bodem van de watergang lager ligt dan de ontwerpdiepte wordt een gronddekking van 1,00 m ten opzichte van de aanwezige bodem aangehouden.
4. Indien het onvermijdelijk is dat een kabel of leiding door een groenvoorziening wordt gelegd of er onderdoor wordt geperst dan bedraagt de gronddekking van die kabel of leiding (of mantelbuis) minimaal 1,00 m. De toezichthouder kan toestemming geven voor ondiepere ligging in bermen en gazons en onder individuele bomen.
5. Kabels of leidingen mogen alleen onder een overbouwing worden gesitueerd, indien de verticale afstand tussen de onderzijde van de overbouwing en het ter plaatse vastgestelde uitgiftepeil minimaal 2,50 m bedraagt. Dit in verband met de benodigde werkruimte voor mechanisch- en ander materieel. Tijdens het initiatiefoverleg met de netbeheerders worden zij geïnformeerd over de plannen zodat zij hun inbreng kunnen leveren. Hierbij geldt dat de projectontwikkelaar rekening dient te houden met de tracés van de netbeheerders.
6. Kabels of leidingen worden indien mogelijk alleen boven een onderbouwing (kelder, duiker etc.) gesitueerd, indien de verticale afstand tussen de bovenzijde van de onderbouwing en het ter plaatse vastgestelde maaiveld ten minste 1,00 m bedraagt. Dit in verband met benodigde gronddekking voor de kabels of leidingen.
7. Koppelbalken t.b.v. funderingen worden alleen gekruist als de verticale afstand tussen de bovenkant van de koppelbalken en het maaiveld ten minste 1,00 m bedraagt en de te overbruggen ruimte tussen

Ontwerp voorbereiding vaststelling Verordening Kabels en Leidingen

de koppelbalken is voorzien van een gewapende betonplaat waarboven de kabels of leidingen een veilige ligging verkrijgen.

Onder voorbehoud van vaststelling Verordening Kabels en Leidingen

8 Voorwaarden en technische eisen t.a.v. de uitvoering

8.1 Werkafspraken en voorwaarden met betrekking tot de uitvoering

1. De netbeheerder zorgt ervoor dat een afschrift van het instemmingsbesluit of de vergunning incl. de tekening(en), de nadere regels, en de afschriften van de toestemmingen van derden incl. de voorwaarden en de gegevens van de KLIC-melding op de graaflocatie aanwezig zijn; deze worden desgevraagd aan de toezichthouder getoond.
2. De netbeheerder houdt zich aan de CROW-richtlijnen “Veilig werken langs de weg”, “Zorgvuldig graafproces” en de Verordening kabels en leidingen gemeente Utrecht en de WIBON. Voorts geldt dat er ook eventueel een vergunning /instemming van het Waterschap, de provincie, Rijkswaterstaat nodig is.
3. Indien het voor aanvang bekend is dat er kabels of leidingen van meerdere netbeheerders in het tracé, in de directe nabijheid daarvan of aansluitend aan een te roeren tracé gelegd of gerooid moeten worden, dan worden deze werkzaamheden zoveel mogelijk gecombineerd, maar in ieder geval aansluitend aan elkaar in een werkgang, uitgevoerd. De netbeheerder(s) moet(en) dit als zodanig onderling of met de betreffende netbeheerder(s) afstemmen (combiwerk).
4. Verder kunnen ook projecten aan de orde zijn waarbij werkzaamheden van het college en netbeheerder(s) binnen een gezamenlijk afgesproken tijdvak uitgevoerd moeten worden. Deze afspraken dienen in overleg met de netbeheerders voorafgaand aan de instemmings- of vergunningsaanvraag te zijn vastgesteld.
5. De netbeheerder biedt overige kabel- of leidingeigenaren altijd de mogelijkheid om eventuele werkzaamheden aan hun kabels of leidingen onbelemmerd uit te voeren.
6. De locatie van het opslagterrein van de netbeheerder wordt namens het college in overleg met de toezichthouder bepaald. De netbeheerder vraagt hiervoor een vergunning aan.
7. Per dag mag geen grotere sleuflengte worden opengemaakt, dan op die dag weer volledig kan worden dichtgemaakt. Ook worden alle montage- c.q. lasgaten dichtgemaakt, tenzij anders overeengekomen met de toezichthouder.
8. Bij de uitvoering van het herstel en onderhoud van de verharding geldt dat indien noodzakelijk het tijdelijk herstel van de verharding in de binnenstad (zie bijlage 3) op dezelfde dag en in de rest van de gemeente binnen 2 werkdagen uitgevoerd wordt door de netbeheerder.

9. Indien herstel van de verhardingen niet conform de termijnen in art 8.1 achtste lid gerealiseerd is of niet veilig begaanbaar is, laat de toezichthouder namens het college het herstel verrichten.

10. Tijdens het werk worden (bestratings-)materialen naast de sleuf opgetast. Zand, grond en eventueel funderingsmateriaal wordt gescheiden ontgraven, gescheiden opgeslagen en gescheiden teruggebracht in de sleuf, tenzij anders overeengekomen met de toezichthouder.
11. Als er direct naast de sleuf geen ruimte is wordt de plaats van tijdelijke opslag van (bestratings-) materialen vooraf in overleg met de toezichthouder bepaald. Na beëindiging van het werk of op eerste aanzegging van de toezichthouder namens het college worden deze (bestratings-)materialen verwijderd. Indien van toepassing wordt de ondergrond hersteld in de staat zoals vooraf aanwezig was.

12. Alle (bestratings-)materialen worden onbeschadigd herplaatst. De netbeheerder zorgt bij beschadiging zelf voor herstel of vervangend (bestratings-)materiaal. Uitzondering hierop zijn situaties waarbij in gezamenlijke vooropname van het tracé met de toezichthouder nadere afspraken zijn gemaakt over het (bestratings-)materiaal.
13. Al het te gebruiken (bestratings-)materiaal is van dezelfde soort en minimaal dezelfde kwaliteit als het oorspronkelijk aanwezige (bestratings-)materiaal en de door de gemeente gebruikelijk toe te passen (bestratings-)materialen.

Ontwerpvoorbehoud van vaststelling Verordening Kabels en Leidingen

14. Nadat de werkzaamheden gereed zijn wordt het tracé volledig hersteld en de werkomgeving opgeruimd achtergelaten. Bermen en onverharde grond zijn vrij van stenen en dergelijke en indien van toepassing ingezaaid. Al het overtollige puin, grond, zand, beplantingsresten of afval van de werkzaamheden wordt afgevoerd naar een erkende, gecertificeerde verwerker. Er mag ook geen zand of vuil achterblijven in (mol)goten, lijnafwatering, beplanting en straat- en trottoirkolken (indien nodig dient de netbeheerder deze te reinigen). Eventueel gemaakte bronneringsgaten worden weer opgevuld. De werkomgeving wordt opgeleverd in tenminste de oorspronkelijke staat. De netbeheerder en toezichthouder leveren het tracé gezamenlijk op. Het opleverdocument wordt door beide partijen ondertekend.
15. Indien tijdens de uitvoering afgeweken wordt van het ingestemde tracé (in horizontale of verticale zin) is hiervoor goedkeuring van de toezichthouder vereist. De netbeheerder stuurt daarna binnen 5 werkdagen een gewijzigde tracétekening met afwijkingsrapport naar het college t.b.v. het instemmings- of vergunningsdossier.
16. De toezichthouder meldt aan netbeheerder wanneer straatwerk gevaar oplevert voor de omgeving. De netbeheerder herstelt dit na deze melding binnen 2 uur. Indien dit wordt nagelaten wordt dit via de toezichthouder namens het college gedaan.

17. In de gebieden als aangegeven in Bijlage 3 (Binnenstad) wordt het werkgebied, na beëindiging van elke kalenderdag, afgesloten met een afrastering (betreft hekwerk i.o.m. toezichthouder te bepalen). Alle materialen en hulpmiddelen worden of binnen deze afrastering geplaatst of worden afgevoerd.

8.2 Eisen voor het opbreken en (indien van toepassing) herstellen open verharding

1. Als bekend is bij de netbeheerder of tijdens de uitvoering blijkt dat er zich op het tracé wegkruisingen in wegen met een open verharding met een (gebonden) puinfundering of met een waterdoorlatende verharding en -fundering opbouw bevinden, moet er een persing of (gestuurde) boring worden gemaakt conform artikel 8.5, tenzij met de toezichthouder anders wordt overeengekomen.
2. Wegkruisingen in wegen met een open verharding met een zandfundering mogen in open ontgraving (per rijbaan) gerealiseerd worden. Ter plaatse van de wegkruising wordt een mantelbuis gelegd waardoorheen de kabel of leiding wordt gevoerd. De mantelbuis dient minimaal 0,50 m (bij kabels) of 1 m (bij leidingen) aan weerszijden van het te kruisen vlak door te lopen. Tenzij met de toezichthouder anders wordt overeengekomen.
3. Het opbreken van de open verharding gebeurt handmatig en zorgvuldig, machinaal opnemen van de open verharding is niet toegestaan. Indien tijdens het opbreken van open verharding elementen breken of beschadigen vervangt de netbeheerder deze zelf door elementen van gelijke samenstelling en hoedanigheid. Indien tijdens een vooropname gezamenlijk (toezichthouder en netbeheerder) geïnventariseerd en vastgelegd is dat een verharding van een nog op te breken tracé een bovengemiddeld aantal (> 5%) gebroken of beschadigde elementen bevat kan het vervangende materiaal mogelijk door het college beschikbaar worden gesteld. Hierover dienen afspraken gemaakt te worden met de toezichthouder.
4. Lijnafwatering heeft vaak een fundering van (stamp)beton of gestabiliseerd zand en wordt nooit verwijderd. De lijnafwatering inclusief funderingsconstructie moet in tact blijven. Ook trottoirbanden die gefundeerd zijn worden niet verwijderd. Wanneer een lijnafwatering of een gefundeerde trottoirband gekruist moet worden dient indien nodig en bij afwijking over de toe te passen werkwijze overlegd te worden met de toezichthouder.
5. Bij waterdoorlatende verhardingen wordt de werkwijze m.b.t. het opbreken en herstel en de eventueel toe te passen voegvulling altijd vooraf afgestemd met de toezichthouder.
6. Het opbreken en herstellen van bijzondere (sier)bestrating (onder andere natuursteen en gepolijste tegels) kan een zekere mate van maatwerk respectievelijk een specifieke werkwijze vereisen. Om ervoor te zorgen dat het zichtoppervlak van het bestratingsmateriaal niet beschadigt, neemt de netbeheerder de nodige beschermende maatregelen waarbij aanwijzingen van de toezichthouder altijd opgevolgd worden.

Onder voorbehoud van vaststelling Verordening Kabels en Leidingen

7. Binnen het terug aangebrachte straatwerk komen geen oneffenheden voor. Het straatwerk wordt onder hetzelfde profiel en verband gestraat als voor de werkzaamheden aanwezig was. Er worden geen klinkers op zijn kant terug gestraat.
8. Uitgevoerd straatwerk wordt schoongeveegd afgetrild en daarna, ingeveegd met schoon brekerzand (bij klinkers), schoon straatzand (bij tegels) of schoon split (bij gebakken bestratingsmateriaal). Alle voegen in het straatwerk zijn in de eindsituatie voldoende met de ter plaatse toe te passen voegvulling gevuld.
9. De werkomgeving wordt opgeleverd zoals omschreven in artikel 8.1 veertiende lid.

8.3 Eisen ten aanzien van opbreken en (indien van toepassing) herstellen gesloten verhardingen

1. Wegkruisingen in wegen met een gesloten verharding worden altijd gerealiseerd door een persing of (gestuurde) boring conform artikel 8.5. In overleg met en na toestemming van de gemeente kan hiervan worden afgeweken.
2. Het is in beginsel verboden ontgravingen te verrichten in wegen met een gesloten verharding. Behoudens in het geval wanneer er in deze wegen al kabels of leidingen aanwezig zijn die moeten worden gerepareerd of dat er aansluitingen op moeten worden gemaakt. In die gevallen wordt er gewerkt met voorafgaande vergunning/instemming van het college.
3. Voordat een asfaltconstructie wordt verwijderd, worden de grenzen van het betreffende uit te breken gedeelte op steenmaat tot de gewenste diepte ingezaagd.
4. Bij mechanisch te verrichten grondwerk dient de asfaltsleuf minimaal 0,50 m breder te zijn dan de bakbreedte van de graafmachine. Het ondergraven van de asfaltverharding is niet toegestaan.

5. Vervolgens wordt het asfalt met behulp van een compressor of anderszins verwijderd. De vrijgekomen materialen worden (voor zover dit mogelijk is) gescheiden naar:
   - teerhoudend;
   - niet-teerhoudend.

   Beiden worden afgevoerd conform de CROW publicatie 210: 'Richtlijn omgaan met vrijkomend asfalt'. Indien van toepassing zorgt de netbeheerder zelf voor de benodigde afvalstroomnummers. Een kopie van de acceptatie- of stortbonnen van een erkend en gecertificeerd verwerkingsbedrijf wordt direct overhandigd aan de beheerder of toezichthouder.

6. Sleuven in de asfaltverharding worden nadat de kabels of leidingen zijn gelegd, over de volle breedte opgevuld en verdicht en de oorspronkelijke funderingsconstructie wordt hersteld met menggranulaat 0/31,5 mm. De ondergrond van de fundering en de fundering voldoet na verdichting aan de technische eisen uit de meest recente Standaard RAW bepalingen.
7. De te herstellen asfaltsleuf wordt dicht gestraat in een zandbed van 30 tot 50 mm brekerzand met betonstenen (zo mogelijk in de kleur van het aanwezige asfalt) in elleboogverband op een wijze die geen gevaar oplevert. De bovenzijde van de stenen dienen gelijk te liggen met het ingezaagde asfalt. De stenen dienen vlak ten opzichte van elkaar te worden gestraat.
8. Indien het dichtstraten van een sleuf niet op deugdelijke wijze wordt uitgevoerd kan dat tot gevolg hebben dat de aansluitende verhardingen als gevolg van het gebruik door het verkeer verzakken of beschadigd worden. Dergelijke schade dient door de netbeheerder, binnen 5 werkdagen op aanzeggen van de gemeente, te worden hersteld.
9. De werkomgeving wordt opgeleverd zoals omschreven in artikel 8.1 veertiende lid.
10. Het definitieve asfaltherstel laat het college achteraf uitvoeren.
11. Voor werkzaamheden aan het weglichaam boven de werfkelders gelden de volgende aanvullende voorwaarden en eisen:
    - grondverdichting boven de gewelven mag niet anders plaatsvinden dan door inwateren;
    - voor het egaliseren van de bestrating mag slechts een lichte triller gebruikt worden met een maximum gewicht van 60 kg.

Ontwerp voorbereiding van vaststelling Verordening Kabels en Leidingen

De werkzaamheden dienen zodanig te worden uitgevoerd dat er geen schade aan de werfkelders kan ontstaan.

8.4 Eisen bij opbreken en herstellen bermen en gazons

1. Bij opname van een sleufbedekking van gazon en daarmee vergelijkbare grasvelden en –stroken worden ter breedte van de sleuf regelmatige zoden gestoken. De graszoden worden “groen op groen” opgetast.
2. Indien afgesproken is dat het college zelf zorg draagt voor het herstel van de sleufbedekking worden de vrijkomende zoden naast de sleuf gelegd.
3. In bermen waar het steken van regelmatige zoden niet mogelijk is wordt de sleufbedekking (graspollen e.d.) naast de sleuf gelegd. Nadat de kabels of leidingen zijn gelegd en de sleuf tot op de juiste hoogte is aangevuld en verdicht wordt de berm, vrij van stenen en dergelijke, gefreesd en ingezaaid met een door het college goedgekeurd grasmengsel. Bepaling type grasmengsel geschiedt in overleg met de toezichthouder.

4. De werkomgeving wordt opgeleverd zoals omschreven in artikel 9.1 veertiende lid.
5. De gedragscode Flora en Fauna wet Ruimtelijke ontwikkeling en inrichting is van toepassing op de Verordening kabels en leidingen gemeente Utrecht. Op basis van de gedragscode dient een plan van aanpak in samenspraak met de toezichthouder, de beheerder Flora en Fauna/Groen en Bomen opgesteld te worden over hoe om te gaan met de aanwezige beschermde flora en fauna. De netbeheerder dient dit plan te hanteren bij de uitvoering van de werkzaamheden.

8.5 Weg- of boomkruising door middel van persen of (gestuurd) boren

1. Indien bij een wegkruising de aanleg van kabels of leidingen door middel van een persing of (gestuurde) boring onder het wegdek wordt gerealiseerd, wordt dit haaks op de wegas, minimaal 1 m uit de tangentpunten en zodanig uitgevoerd dat er geen verzakkingen in de verharding optreden. De persing of (gestuurde) boring wordt bij voorkeur voorafgaand aan het graven van de sleuf voor het hoofdtracé gerealiseerd. Het aanbrengen van een (stalen) mantelbuis is daarbij verplicht.
2. De minimale verticale afstand tussen de bovenkant van de te persen buis en de onderkant van de wegfundering bedraagt minimaal 0,50 m. De mantelbuis heeft een minimale dekking van 0,80 m.
3. De minimale verticale afstand tussen de bovenkant van de te persen buis en de onderkant van een te kruisen kabel of leiding bedraagt minimaal 0,50 m. De te boren of te persen buis wordt onder de bestaande kabel of leiding doorgevoerd.
4. Bij een wegkruising loopt de aangebrachte mantelbuis minimaal 0,50 m (bij kabels) of 1 m (bij leidingen) aan weerszijden van het te kruisen vlak door, tenzij met de toezichthouder anders is overeengekomen.
5. Indien de locatie van een persing of (gestuurde) boring binnen de kroonprojectie van de boom ligt stemt de netbeheerder de wijze van uitvoering af met de toezichthouder.
6. De methode van boren of persen behoeft vooraf de goedkeuring van het college. Ongestuurde raketboringen zijn in de openbare ruimte niet toegestaan, tenzij met de toezichthouder anders is overeengekomen.
7. Indien een boomkruising middels een zogenaamde boomboring met een mantelbuis wordt uitgevoerd, dan kunnen aan de uitvoeringseisen van de boring en de materiaalkeuze van de mantelbuis door de gemeente nadere eisen gesteld worden. De mantelbuis heeft een minimale dekking van 0,80 m. De boring wordt bij voorkeur voorafgaand aan het graven van de sleuf voor het hoofdtracé gerealiseerd.

8. Van een gerealiseerde persing of (gestuurde) boring die niet direct in gebruik genomen wordt, worden de kopeinden van de mantelbuis afgedicht met kunststof deksels.
9. Van een gerealiseerde persing of (gestuurde) boring die in gebruik genomen is wordt de ruimte tussen de kabels of leidingen aan de kopeinden van de mantelbuis deugdelijk afgedicht met daartoe bestemd middel (bijvoorbeeld Stopaq).

Onder voorbehoud van vaststelling Verordening Kabels en Leidingen

8.6 Eisen ten aanzien van. de graaf- en grondwerkzaamheden

1. De graaf- en grondwerkzaamheden moeten worden uitgevoerd conform de technische eisen uit de meest recente CROW 500-richtlijn.
2. Te ontgraven grond, zand, teelaarde, funderingsmateriaal enz. wordt gescheiden ontgraven, vervoerd of in depot, van de netbeheerder, gezet of aangevuld. Het opbreken van een waterdoorlatende verharding en -fundering opbouw vereist vaak een speciale werkwijze die afgestemd wordt met de toezichthouder. De aanwijzingen van de toezichthouder worden altijd opgevolgd.
3. Bij het graven van sleuven wordt het talud aangepast aan de sleufdiepte, de eventuele bemaling en de grondsoort, zodat de sleufwanden niet instorten of uitzakken. Zo nodig wordt de sleufwand met schotten gestut.
4. Er mag geen zand of vuil achterblijven in (mol)goten en straat- en trottoirkolken. In overleg met de toezichthouder kunnen straat- en trottoirkolken eventueel tijdelijk worden afgedekt, ter voorkoming hiervan.
5. Nadat de kabels of leidingen gelegd zijn wordt de sleuf aangevuld en verdicht. Alle werkzaamheden vinden in een droge sleuf plaats. Om de oorspronkelijke profielopbouw van de ondergrond zo optimaal mogelijk te herstellen wordt het uitgegraven materiaal, vrij van stenen en dergelijke, over de volle breedte van de sleuf laagsgewijs en met zorg in de juiste volgorde terug in de sleuf gebracht. De dikten van grond-, fundering- en zandlaag of de laag teelaarde zijn gelijk aan de oorspronkelijke laagdikten. Bermen en groenstroken worden met voldoende overhoogte aangevuld. Bevroren grond of zand, sneeuw, (groen)afval en puin wordt niet verwerkt in de aanvulling.
6. Om de juiste verdichtingsgraad te verkrijgen wordt de aanvulling uitgevoerd in lagen van maximaal 0,30 m waarbij elke laag, bij voorkeur met een mechanisch verdichtingsapparaat (wacker trilstamper of trilplaat), wordt verdicht.
7. Daar waar open verharding aanwezig is wordt het oorspronkelijke zandbed direct onder de verharding, de straatlaag, hersteld.
8. Aanvullingen in beplantingsvakken of onder gazon op een diepte van minder dan 80 cm heeft na verdichting een sondeerwaarde van maximaal 1,5 MPa. De laag met teelaarde wordt niet verdicht.
9. De controle op het aanvullen en verdichten van de sleuven vindt plaats door of namens de netbeheerder. Indien de toezichthouder hierom vraagt overlegt de netbeheerder deze gegevens.
10. Indien de toezichthouder constateert dat de aanvulling c.q. verdichting niet aan de door het college gestelde eisen voldoet, herstelt de netbeheerder dit binnen 5 werkdagen.
11. Indien de oorzaak is, dat de uitgekomen grond niet voor aanvulling of verdichting geschikt is wordt deze afgevoerd. De netbeheerder levert dan nieuwe voor aanvulling benodigde grond of zand op het werk en verwerkt dit opnieuw en beperkt zich tot alleen de noodzakelijke aanvulling om de juiste verdichting te behalen. Daarna vindt wederom een controle door de toezichthouder plaats.
12. Indien na de termijn van 5 werkdagen herstel uitblijft c.q. onvoldoende is uitgevoerd laat het college het herstel verrichten door een door het college geselecteerde aannemer tegen marktconforme kosten.

8.7 Eisen ten aanzien van de kabel- of leidingwerkzaamheden

1. De netbeheerder overtuigt zich voor de start van de werkzaamheden van de plaats van alle in de openbare gronden van het werk gelegen kabels en leidingen. Hiertoe worden in het beoogde tracé proefsleuven gegraven door de netbeheerder. Mocht de toezichthouder dit nodig vinden, dan worden op zijn aanwijzingen aanvullende proefsleuven gegraven.
2. Van de gemaakte proefsleuven en de maatvoeringen van de daarin aangetroffen kabels of leidingen houdt de netbeheerder een actuele registratie bij die op eerste aanzeggen aan de toezichthouder wordt overhandigd. Indien afwijkingen van het vigerende standaarddwarsprofiel dan wel het door het college aangewezen standaard tracé worden geconstateerd bepaalt de netbeheerder in overleg met de toezichthouder voor de te leggen kabel of leiding een nieuw tracé.

Onder voorbehoud van vaststelling Verordening Kabels en Leidingen

3. Er worden geen kabels of leidingen, handholes c.q. distributiepunten of andere (bovengrondse) voorzieningen boven bestaande kabels of leidingen geplaatst waardoor deze niet meer bereikbaar zijn voor onderhoud, reparatie en dergelijke. Indien geen andere oplossing mogelijk is dan kan in overleg met en met goedkeuring van de betreffende netbeheerder onder voorwaarden of met het nemen van maatregelen eventueel toch tot aanleg c.q. plaatsing worden overgegaan.
4. Kabels of leidingen die bij de netbeheerder in beheer zijn (geweest) en die tijdens de werkzaamheden blijvend buiten gebruik worden gesteld of kabels of leidingen die de afgelopen 10 jaar niet in gebruik zijn geweest, worden zoveel mogelijk gelijktijdig met de uit te voeren werkzaamheden verwijderd of, na overleg, op een door het college aan te geven tijdstip.

5. Voor tijdelijk aan te brengen voorzieningen (zoals b.v. damwanden, sleufbekisting, etc.) ten behoeve van werkzaamheden aan kabels of leidingen in de openbare ruimte is de goedkeuring van de beheerder of toezichthouder vereist. Deze tijdelijke voorzieningen worden na het voltooien van de werkzaamheden verwijderd, tenzij in overleg met de beheerder of toezichthouder anders wordt besloten.
6. Bij de aanleg van kabels of leidingen en voorzieningen nabij bomen en in of nabij andere groenvoorzieningen worden de bepalingen uit Hoofdstuk 9 van dit handboek strikt in acht genomen.
7. Alle te leggen kabels of leidingen zijn duidelijk voorzien van een codering of label waaruit blijkt wat de functie is of wie de eigenaar van deze kabel of leiding is.
8. (Voorbereide) huisaansluitingen worden zo veel mogelijk tegelijk met de aanleg van het hoofdtracé aangelegd en haaks op het distributienet om geen extra beslag te leggen op de ondergrondse ruimte.
9. Voorbereide huisaansluitingen, waarbij de voor de huisaansluiting bedoelde buis of kabel op de benodigde lengte in de openbare grond wordt opgeborgen [vooral bij CAI en Fiber to the home (Ftth)] worden zo strak mogelijk opgerold en gebundeld. De bovenkant van de rol ligt op dezelfde hoogte als de kabel en evenwijdig aan en tegen de perceelgrens.
10. De exacte locaties van handholes/distributiepunten en bovengrondse voorzieningen worden in overleg met de toezichthouder bepaald, en mogen alleen worden geplaatst in aanwezigheid van de toezichthouder. Conform het bepaalde in tweede en derde lid van dit artikel wordt vooraf vastgesteld of de gekozen locatie vrij is van overige kabels of leidingen. Indien de toezichthouder constateert, óf dat op een later moment blijkt, dat een handhole/distributiepunt of bovengrondse voorziening bezwarend is geplaatst dan verplaatst de netbeheerder deze binnen 5 werkdagen.
11. Bovengrondse voorzieningen worden in overleg met het de toezichthouder zoveel mogelijk uit het zicht – liefst inpandig of ondergronds- geplaatst of direct naast andere, reeds aanwezige, bovengrondse voorzieningen.
12. Bij plaatsing van bovengrondse voorzieningen in een straatprofiel worden deze zoveel mogelijk langs gevels of in lijn met het bestaande straatmeubilair geplaatst.
13. Bij plaatsing van bovengrondse voorzieningen van grotere afmeting in of nabij een groenvoorziening kan de gemeente nadere eisen stellen. Er kan bijvoorbeeld aanplant van extra beplanting gewenst zijn om de bovengrondse voorziening zoveel als mogelijk aan het zicht te onttrekken. Deze extra voorwaarden worden door het college zoveel mogelijk opgenomen in het instemmingsbesluit of in de vergunning, echter de aanwijzingen van de toezichthouder worden eveneens altijd opgevolgd.

14. Bovengrondse voorzieningen worden voorzien van een anti-graffiti voorziening (coating of strips), tenzij anders overeengekomen.
15. De in- en uitgaande kabels bij handholes c.q. distributiepunten en bovengrondse voorzieningen worden zodanig gelegd dat verweving met kabels of leidingen van andere netbeheerders wordt voorkomen.
16. Bij ondergrondse plaatsing worden handholes c.q. distributiepunten zodanig geplaatst dat het deksel een minimale dekking heeft van 0,50 m onder het maaiveld.
17. Het deksel van handholes c.q. distributiepunten die op maaiveldniveau worden geplaatst voldoet minimaal aan verkeersklasse D400 (NEN-EN 124) en ligt altijd gelijk met de aanwezige bestrating of (berm)verharding. Indien mogelijk een deksel toepassen waar het straatwerk in opgenomen kan

Ontwerp voorbeeld van vaststelling Verordening Kabels en Leidingen

worden. Aanwezige elementenverharding rond de handhole worden geknipt in het bestaande verband. De netbeheerder draagt zorg voor het beheer van de handhole, indien een handhole door verzakking op enig moment niet meer gelijk ligt met de bestrating of (berm)verharding herstelt de netbeheerder dit op eerste aanzegging van het college.

18. Nadat alle werkzaamheden gereed zijn meet de netbeheerder de ligging gegevens van de kabels of leidingen, inclusief (voorbereide) huisaansluitingen, handholes c.q. distributiepunten en bovengrondse voorzieningen (digitaal) in om deze op een As-Built tekening digitaal beschikbaar te hebben voor raadpleging door derden (conform WIBON).

8.8 Werken in of met verontreinigde grond

1. De netbeheerder werkt volgens de CROW- richtlijn “Werken in of met verontreinigde grond en verontreinigd (grond)water” en aanvullend daarop de CROW-richtlijn “Kabels en leidingen in verontreinigde bodem”.
2. Om na te gaan of de voorgenomen graafwerkzaamheden mogelijk zullen plaatsvinden in verontreinigde bodem, voert de netbeheerder ten minste historisch vooronderzoek uit en in sommige gevallen tevens een bodemonderzoek. De eerste fase van het historisch vooronderzoek verloopt via het digitale bodemloket.
3. Indien de geplande werkzaamheden in de bodem meer dan 10 meter buiten de op het bodemloket aangegeven locatiecontouren worden uitgevoerd, is geen verder bodemonderzoek nodig. De bodemkwaliteit voldoet dan naar verwachting minimaal aan de maximale waarde voor de kwaliteitsklasse Wonen zoals bedoeld in tabel 1 van bijlage B van de Regeling bodemkwaliteit. Zie in dit verband ook de vigerende bodemkwaliteitskaart.
4. Indien er wel samenloop is met de bekende locatiecontouren, of het werk binnen 10 meter van zo'n contour wordt uitgevoerd, is aanvullend historisch vooronderzoek noodzakelijk. Zo nodig voert de initiatiefnemende netbeheerder vervolgens aanvullend en/of nader bodemonderzoek uit.
5. Indien bij de werkzaamheden in de bodem (tijdelijk) verontreinigde grond of grondwater wordt verplaatst, dan is hiervoor goedkeuring van de Omgevingsdienst regio Utrecht (RUD) nodig. In het digitale loket van de RUD kunnen de eventueel noodzakelijke meldingsformulieren worden gedownload.
6. De netbeheerder bepaalt zelf of ze haar kabels en leidingen in verontreinigde bodem wil leggen. De verantwoordelijkheid voor de veiligheid van de werknemers (Arbowetgeving) en voor de eventuele aantasting van kabels en leidingen door bodemverontreiniging ligt bij de netbeheerder.
7. Komt een netbeheerder vervuilde grond of grondwater tegen die niet bekend was bij het college, dan wordt dit direct gemeld bij de beheerder of toezichthouder en wordt het werk gestaakt. Daarna worden er passende maatregelen genomen in samenspraak met de toezichthouder Wet bodembescherming.
8. Overtollige grond wordt afgevoerd naar een erkende verwerker of hergebruikslocatie. Verwerken van de overtollige grond in de directe omgeving van het werk is alleen toegestaan binnen de regels van het Besluit bodemkwaliteit. Indien (aanvul)grond wordt aangevoerd van buiten de locatie, wordt dit op grond van het Besluit bodemkwaliteit vooraf worden gemeld bij het Meldpunt Bodemkwaliteit. Dit geldt ook voor de eventuele tijdelijke opslag van (aanvul)grond op het werkterrein of op een ander terrein.

Onder voorbehoud vaststelling Verordening Kabels en Leidingen

9 Werken aan of nabij groenvoorzieningen

Het bepaalde in dit hoofdstuk geldt voor groenvoorzieningen, behoudens bermen en gazons. Daarvoor geldt het bepaalde in artikel 8.4.

9.1 Werkafspraken en voorwaarden met betrekking tot groenvoorzieningen

1. In relatie tot werkzaamheden t.b.v. kabels of leidingen kan het noodzakelijk zijn dat er ook werkzaamheden (verwijderen of snoeien) aan groenvoorzieningen worden uitgevoerd. Dit kan voorafgaand aan of tijdens de werkzaamheden van de netbeheerder nodig zijn, maar het kan ook binnen de onderhoudstermijn van de werkzaamheden van de netbeheerder vallen. De afspraken daarover worden vooraf met de toezichthouder gemaakt.
2. Als het tracé door beplanting loopt wordt de beplanting door de netbeheerder verwijderd en afgevoerd, of in overleg met de toezichthouder indien mogelijk terug gezet. Het college zorgt in een gunstig jaargetijde voor nieuwe beplanting.
3. Ter bescherming van in het wild levende planten en dieren werkt gemeente Utrecht sinds 2007 met een gedragscode. De gedragscode is een door een het Rijk goedgekeurde set regels en maatregelen, die kan worden toegepast bij de uitvoering van werkzaamheden op locaties met beschermde soorten. Een gedragscode is één van de in de Wet natuurbescherming vastgestelde instrumenten, die kunnen worden ingezet bij het overtreden van verbodsbepalingen of ter voorkoming daarvan. De netbeheerder dient dit plan te hanteren bij de uitvoering van de werkzaamheden.

9.2 Werkafspraken en voorwaarden met betrekking tot bomen

1. Bij het passeren van bomen worden door de netbeheerder voorzorgsmaatregelen getroffen die schade aan de betreffende boom voorkomt. De maatregelen en aanwijzingen zijn aangegeven in Bijlage 2: Bomenposter; werken rond bomen.
2. Indien de afstand van te leggen kabels of leidingen tot de bomen minder is dan bepaald in artikel 7.3 vierde lid worden er beschermende maatregelen toegepast of er worden (gestuurde) boringen gemaakt.
3. In het wortelgestel van bomen wordt slechts bij hoge uitzondering handmatig gegraven. Dit is echter alleen toegestaan met goedkeuring van de toezichthouder. Wortels dikker dan 40 mm in diameter worden nooit verwijderd of beschadigd. Wortels kleiner dan 40 mm in diameter worden verwijderd door zagen zonder de wortels te breken of eraan te trekken. Ontgraven wortels worden beschermd tegen uitdrogen, vorst en beschadiging.
4. Wanneer een boom wordt beschadigd wordt dit direct gemeld bij de toezichthouder. Toezicht en handhaving vindt plaats conform de Beleidsregel Handhavingsparagraaf Bomen.

5. Het rooien van bomen door de netbeheerder geschiedt pas na toestemming van het college. Voor het rooien van bomen dient er een kapvergunning te worden aangevraagd.

Onder voorbehoud van vaststelling Verordening Kabels en Leidingen

10 Werken in gebieden met een archeologische verwachting

10.1 Regels voor werken in een gebied met een archeologische verwachting

1. Tijdens het werken in de gemeente Utrecht moet de Verordening op de Archeologische Monumentenzorg (2009) in acht worden genomen. Hieraan gekoppeld is de Archeologische waardenkaart. Op de waardenkaart is door middel van kleuren weergegeven welke archeologische waarde of verwachting een gebied heeft en of daarvoor een archeologievergunning benodigd is.
2. Om te kunnen toetsen of een archeologievergunning noodzakelijk is, moeten de vragen op het aanvraagformulier voor ingrijpende en niet-ingrijpende werkzaamheden worden beantwoord. In het belang van de bescherming van de archeologische waarden of verwachting kunnen door de burgemeester en wethouders voorwaarden aan de vergunning worden gesteld.
3. Voor gebieden waarvoor geen archeologische waarde of verwachting (meer) geldt, geldt de wettelijke meldingsplicht bij het doen van toevalsvondsten. Indien bij de uitvoering van de werkzaamheden onverwacht archeologische resten worden aangetroffen, dan dient conform artikel 5.10 van de Erfgoedwet aanmelding van de desbetreffende vondsten bij de Minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap c.q. afdeling Erfgoed, gemeente Utrecht, te worden gedaan.
4. Voor het verstoren van een archeologisch rijksmonument (ook onder water) is altijd een monumentenvergunning nodig. Deze is te vinden op de website Archeologie in Nederland.
5. Eisen met betrekking tot vergunningsaanvraag:
   Om te kunnen beoordelen of een archeologisch onderzoek/vergunning noodzakelijk is dienen de documenten bij de vergunningsaanvraag in een gebied met hoge archeologische verwachting (binnenstad, rode gebieden in de waardenkaart, of >500m tracé in gele en oranje gebieden) minimaal de volgende gegevens te bevatten:
   i. Locatie van alle bodemingrepen op een kadastrale ondergrond (dus ook expansielussen, lasgaten, in- en uittrede punten bij gestuurde boringen, etc);
   ii. Exacte lengte, breedte en diepte van de voorgenomen bodemingrepen (dus ook de breedte van de te ontgraven sleuven);
   iii. Betreft het een bestaand tracé, nieuw tracé of deels nieuw/bestaand tracé;
   iv. Indien bestaand tracé: of er dieper en breder wordt gegraven (dus of er onverstoorde bodem wordt ontgraven);
   v. Een overzichtstekening van het bestaande en nieuwe tracé inclusief een doorsnede van het bestaande en nieuwe profiel;
   vi. Wijze van uitvoering (open ontgraving, damwanden, sleufbekisting, etc);
   vii. Uitsnede van de archeologische waardenkaart (zone waar bodemingrepen plaats vinden).

Onder voorbehoud van vaststelling Verordening Kabels en Leidingen

11 Herstel openbare grond in oude staat

11.1 Vergoedingen voor herstel van de openbare grond in de oude staat

Voor het in oude staat terugbrengen van de openbare grond, na beëindiging van de werkzaamheden, is de vergunninghouder of rechthebbende de daaruit voortvloeiende uitvoerings-, onderhouds-, beheer- en degeneratiekosten verschuldigd, welke worden berekend conform de door de VNG (landelijk) geadviseerde herstraattarieven. Deze tarieven worden jaarlijks geïndexeerd.

11.2 Regels voor herstel van de openbare grond in de oude staat door een vergunning- of instemminghouder

Het college kan bij grote projecten (zoals projecten met een aaneengesloten tracélengte van meer dan 30 km, of met een geraamd schadebedrag aan de openbare ruimte van meer dan €1 miljoen op basis van tarief B1), in afwijking van de hoofregel dat de grond na beëindiging van graafwerkzaamheden door de gemeente in de oude staat wordt teruggebracht, besluiten dat de openbare grond door vergunning- of de instemmingshouder in de oude staat wordt teruggebracht. Dit dient te worden vastgelegd in de vergunning of het instemmingsbesluit.

Het bepaalde in de verordening met betrekking tot het weigeren, schorsen of intrekken of wijzigen van vergunningen en instemmingsbesluiten is hierop van overeenkomstige toepassing. De eisen voor het terugbrengen van de grond in de oude staat zijn neergelegd in bijlage 7. De vergunning- of de instemmingshouder dient deze eisen tijdig en onverkort na te leven.

Onder voorbehoud van vaststelling Verordening Kabels en Leidingen

12 Beleid toekomstig gebruik ondergrond

12.1 Toekomstige ontwikkelingen

De gemeente staat voor grote ruimtelijke uitdagingen in de periode 2021-2050. De ondergrond wordt op veel plekken al intensief gebruikt, en het gebruik zal nog intensiever worden door onder meer de energietransitie, de klimaatadaptatie, digitalisering en de wens de stad te gaan vergroenen. Dit betekent dat het belangrijk is ruimte in de ondergrond beschikbaar te houden voor toekomstig gebruik.
Het ondergrondse ruimtegebruik neemt door de volgende ontwikkelingen ingrijpend toe:

a. Aanleg gescheiden rioolstel:
   om het afvalwater en hemelwater separaat op een veilige en hygiënische manier af te voeren is vervanging van ca 470 km riool nodig (bijna de helft van de stad moet nog vernieuw worden, na 2050 nog 250 km). Waar mogelijk infiltreren we het regenwater, maar ook dat zorgt voor een toenemende ruimteclaim. Voor een gescheiden riool rekenen we 1,75m extra breedte.
b. Vergroening stad:
   de gemeente wil de stad gaan vergroenen door het aanplanten van bomen en struiken in straten en op pleinen. Dit is ook met het oog op de klimaatadaptie en het beperken van hittestress. De gemeente wil ca. 70.000 bomen bijplaatsen (t.o.v. 160.000 bomen nu). Daarvoor moet ruimte worden vrij gehouden en moeten soms kabels en leidingen worden verplaatst.
c. Ondergrondse afvalvoorzieningen:
   in stad zullen meer gemeenschappelijke ondergrondse voorzieningen voor brengen van diverse soorten afval worden geplaatst, tot ruim 400 in de bestaande stad. Dit zijn relatief omvangrijke objecten (1,85m x 1,85m x 3m). Er zijn nu ca. 4000 containers in Utrecht.
d. Uitbreiding glasvezelnetwerk:
   er zal een glasvezelnetwerk worden aangelegd voor ca. 135.000 woningen. Ca. ¼ van de panden heeft al een glasvezelaansluiting.
e. Verzwaring elektriciteitsnet:
   het elektriciteitsnet zal (mede vanwege de energietransitie) worden verzwaard.
   Het hoogspanningsnet zal met ca. 240 km worden uitgebreid. Het middenspanningsnet zal met ca. 1.100 km tot 1.200 km worden uitgebreid waarbij ook ca. 1.000 middenspanningsruimtes worden geplaatst, waarvan ongeveer ¾ in de bestaande stad. Er staan nu al ruim 1000 van deze transformatorhuisjes in Utrecht. Het laagspanningsnet zal ca. 2.000 tot 3.300 km worden uitgebreid. Dit moet zoveel mogelijk in het standaardprofiel worden ingepast.
f. Warmwaternet (stadsverwarming):
   het huidige warmtenet zal worden uitgebreid. In ongeveer de helft van de stad zal een warmwaternet worden aangelegd naar 93.000 van de nu 130.000 panden met een gasaansluiting.
g. WKO’s en TEO’s:
h. Er zullen in Utrecht veel nieuwe Warmte koude opslag (WKO’s) worden aangelegd. De TEO capaciteit is al bezet. De doelstelling is ca. 1500 bronnen en 2500 lussen te plaatsen in de periode 2020-2050.

12.2 Ordening ondergrond

In artikel 5 en 8 van de verordening is aangegeven dat het college nadere regels kan stellen of een vergunning kan weigeren in het kader van de ondergrondse ruimtelijke ordening. Het doel van die ordening is de ondergrondse ruimte efficiënt te gebruiken, en ruimte beschikbaar te houden, of te reserveren, voor toekomstig gebruik.
Het uitgangspunt is zoveel mogelijk ondergrondse ruimte beschikbaar te houden voor nieuwe functies en bestemmingen. Daartoe wordt de aanvraag van een vergunningen steeds getoetst aan het standaardprofiel en toekomstige bestemmingen en functies voor zover die bekend zijn of ontwikkelingen in te schatten zijn.

Onder voorbehoud van vaststelling Verordening Kabels en Leidingen

12.3 Ruimte creëren voor nieuwe ontwikkelingen door toetsing aan standaardprofiel, voorzienbare ontwikkelingen en het verwijderen van loze leidingen

Om zoveel mogelijk ruimte te behouden voor aanpassingen en uitbreidingen van bestaande kabel en leidingnetwerken en voor nieuwe ontwikkelingen is het belangrijk dat een kabel of leiding zo mogelijk steeds in het standaardprofiel wordt gelegd. Zie verder paragraaf 7. Er wordt er geen nadeelcompensatie verleend voor leidingen die (zonder instemming van het college) niet conform het standaardprofiel liggen, als dit vooraf op die locatie als wel leidend was aangegeven.

De aanvraag voor het aanleggen van een kabel of leiding wordt voorts getoetst aan bekende projecten en voorziene of mogelijke ontwikkelingen. Een vergunningaanvraag kan om die redenen worden geweigerd als dit in strijd is met een goede ondergrondse ordening (zie artikel 8 sub f.)

12.4 Verwijderen loze leidingen

Om ruimte te creëren voor nieuwe kabels en leidingen, is het voorts belangrijk alle leidingen die niet meer worden gebruikt te verwijderen. Als een wijk wordt afgekoppeld van het gas, of telecomkabels niet meer worden gebruikt omdat ze wordt vervangen door glasvezelkabels, is het belangrijk dat de loze lozingen leidingen worden verwijderd om ruimte vrij te maken voor nieuwe bestemmingen. Die verwijdering wordt zo mogelijk gecombineerd met werkzaamheden in de weg door de gemeente, een nutsbedrijf of een derde, om kosten te besparen en de hinder voor omwonenden te beperken. Uitgangspunt is wel steeds dat een leiding die niet meer wordt gebruikt, wordt verwijderd zodra dat mogelijk is, of als het nodig is voor een nieuwe functie of bestemming van de openbare grond. Voor telecomkabels is de regeling van artikel 5.2 lid 9 van de TW van toepassing.

12.5 (Data)kaarten

Het college zal in een latere fase een meer of minder globale (data)kaart opstellen waarin met toekomstig ruimtegebruik en de knelpunten die daarbij zullen optreden in beeld worden gebracht. Het college is hiervoor mede afhankelijk van gegevens die netbeheerders aanleveren. Een inschatting is voorts altijd afhankelijk van veel (onzekere) factoren. Tot die tijd zal het college werken met globale inschattingen / verwachtingen van het toekomstig gebruik van de ondergrond.

Onder voorbehoud van vaststelling Verordening Kabels en Leidingen

13 Slotbepalingen

13.1 Toepassingsbereik

Deze nadere regel is van toepassing op werkzaamheden in verband met de aanleg, de instandhouding of de opruiming van kabels en leidingen, en het hebben en houden van kabels en leidingen in of op openbare gronden.
Deze nadere regel is eveneens van toepassing op werkzaamheden voor gemeentelijke netwerken.

13.2 Inwerkingtreding

Deze nadere regel treedt in werking op dat het moment dat de Verordening kabels en leidingen gemeente Utrecht in werking treedt.

13.3 Citeertitel

Deze nadere regel wordt aangehaald als Nadere regel kabels en leidingen gemeente Utrecht (handboek kabels en leidingen).

Aldus vastgesteld door burgemeester en wethouders van de gemeente Utrecht, in de vergadering van <datum>

De burgemeester,
Sharon A.M. Dijksma

De secretaris
Gabrielle G.H.M. Haanen

Onder voorbehoud van vaststelling Verordening Kabels en Leidingen

Toelichting
1. Algemeen

Inleiding
Dit handboek bevat de nadere regel zoals bedoeld in artikel 5 en 15 van de Verordening kabels en leidingen gemeente Utrecht. De verordening en dit handboek geven regels voor het aanleggen, onderhouden, instandhouden, verwijderen en het hebben en houden van kabels en leidingen in de openbare gronden van de gemeente Utrecht.
De gemeente is meestal eigenaar van de openbare ruimte en beheerder van de weg. De gemeente regelt de wijze van uitvoeren van werkzaamheden ook publiekrechtelijk via een verordening (de Verordening kabels en leidingen gemeente Utrecht).
Voor niet-telecom kabels en leidingen geldt een vergunningplicht op grond van artikel 6 van de Verordening kabels en leidingen gemeente Utrecht.
De gemeente moet communicatie-infrastructuur op grond van de Telecommunicatiewet gedogen. Wel is er o.g.v. de Telecommunicatiewet en de Verordening kabels en leidingen gemeente Utrecht een instemmingsbesluit nodig.
De gemeente erkent het belang van communicatie-, energie-, afval- en drinkwaterbedrijven om gebruik te maken van de openbare ruimte. Wel dient de plaats, het tijdstip en de wijze van uitvoeren van werkzaamheden aan kabels en leidingen te worden getoetst aan bovengenoemde regelingen.
Daarbij worden de belangen van het boven- en ondergrondse gebruik van de openbare ruimte tegen elkaar afgewogen.
Uitgangpunt is dat:
- de graafactiviteit met vergunning of instemming (telecom) is toegestaan;
- de gemeente plaats, tijd en werkwijze beoordeelt en bijstuurt.

Hierbij geldt dat aan de gegevens die moeten worden verstrekt bij aanvragen van een vergunning of instemming nadere voorschriften (publiek rechtelijk) en/of voorwaarden kunnen worden gesteld bij het uitvoeren van werken in de openbare ruimte van de gemeente Utrecht.
Coördinatie, planning en programmering zijn hierbij belangrijke hulpmiddelen. Planningen van grote en langdurige werken moeten vroegtijdig bekend worden en in het reguliere kabel- en leidingoverleg (het zogenaamde coördinatieoverleg nutsbedrijven) worden ingebracht en afgestemd met de geplande werkzaamheden van de gemeente Utrecht en de andere netbeheerders. Het gaat daarbij om:
a. het afstemmen van het beheer van bovengrondse en ondergrondse infrastructurele werken van de gemeente en de energie-, afval-, drinkwater- en communicatiebedrijven en andere bedrijven die in, op of aan wegen kabels, leidingen of buizen exploiteren of beheren, af te stemmen;
b. het bevorderen van vlotte, snelle en waar mogelijke gelijktijdige uitvoering van de werkzaamheden, teneinde de hinder en de duur van de werkzaamheden tot een minimum te beperken;
c. het bevorderen van werkzaamheden met goede kwaliteit teneinde de openbare ruimte duurzaam te beheren.

Onder kabel- en leidingwerken wordt verstaan alle boven- en ondergrondse werkzaamheden in, op of boven de openbare grond in verband met het aanleggen, onderhouden, verleggen en verwijderen van kabels en leidingen. Tevens daartoe behorende alle benodigdheden, zoals afsluiters, handholes, bovengrondse kasten, trafo stations, glasvezelcentrales en verder.

1.1 Aanleiding
Teneinde de overlast die het gevolg is van werken in de openbare ruimte (ondergronds) zoveel mogelijk te beperken is door de gemeente Utrecht in de afgelopen jaren een aantal afspraken en regelingen gemaakt voor (gemeentelijk) diensten en bedrijven die regelmatig in de openbare ruimte aan het werk moeten. Deze regelingen betreffen de samenwerking, coördinatie en voorwaarden voor en tussen bedrijven en de gemeente als beheerder van de openbare ruimte inzake geplande werkzaamheden.

Ontwerp voorbereiding vaststelling Verordening Kabels en Leidingen

Omdat de bestaande regelgeving is veranderd, het in de ondergrond drukker wordt, is het noodzakelijk de reeds gemaakte afspraken opnieuw tegen het licht te houden en vast te leggen. Uitgangspunt is dat voor alle netbeheerders zoveel mogelijk dezelfde regels en afspraken gelden. In een aantal gevallen is dat echter niet mogelijk door de eerder vastgestelde overeenkomsten (met bv. de Gasunie) en wettelijke regelgevingen voor de diverse netbeheerders.

1.2 Gemeentelijke organisatie
De gemeentelijke organisatie is ingedeeld in bedrijven, afdelingen en vakteams. De werkzaamheden die te maken hebben met kabels en leidingen zijn onderverdeeld binnen de afdeling Beheer Openbare Ruimte en Gebouwen/ Ondergrondse Infra respectievelijk de afdeling Vergunningen, Toezicht en Handhaving/Vergunningen Openbare Ruimte.

1.3 Netbeheerders
Bedrijven en ook de gemeente (en andere overheden) die eigenaar en/of beheerder zijn van kabels en leidingen, evenals particulieren die na aanvraag een vergunning of instemming verkregen hebben om kabels en/of leidingen in de openbare grond te leggen, worden beschouwd als netbeheerders.
De netwerken die de netbeheerders onder andere in de ondergrond van de gemeente Utrecht hebben liggen betreffen:

- Gas;
- Afval- en drinkwater;
- Laag, midden en hoogspanning;
- Openbare verlichting;
- Telecom;
- Cameratoezicht;
- Stadsverwarming;
- WKO
- Proceswaterleidingen
- Persleidingen;
- Blusleidingen;
- Transportleidingen voor brandstoffen;
- Verkeersregelinstallatie kabels.

De regels in dit handboek zijn ook van toepassing op gemeentelijke netwerken en de beheerders van gemeentelijke netwerken, behalve voor zover die zien op het aanvragen van een vergunning.

1.4 Leeswijzer
In dit “handboek kabels en leidingen, gemeente Utrecht 2020” worden de voorschriften en afspraken tussen de gemeente Utrecht en de netbeheerders vastgelegd voor zover het gaat om leggen, houden, onderhouden en verwijderen van kabels en leidingen in de openbare ruimte.
De doelen van het handboek zijn:

- Het borgen en bevorderen van de kwaliteit van de (ondergrondse) openbare ruimte;
- Het bevorderen van een juiste (ondergrondse) ordening en een veilige ligging van kabels en/of leidingen;
- Het beperken van overlast en het bevorderen van een veilige omgeving voor de burgers tijdens de werkzaamheden aan kabels of leidingen;
- Het beperken dan wel voorkomen van graafschade.

Het handboek bestaat uit drie onderdelen:

- Algemene en procedurele informatie;
- Technische eisen/voorschriften m.b.t. tracébepaling, ontwerp-, uitvoerings- en beheers voorschriften.
- De bijlagen met daarin gemeente specifieke informatie.

Ontwerp voorgehouden vaststelling Verordening Kabels en Leidingen

De van toepassing zijnde wetten, verordeningen en het Handboek:

- Wettelijke bepalingen zoals onder andere de Telecommunicatiewet en de Wet Informatie-uitwisseling Bovengrondse en Ondergrondse Netwerken (WIBON);
- Lokale regelgeving van de gemeente zoals onder andere Verordening kabels en leidingen gemeente Utrecht en de legesverordening;
- Het handboek, met verwijzingen naar verdere relevante richtlijnen en regelgeving onder andere de meest recente Standaard RAW bepalingen, CROW-richtlijnen, Nen-normen, UAV 2012 en verder.

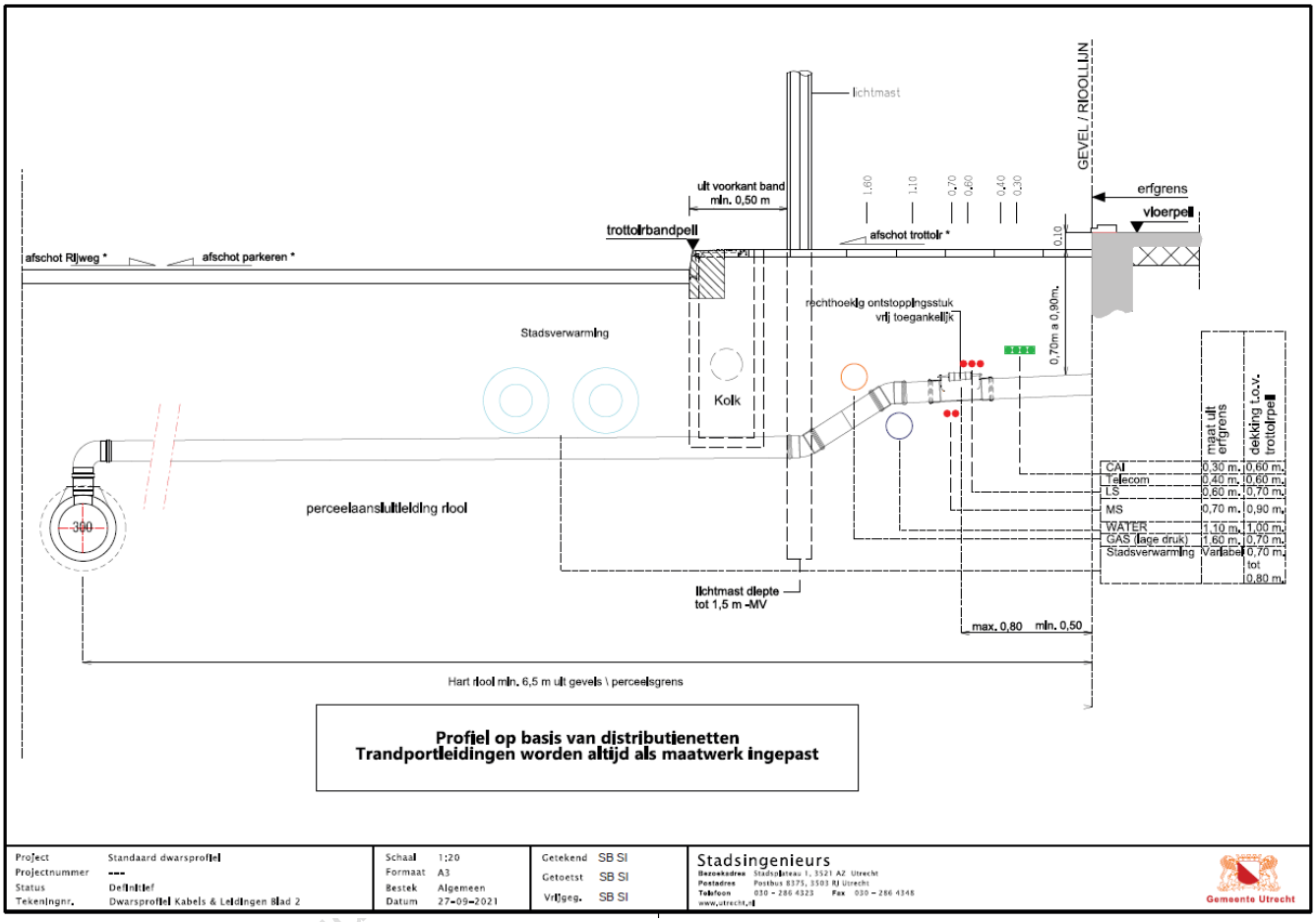
Bijlage 6 bevat gemeente specifieke eisen en hier zijn de contactgegevens van de gemeente opgenomen.

Onder voorbehoud van vaststelling Verordening Kabels en Leidingen

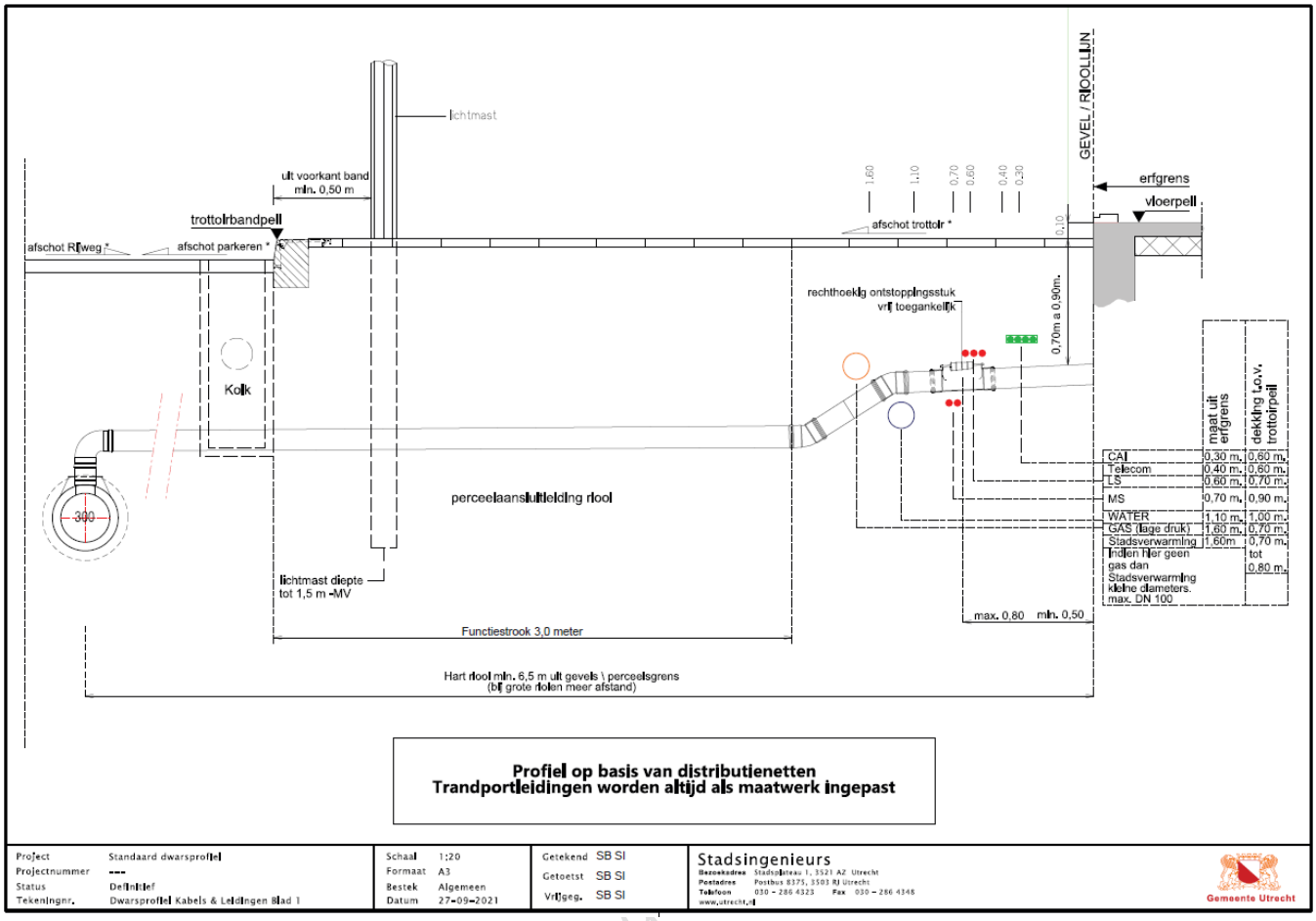
BIJLAGEN

Bijlage 1 Standaardprofiel ondergrondse infrastructuur (Dwarsprofiel)

Standaardprofiel ondergrondse infrastructuur (profiel op basis van distributienetten, transportnetten worden altijd als maatwerk ingepast)



Onder voorbehoud



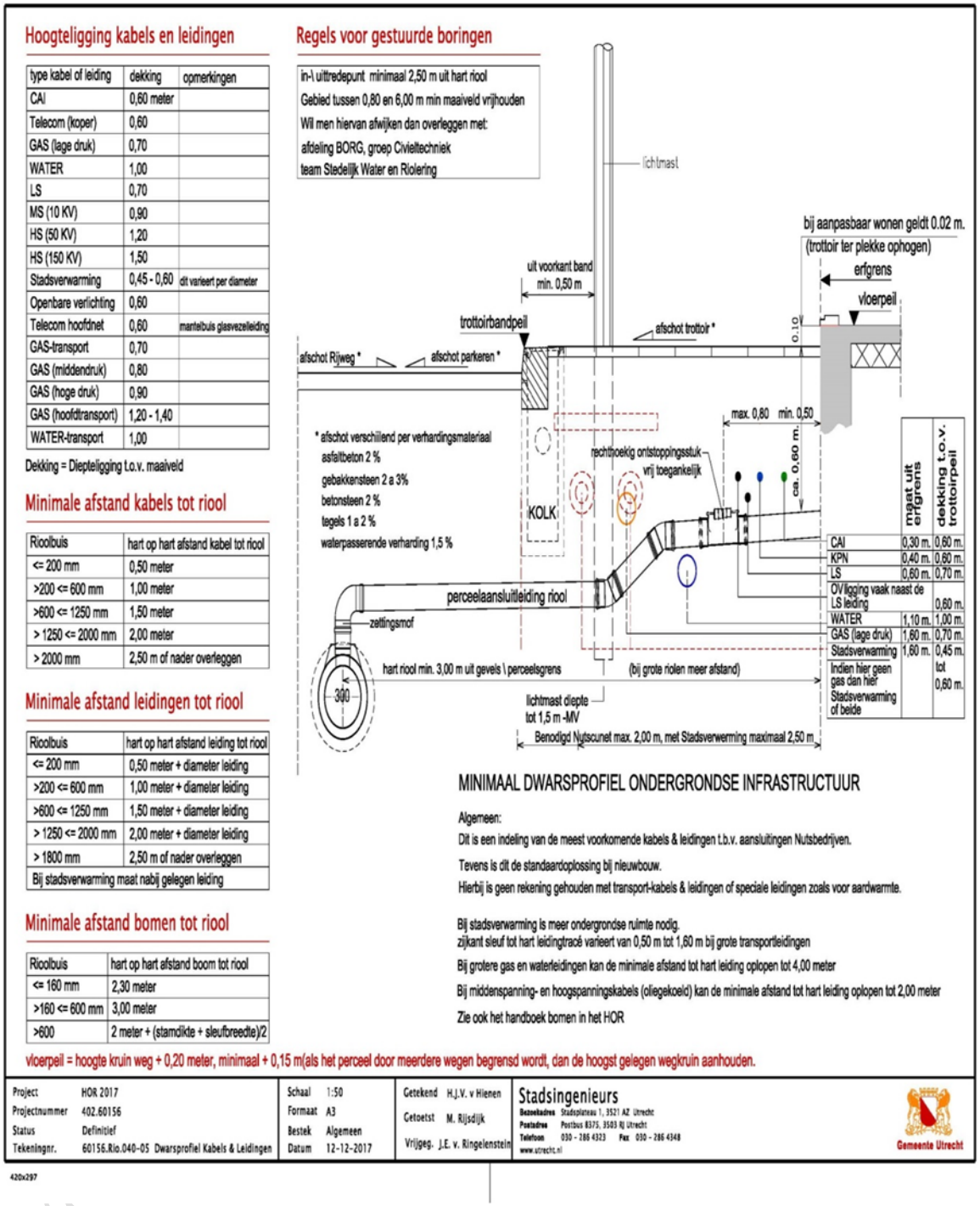
Profiel op basis van distributienetten
Trandportleidingen worden altijd als maatwerk ingepast

Project	Standaard dwarsprofiel	Schaal	1:20	Getekend	SB SI
Projectnummer	---	Formaat	A3	Getoetst	SB SI
Status	Definitief	Bestek	Algemeen	Vrijgeg.	SB SI
Tekeningnr.	Dwarsprofiel Kabels & Leidingen Blad 1	Datum	27-09-2021		

Stadsingenieurs
Bezoekadres Stadsplateau 1, 3521 AZ Utrecht
Postadres Postbus 8375, 3503 RJ Utrecht
Telefoon 030 - 286 4323 Fax 030 - 286 4348
www.utrecht.nl
Gemeente Utrecht

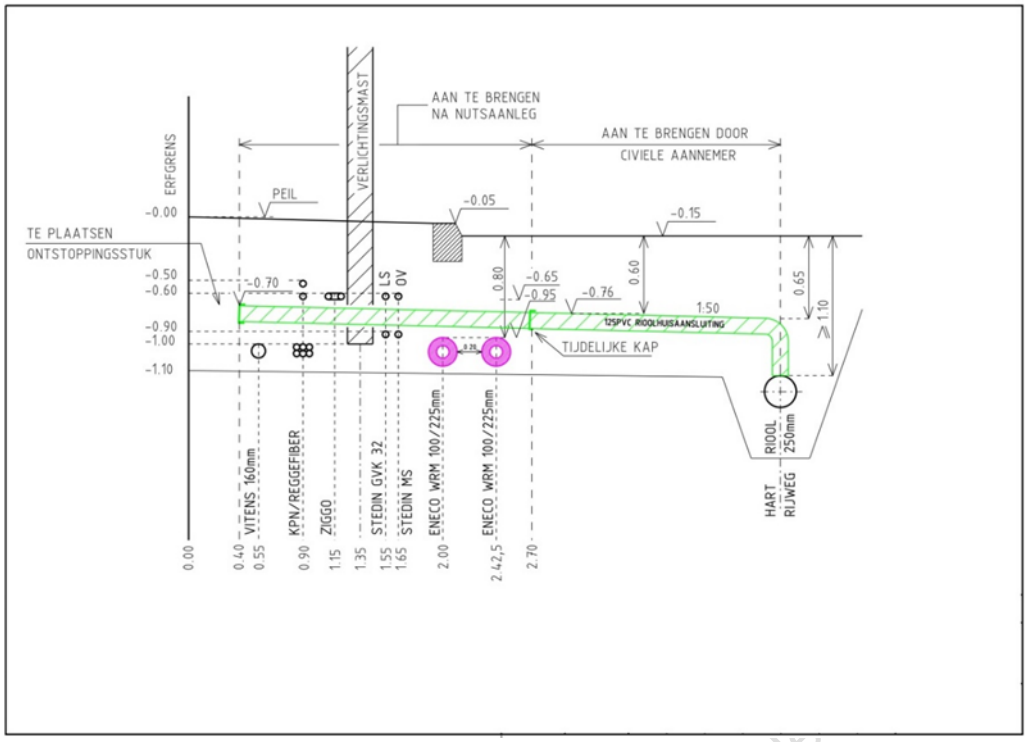
Onder voorbehoud van vaststelling

Profiel in het Handboek openbare ruimte (2019)

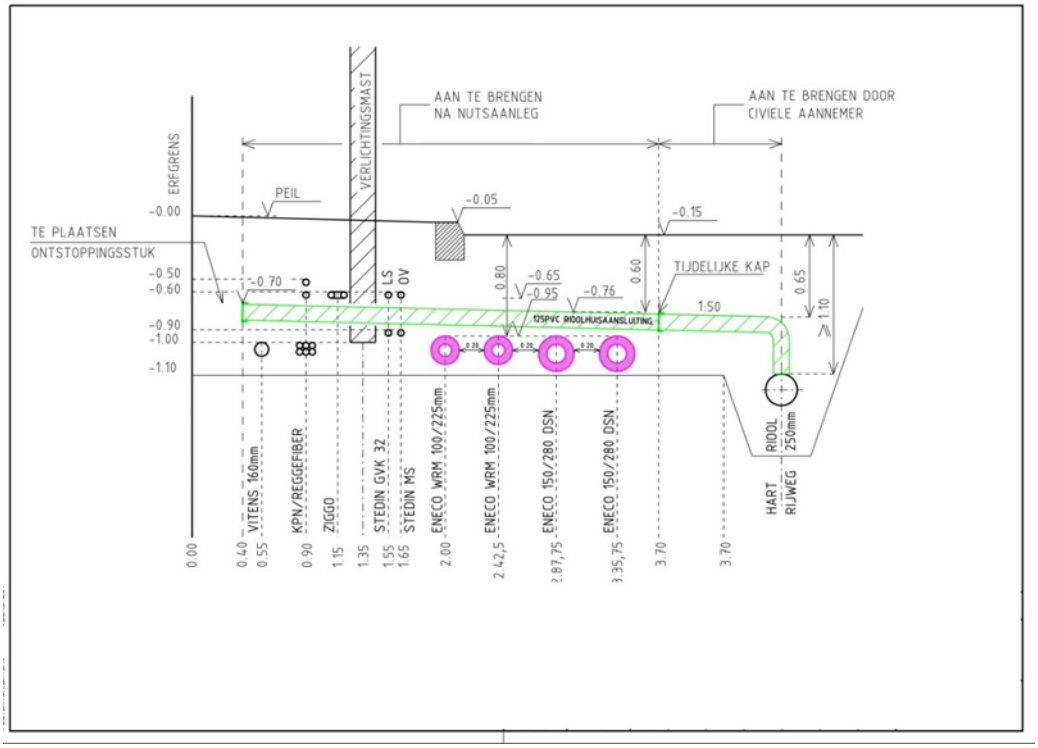


De gebieden waar waarschijnlijk sprake is van het standaarddwarsprofiel 2017 uit het HOR zijn: Lunetten, Overvecht, Tuindorp, Kanaleneiland, Voordorp, Veemarkt, Voorveldsepolder, Jaarbeurs, stationsgebied, Science park, Rijnsweerd, Vleuten -De Meern en Velthuizen-zuid.

Het Leidsche Rijn profiel



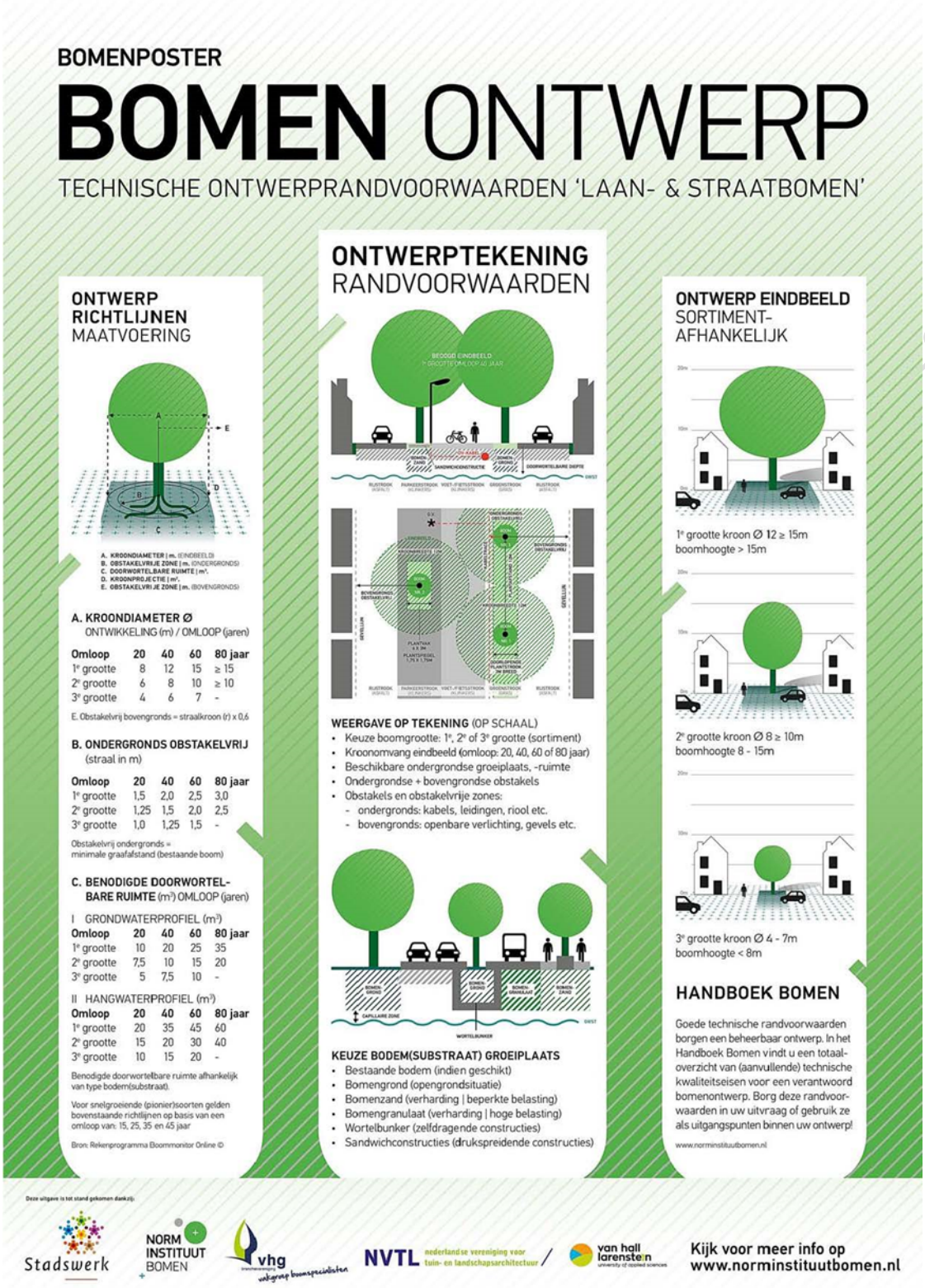
LR profiel 2.5 M



LR profiel 4.0 M -

Het Leidsche Rijn profiel wordt toegepast in Leidsche Rijn, Haarrijn en de Merwedekanaalzone

Bijlage 2 Bomenposter (werken rondom bomen in Utrecht)

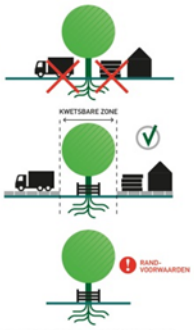


Handboek bomen p.34.

BOMENPOSTER

WERKEN ROND BOMEN

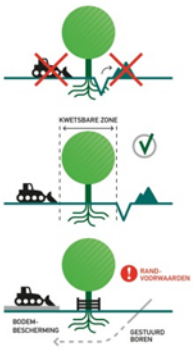
OPSLAG, PARKEREN EN TRANSPORT



Voor opslag, parkeren en transport gelden randvoorwaarden binnen de kwetsbare boomzone. Bijvoorbeeld het plaatsen van drukverdelende riplaten.

Randvoorwaarden moeten worden uitgewerkt in een goedgekeurd Werkplan!

GRAVEN, OPHOGEN EN ANDERE BODEM-BEWERKINGEN

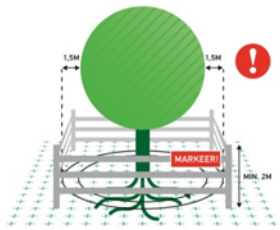


Voor graven, ophogen en bodembewerking gelden randvoorwaarden binnen de kwetsbare boomzone. Bijvoorbeeld minimale graaf-afstanden en wortelbescherming.

Randvoorwaarden moeten worden uitgewerkt in een goedgekeurd Werkplan!

Kabelgoten, mantelbuizen en gestuurd boren bieden soms een goed alternatief. Let bij grond- en graafwerkzaamheden ook op kabels en leidingen (KLIC-melding, WION).

KWETSBARE BOOMZONE



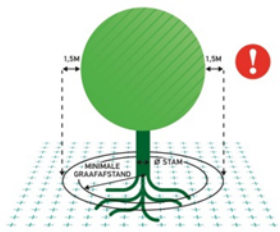
Werkzaamheden en de opslag van materiaal en materieel zijn binnen de KWETSBARE BOOMZONE alleen toegestaan MET TOESTEMMING (goedgekeurd Werkplan).

RANDVOORWAARDEN EN EISEN

1. Plaats een niet-verplaatsbare fysieke bescherming rond de boom (vanaf 10 cm tot minimaal 2 m boven het maaiveld) en markeer deze als beschermd boomgebied.
2. Binnen elke kwetsbare boomzone zijn de uitvoering van werk-zaamheden en de opslag van materiaal en materieel alleen toegestaan met toestemming via een door de opdrachtgever of directie goedgekeurd Werkplan.
3. Binnen elke kwetsbare boomzone gelden randvoorwaarden die uitgewerkt moeten zijn in het goedgekeurde Werkplan. Deze randvoorwaarden worden in de regel opgesteld aan de hand van een Bomen Effect Analyse (BEA).
4. Het Werkplan vermeldt gedetailleerd (per boom) wanneer, op welke wijze, volgens welke randvoorwaarden en met welk materieel en welke hulpmiddelen werkzaamheden binnen de kwetsbare boomzone moeten worden uitgevoerd.
5. Werkzaamheden mogen de duurzame instandhouding van de boom nooit in gevaar brengen.
6. Graafwerkzaamheden binnen de kwetsbare boomzone zijn uitsluitend toegestaan met toestemming via het goedgekeurde Werkplan.

LEIDRAAD MINIMALE GRAAFAFSTANDEN (INDICATIEF)

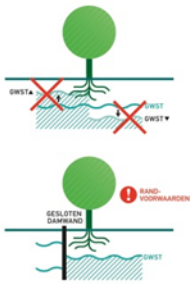
Stam Ø	Minimale graafafstand vanuit het hart van de stamvoet	Eenzijdige wortelontwikkeling of scheefstaande boom (trekzijde)
20 cm	> 1,25 m	2,0 m
40 cm	> 1,50 m	2,5 m
60 cm	> 1,75 m	3,0 m
80 cm	> 2,25 m	3,5 m
100 cm	> 2,50 m	4,0 m
150 cm	> 3,50 m	5,0 m



Kwetsbare boomzone = Kroonprojectie + 1,5 meter

Kijk voor aanvullende informatie over randvoorwaarden en een goedgekeurd Werkplan op: www.bomenposter.nl

BRONBEMALING EN VERANDERINGEN IN GRONDWATERSTAND



Voor bronbemalingen en veranderingen in de grondwaterstand gelden zowel binnen als buiten de kwetsbare boomzone randvoorwaarden. Bijvoorbeeld het toepassen van een gesloten bronbemaling.

Randvoorwaarden moeten worden uitgewerkt in een goedgekeurd Werkplan!

VLOEISTOFFEN EN GASSEN



Bodemvreemde gassen en vloeistoffen kunnen grote schade veroorzaken aan de groeiplaats van een boom.

Houd gassen en vloeistoffen, maar ook cementmolens en (water)afvoeren, op grote afstand van de kwetsbare boomzone!

SNOEI-WERKZAAMHEDEN



Het snoeien van bomen is alleen toegestaan met toestemming van de opdrachtgever of directie, ook wanneer er enkel sprake is van een gebroken of beschadigde tak.

Deze uitgave van Stadswerk is tot stand gekomen dankzij:

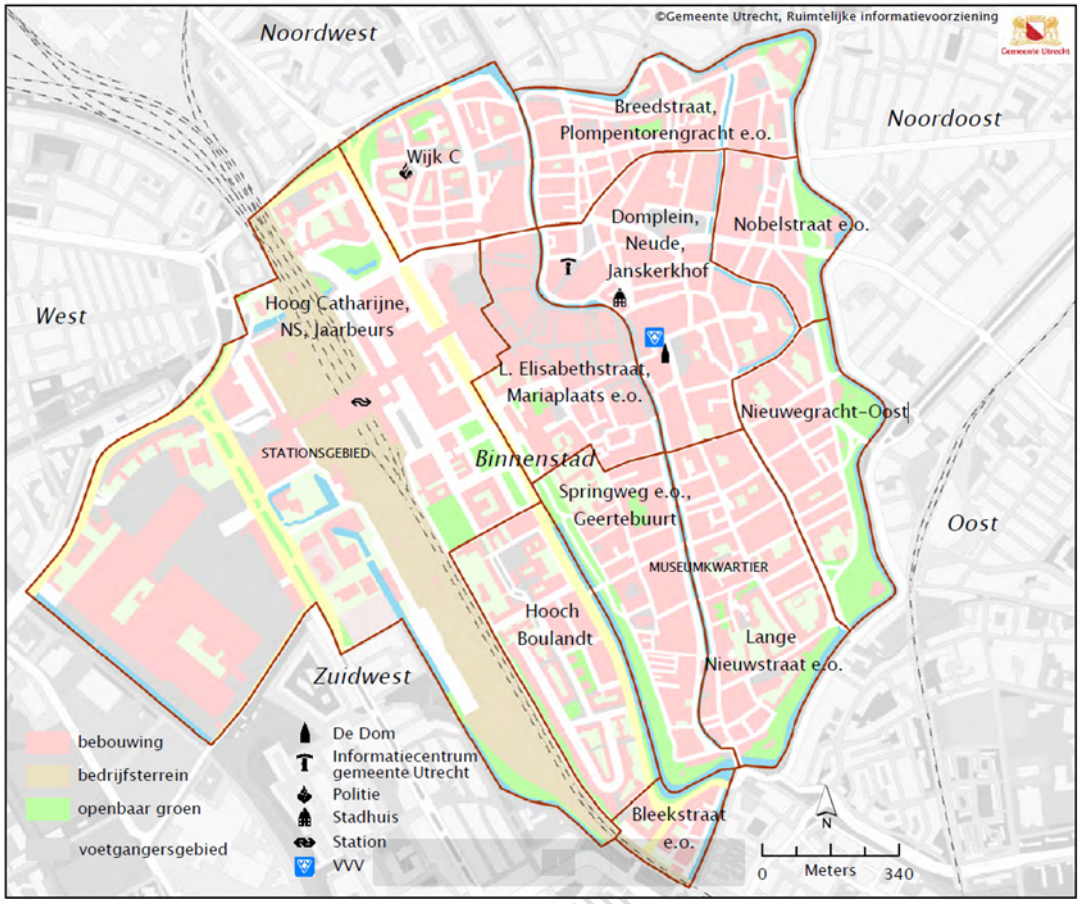
Stadswerk
NORM INSTITUUT BOMEN
vhg vakgroep boomspecialisten
GPKL.nl
Bouwend Nederland

Kijk voor meer info op www.norminstituutbomen.nl

Werken rond bomen

Bijlage 3 Overzichtskaart Binnenstad conform lid 8

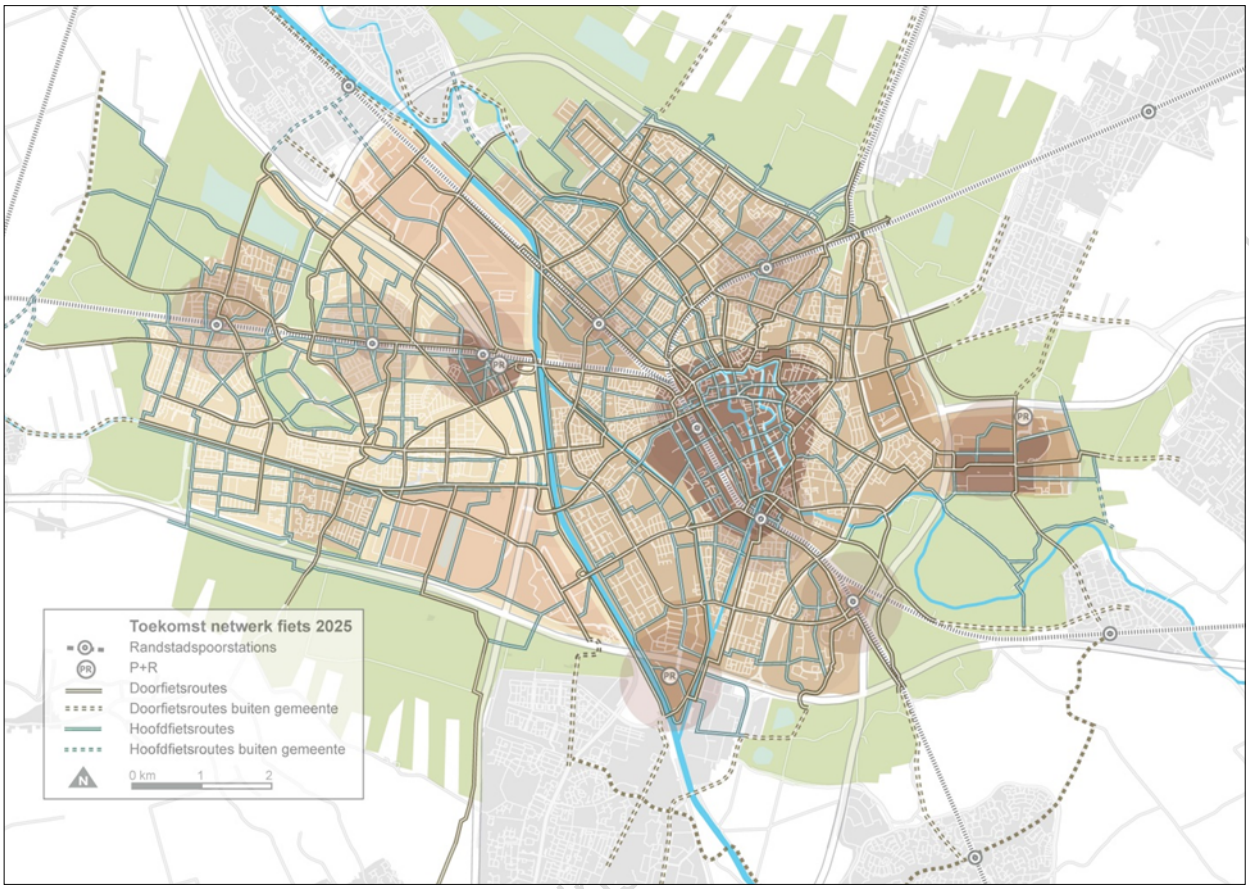
Overzichtskaart



Onder voorbehoud van vaststelling Leidingen

Bijlage 4 Hoofdwegennet gemeente Utrecht

Hoofdnet Fiets

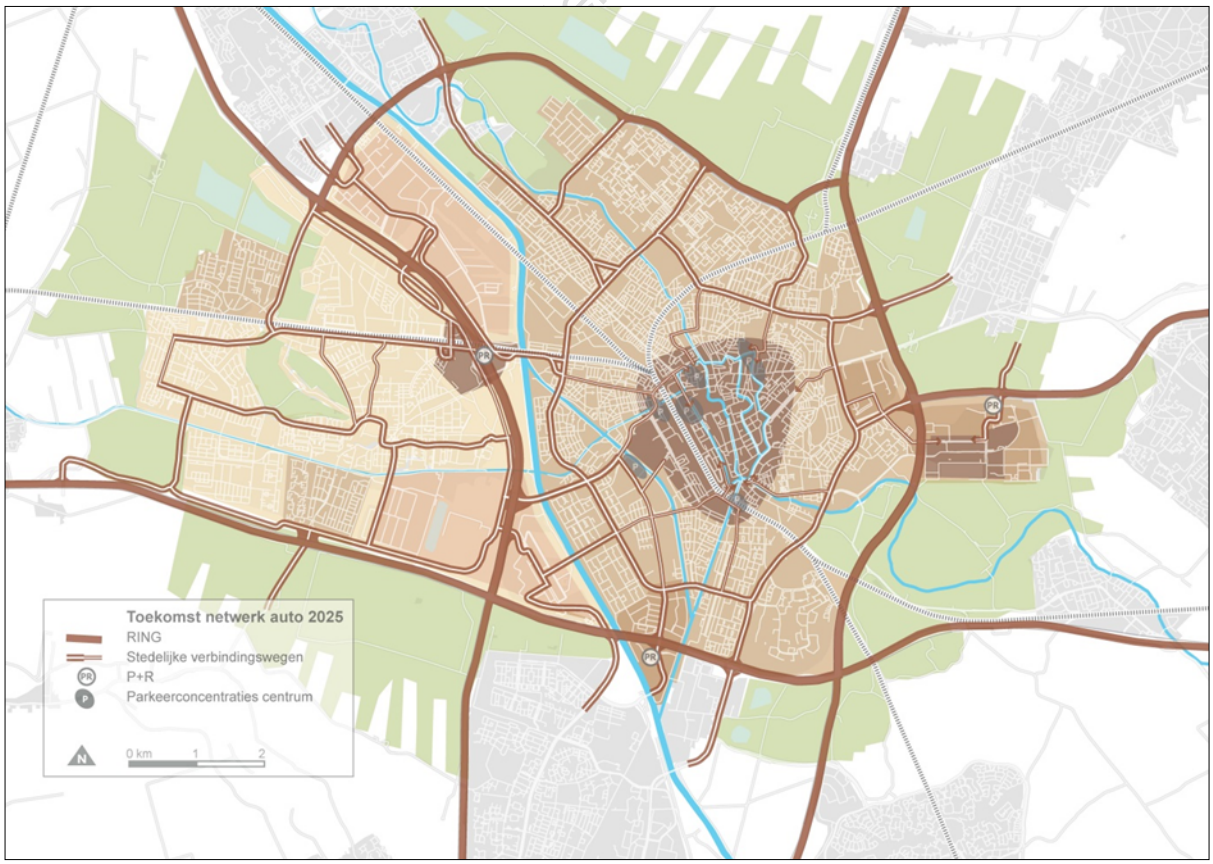


Onder voorbehoud van vaststelling

Hoofdnet Openbaar Vervoer



Hoofdnet Auto



Onder voorbehoud van vaststelling Verordening Kabels en Leidingen

Bijlage 5 BLVC-plan

Meer informatie over een BLVC is te vinden via deze link: https://www.utrecht.nl/ondernemen/vergunningen-en-regels/toolbox-bouwhinder/

Standaard BLVC plan

A. Toelichting Project (administratieve gegevens en betrokken partijen)

- Omschrijving van project (aard van de werkzaamheden)
- Nut, noodzaak en achtergrond van het project
- Opdrachtgever, verantwoordelijkheidsstructuur
- Informeren nood- en hulpdiensten
- Betrekken wijkteam van de politie
- Aanstellen omgevingsmanager
- Initiatiefoverleg en verslagen
- Planning, motivatie tijdpad en consequenties
- Werktijden (extra inzet ploegen of juist niet) met motivatie
- Plaats in het bestuurlijk traject (betreft veelal projecten in opdracht van de gemeente)
- Kaartmateriaal over de situatie van het project (Bouwplaatsinrichting)

B. Omgevingsscan (nauwkeurige omschrijving van de omgeving)

- Belangrijke maatschappelijke voorzieningen in de omgeving (bijvoorbeeld: ziekenhuis, grote onderneming, enz.).
- Eventuele projecten en evenementen tijdens de werkzaamheden in de omgeving en beïnvloeding op de verkeersafwikkeling.
- Afspraken met betrokken partijen.
- De omgevingsscan op kaartmateriaal aangeven.

C. Risicoanalyse

- Risicoanalyse (risico's die de planning van het project kunnen beïnvloeden, met oplossingsrichtingen Procedurele risico's als kapvergunningen of bij veranderde planning: problemen met de subsidie voorwaarden.
- Mogelijke technische knelpunten.
- Mogelijke invloed van weersomstandigheden.
- Andere activiteiten in de omgeving die de verkeersafwikkeling rond het project beïnvloeden en het project ernstig kunnen verstoren.

D. Bereikbaarheid

- Verantwoordelijkheden aannemer (specifieke eisen vastleggen)
- Tijdelijke verkeersmaatregelen (link leggen naar regelgeving bv CROW 96B)
- Categorieën (elke categorie benoemen)
- Avond, Nacht en weekend werk / Werken buiten reguliere werktijden (ontheffing)
- Locatie Directiekeet

E. Leefbaarheid (maatregelen die de leefbaarheid op peil moeten houden)

- Geluidsoverlast en Trillingshinder.
- Ophalen (huis)afval
- Schoonhouden werkterrein en omgeving.
- Ordelijk werkterrein.
- Goede verlichting.

F. Veiligheid (fysieke en sociale veiligheid tijdens de werkzaamheden) en Gezondheid

- In- en uitrijdend bouwverkeer
- Verkeersveiligheid algemeen (Bouwen buiten bouwterrein en naast de school)
- Kwaliteit tijdelijke verharding
- Handhaving verkeersregels

Onder voorbehoud van vaststelling Verordening Kabels en Leidingen

- Sociale veiligheid
- Beheer van de tijdelijke verkeersvoorzieningen

G. Sloop-/Bouwveiligheid

- Locatie
- Opdrachtgever
- Vergunning,- en vergunninghouder
- Aannemer
- Sloop-/Bouwmethode
- Overzicht bijbehorende documenten
    - Tekeningen Bouwplaatsinrichting
    - Bouwput en Bouwputafscheiding
- Monitoring: o.a. Uitgangspunten en Onderzoekgegevens van de bodem, grondwater, trillingen, geluid, etc.
- Bluswater voorzieningen in de omgeving
- Beheer Sloop-/Bouwveiligheidsplan
- Maatregelenmatrix en verwijzing naar documenten (zie tabel Maatregelenmatrix)
    - Onbevoegd betreden bouwterrein
    - Aanrijdgevaar door bouwverkeer
    - Bezwijken/breken/vallen van constructie of onderdelen (boven de weg)
    - Omvallen van materieel
    - Vallende voorwerpen op openbaar terrein of belendingen
    - Brandgevaar / Brandbeveiliging

H. Communicatieplan (communicatie over het project tijdens de verschillende fasen)

I. Faseringsplan (Verkeerstechnisch: plaatsen van afzettingen en dergelijke)

- De data van faseringen met motivatie (bijvoorbeeld kort maar hevig, bij veel heiwerk)
- Per fase aangeven welke gevolgen het project heeft voor de verschillende verkeersmodaliteiten
- Het faseringsplan aangeven op een tijdlijn
- Per fase intekenen op kaartmateriaal

J. Verkeersmaatregelenplan (omleiding van verkeersstromen tijdens de werkzaamheden

- Inzet verkeersregelaars met motivatie.
- Aandacht voor looproutes en tijdelijke verhardingen (plankiers).

Onder voorbehoud van vaststelling door Verordening Kabels en Leidingen

Maatregelenmatrix en verwijzing naar documenten

Gevaar	Suggesties voor maatregelen (per activiteit)	Projectspecifieke invulling	Documenten
1. Onbevoegd betreden bouwterrein inclusief spelende kinderen (diverse gevaren, o.a. vallen, bekneld raken elektrocutie, verdrinken)	**Algemeen** • Schuttingen • Hekken (antiklim) • Poortcontrole • Meldprocedure bezoekers • Bewaking buiten werktijd ……. **Bij uitbreiding bestaande en in gebruik zijnde gebouwen** • Bouwactiviteiten scheiden van gebruiksfunctie: o in tijd (buiten werktijd) o fysiek scheiden (voldoende ruimte ertussen of afschermen) • Machines / bouwmaterieel niet onbeheerd achterlaten • Vluchtroutes in stand houden • Afspraken maken met gebouwbeheerder …….		
2. Aanrijdgevaar door bouwverkeer	• Overzichtelijke in- en uitritten • Tijdelijke veilige laad-/loszones • Spiegels • Verkeersbebording • Afzetting / omleiding (na overleg • wegbeheerder) • Bevoegde verkeersregelaar …….		
3. Bezwijken /breken/ vallen van constructie of onderdelen	**Sloop-, hak- en boorwerkzaamheden en onder-steuningen** • Stabiliteit tijdens sloopfase bewaken (constructeur raadplegen) • Werken volgens sloopplan • Deskundig toezichthouder (zie Arbobesluit) • Doorboren / doorsnijden voorspankabels (in vloeren) voorkomen • Stabiliteitsschoren aanbrengen		

Onder voorbehoud van vaststelling Verordening Kabels en Leidingen

	• Berekening en tekening van ondersteuningsconstructie (m.n. schoorverband) • Grote onderdelen eerst tegen vallen borgen (bijvoorbeeld met takel, kraan) • Ter plaatse van de werkplek opvangbak, vangschot, opvangzeil of fijnmazige netten aanbrengen • Werkgebied afzetten • Opvangschot plaatsen • Doorstempelen • Werkafspraken / coördinatie ……		
4. Omvallen van materieel	**Funderingsmachines** (afstand tot hek of schutting is bij voorkeur groter/gelijk hoogte makelaar) • Funderingsmethode aanpassen (bijvoorbeeld korte buispalen en oplassen) • Gebouwen / openbaar gebied binnen onveilige zone ontruimen • Onveilige zone afzetten • Funderingsactiviteiten scheiden van de overige activiteiten: o in tijd (buiten werktijd) o fysiek (routing aanpassen) • Bodemonderzoek kabels/leidingen/ explosieven • Grondonderzoek op draagkracht • Grondverbetering • Draglineschotten • Opstellingskeuring (door deskundige) • Veilige aanvoer en positionering palen, damwanden • Extra maatregelen bij schoorheien • Damwanden laten zitten of losspuiten …… **Toren- en mobiele kranen, hoogwerkers en verreikers** • Grondonderzoek op draagkracht • Grondverbetering • Voorkomen breuk waterleiding, riolering • Kraanbaanberekening		

Onder voorbehoud van vaststelling Verordening Kabels en Leidingen

	• Controle zetting kraanbaan (periodiek) • Onderheide kraanpoer (vaste opstelling) • Opstellingskeuring (door deskundige) • Voldoende opstelruimte (stempelbreedte) • Draglineschotten • Niet gebruiken bij teveel wind (opgave fabrikant) ……. **Steigers, hefsteigers, liften** • Grondonderzoek op draagkracht • Grondverbetering • Rijplaten, betonplaten • Aanrijdbeveiliging • Schoring en verankering steiger (volgens opgave fabrikant) • Berekening / tekening (steiger) • Deskundig toezichthouder (steiger) • Opstellingskeuring (hefsteiger, lift) • Coördinatie eventueel graafwerk onder/naast steiger • Periodieke controle steiger op verankering/onderstopping/overbelasting ……. **Staalconstructies, bekistingen, prefab betonbouw, houtskeletbouw** • Montage- of werkplan • Deskundig toezichthouder (zie Arbobesluit) • Tijdelijke schoring en windverbanden • Stabiele opslag …….		
5. Vallende voorwerpen op openbaar terrein of belendingen	**Hijswerkzaamheden** (benodigde ruimte: lengte last + 5 m) • Andere bouwmethode kiezen (bijvoorbeeld • vijzelen of glijbekisting) • Zwenkbegrenzing op hijskraan • Hijszone ontruimen • Hijsgeleiding toepassen • Hijsinstructie aan machinist en aanpikker • Bekisting delen (kortere lasten) • Inpandige hijsschacht • Aantal hijsbewegingen reduceren door inzet van:		

Onder voorbehoud van vaststelling Verordening Kabels en Leidingen

	○ betonpomp ○ bevoorradingscontainer • Niet gebruiken bij teveel wind (opgave fabrikant) …… **Werken op hoogte vanaf vloervelden, (hang-) steigers, bouwliften, hoogwerkers/verreikers** • Voldoende vrije ruimte creëren tot hek of schutting • Preventie op hoogte door (tijdelijke) • borstweringen, steigerdoek, netten, e.d. • Vangvoorzieningen: ○ vangschotten ○ luifels / overkluizing • Tijdelijke gevarenzone afzetten • Gevelpanelen, glas e.d. apart aanvoeren (niet • met behulp van hangsteiger of hoogwerker) • Platform bouwlift rondom voorzien van hekken …… **Opslag lichte materialen** (op bijvoorbeeld vloeren en daken) • Pakketteren, vastzetten met sjorbanden • Ballasten • Vastsjorren • In kooi van gaas opslaan ……		
6. Brandgevaar	**Installatie en sloopwerkzaamheden (lassen, branden, slijpen, e.d.)** • Werkvergunning • Brandwacht • Brandbare stoffen verwijderen • Afschermen (branddeken, e.d.) • Na brandgevaarlijke werkzaamheden controle • op rookvorming, smeulen of brand • Blusmiddelen binnen handbereik ……		

Onder voorbehoud van vaststelling Verordening Kabels en Leidingen

Algemeen
De rol van de in de voorschriften genoemde toezichthouder kan door verschillende personen worden ingevuld. Deze worden kenbaar gemaakt in de definitieve vergunning of instemmingsbesluit. Voor de herstelwerkzaamheden van het maaiveld is de toezichthouder bereikbaar via: telefoon 030 - 286 84 00, fax 030 - 294 51 55 of per email

Archeologie
Archeologische rijksmonumenten staan niet op de archeologische waardenkaart, maar op de website Archeologie in Nederland. Wilt u een archeologievergunning aanvragen? Overleg dan eerst met een archeoloog. Bel met telefoonnummer 14 030 of stuur een e-mail naar archeologie@utrecht.nl.
Het archeologiebeleid van de gemeente Utrecht is verwoord in de Verordening op de Archeologische Monumentenzorg (2009), die gekoppeld is aan de gemeentelijke archeologische waardenkaart. Op de waardenkaart is per zone vastgelegd welke archeologische verwachting een gebied heeft. Het plangebied ligt in een zone met een hoge archeologische waarde. Voor bodemingrepen groter dan 50 m2 en dieper dan 50 cm beneden het huidige maaiveld geldt dat een archeologisch vooronderzoek en/of een archeologievergunning verplicht is.
Verzocht wordt om contact op te nemen met afdeling Erfgoed via archeologie@utrecht.nl en/of via 030-286 27 56.

Calamiteitenoverzicht (voor meest recente nummers, zie website www.utrecht.nl)

Melding
Tenzij al in de vergunningaanvraag de exacte datum van het werk staat aangegeven, meldt de netbeheerder uiterlijk 14 werkdagen voor de voorgenomen startdatum deze datum aan de toezichthouder kabels en leidingen en TVU ter goedkeuring. Pas na goedkeuring door de toezichthouder van de gemeente ligt de startdatum vast, en kan vervolgens hiervan niet meer worden afgeweken tenzij sprake is van overmacht.

Omwonenden en Wijkbureau
De netbeheerder informeert de aan het tracé en materiaalopslag grenzende bewoners en bedrijven en de wijkopzichter voldoende tijdig over de aard en de duur van de werkzaamheden, zodat zij nog schade beperkende maatregelen kunnen treffen.

Kolk- en huisaansluitingen
Voor de juiste ligging van straatkolk- en huisaansluitingen neemt de netbeheerder contact op met Stadsbedrijven (telefoon 14 030).

Asfalt
Alvorens in asfalt te gaan, dient de netbeheerder eerst met de toezichthouder kabels en leidingen contact op te nemen.

Tijdens het werk
Kabels en leidingen van anderen
Kabels en leidingen van de gemeente Utrecht en derden moeten bereikbaar blijven zonder hinder van kabels / leidingen of bijbehorende onderdelen van de netbeheerder te ondervinden, tenzij anders overeengekomen met de betreffende eigenaren.

Contacten bij onvoorziene situaties
In de volgende gevallen neemt de netbeheerder onmiddellijk contact op met de projectcoördinator nutsbedrijven/toezichthouder van de gemeente, en legt het werk in afwachting van antwoord stil. Afstand van kabel / leiding tot: kant boom < vergunde afstand: Stadsbedrijven, beheerder groen: tel. 14 030;

- kant drinkwaterleiding < 0,5 meter: Vitens, technisch beheer & onderhoud: tel. 0800-0359;
- kant < 2m bij Elektra en Gas: Stedin, tel. 088 -8956222
- hart riolering <1,5 meter Stadsbedrijven, beheerder Rioleringen en gemalen, tel. 14 030;
- archeologische overblijfselen DSO sectie cultuurhistorie, tel. 030 - 286 39 90;
- bodemverontreiniging toezichthouder (zie algemeen).

Dit geldt ook voor gasleidingen, Eneco-warmtenetten en datakabels.

Onder voorbehoud van vaststelling Verordening Kabels en Leidingen

Bijlage 7 Technische eisen voor het in oude staat terugbrengen van niet gesloten verhardingen door instemming-/vergunninghouder.

Indien het college op grond van artikel 11 eerste lid, of artikel 18 van de verordening heeft besloten dat de openbare grond na beëindiging van de graafwerkzaamheden, niet door het college maar door de instemming-/vergunninghouder in de oude staat wordt teruggebracht, gelden de volgende technische eisen:

Algemeen

- De technische eisen hebben uitsluitend betrekking op de niet gesloten verharding.
- De instemming van het college de openbare grond in de oude staat terug te brengen heeft niet betrekking op gesloten verhardingen, groen en bermgras, tenzij dit in het besluit expliciet is aangegeven.
- Het college herstelt gesloten verharding, groen en berm (gras) op kosten van de instemming-/vergunninghouder tegen de actuele VNG-tarieven.
- De instemming-/vergunninghouder is verantwoordelijk voor het herstraten van (de open verharding van) de gegraven geulbreedte en handholes, aansluitend bij bestaand, niet geroerd straatwerk.
- De instemming-/vergunninghouder voert geen band tot ban- verbetering uit, tenzij er sprake is van nieuw straatwerk zoals beschreven in dit handboek onder 5.2.6. In dat geval brengt de instemming-/vergunninghouder de verharding over de volle breedte opnieuw aan, tenzij de toezichthouder anders besluit.
- Na het in oude staat terugbrengen van de openbare grond door en voor rekening van de instemming-/vergunninghouder, is die partij de daaruit voortvloeiende beheer- en degeneratiekosten verschuldigd, welke worden berekend conform de door de VNG (landelijk) geadviseerde herstraattarieven: B1. Deze tarieven worden jaarlijks geïndexeerd.
- De vergunning- of instemmingshouder kan maximaal 8 graafploegen inzetten, of meer dan 8, als het college ermee heeft ingestemd dat instemming-/vergunninghouder meer graafploegen inzet.
- Er is een Nederlands sprekende voorman aanwezig op het werk.
- Op elke bouwploeg die oud materiaal (klinkers en tegels die niet uniform in maatvoering/dikte zijn) herstelt, is minimaal 1, naar het oordeel van het college, voldoende gediplomeerde/gecertificeerde stratenmaker aanwezig.
  Het college verstaat onder een voldoende diploma of certificering dat degene die het herstelwerk doet een opleiding genoten heeft voor vakbekwaam straatmaker, en werkzaamheden zelfstandig en op een zorgvuldig manier kan uitvoeren.
  Opleidingen die hieraan voldoen zijn:
  - opleiding: MBO3 “straatmaker”: Opleiding Straatmaker en Opperman | SOMA College (soma-college.nl)
  - certificering VMS branchecertificaat: VMS Branchecertificaat Straatmaker - Vereniging Modern Straatwerk

Onder voorbehoud van vaststelling Verordening Kabels en Leidingen

Op verzoek van een instemming-/vergunninghouder kan het college toetsen of ook een andere opleiding aan bovengenoemde eisen voldoet.

- Alle communicatie inzake opname, goed-/afkeuring en herstel(punten) tussen de instemming-/vergunninghouder en het college geschiedt per mail aan de toezichthouder.
- Definitiebepaling: waar in deze bijlage wordt gesproken over “de werkzaamheden” wordt bedoeld: de open verharding van de openbare grond die door instemming-/vergunninghouder in oude staat wordt teruggebracht.

Voorfase

- De instemming-/vergunninghouder stuurt het college wekelijks per mail, voor aanvang van het in oude staat terugbrengen van de openbare grond, een overzicht met de lengte van het tracé, een tekening en de planning van de uit te voeren werkzaamheden, waarin is gespecificeerd welk (deel van) het tracé (gebied) wordt uitgevoerd.
- Als de vergunning- of instemminghouder van mening is dat de openbare grond zich niet in goede staat bevindt, dient hij dit minimaal 5 werkdagen voor aanvang van zijn werkzaamheden per email aan het college te melden en te verzoeken een voorschouw te houden. Hierbij zal in aanwezigheid van een toezichthouder de (huidige) staat door middel van video/foto’s worden vastgelegd (de 0-meting). De vergunning- of instemminghouder (uitvoerder) stelt een rapportage (0-meting) op en stuurt deze 3 werkdagen voor aanvang zijn werkzaamheden naar het college. De vergunning- en instemminghouder kunnen over het herstel van de zich in slechte staat bevindende verhardingen afwijkende financiële afspraken maken. Deze dienen vooraf door gemeente en vergunning- of instemminghouder schriftelijk te worden vastgelegd.

Uitvoeringsfase

- De instemming-/vergunninghouder is ervoor verantwoordelijk dat de werkzaamheden met betrekking tot het in de oude staat terugbrengen van de grond door hem en zijn aannemer veilig worden uitgevoerd en neemt daarvoor alle benodigde voorzorgsmaatregelen.
- De instemming-/vergunninghouder onderneemt actie bij acuut gevaar voor omwonenden of verkeer, wat betreft het straatwerk of een ander aspect van de werkzaamheden, om dit, gezien de ernst van de situatie, binnen gewenste tijdsduur (normaliter 2 uur), doch uiterlijk einde dag, veilig opgelost te hebben.
- De piketdienst van het college onderneemt actie bij acuut gevaar voor omwonenden of verkeer, wat betreft het straatwerk of een ander aspect van deze werkzaamheden, aan het einde van de dag of in de avond/nacht op kosten van instemming-/vergunninghouder. Deze kosten vallen niet onder VNG tarieven. Het college verrekent de werkelijke kosten met de instemming-/vergunninghouder.

Onder voorbehoud van vaststelling Voorbereiding Kabels en leidingen

- Het college herstelt het straatwerk dat te lang (meer dan 48 uur) open ligt of dusdanig slecht hersteld is dat het (struikel)gevaar vormt, op kosten van de instemming-/vergunninghouder tegen de gebruikelijke VNG tarieven (tarief A) als de instemming-/vergunninghouder dit niet binnen de door de toezichthouder gestelde termijn doet.
- Het college zal d.m.v. steekproeven de werkwijze controleren (o.a. trillen, gebruik van brekerzand en vleien of onder de hamer aanbrengen).

Techniche eisen opbreken, graven en herstel open verhardingen

- Herstellen open verharding dient te geschieden volgens Technische bepalingen CROW Wegverhardingen RAW 2015: Hoofdstuk 83 (Elementenverhardingen) en Hoofdstuk 24 (Sleuf- en sleufloze technieken).

Voorts gelden zo nodig in afwijking hiervan de volgende aanvullende voorwaarden:

- Uitgenomen bestrating wordt gescheiden van grond en andere zaken.
- Alle grond die uit de sleuf komt, wordt ook weer teruggebracht, tenzij dit in strijd is met de instemming-/vergunningsvoorwaarden.
- Het lengte- en dwarsprofiel van de verharding moet overeenkomen met de oorspronkelijke hoogteligging en de verharding dient goed aan te sluiten op de bestaande verharding.
- De vertanding na (her)straten van de sleufbedekking dient ten opzichte van het aansluitende straatwerk zo goed als mogelijk vlak, aansluitend bij bestaand niet geroerd straatwerk, te zijn.
- De aansluiting aan de kant dient met kleine stukjes goed op maat te worden gemaakt (het passtuk mag niet kleiner zijn dan een halve klinker of tegel).
- De aansluiting rond een putdeksel is een rij stenen parallel aan de putrand (streek om de put), daartegenaan komt het kopse verband.
- Straatwerk wordt teruggebracht in het oorspronkelijk verband (blokken/visgraat, etc.).
- Oud materiaal wordt door stratenmakers niet gevleid maar “onder de hamer” aangebracht.
- Er mogen uitsluitend onbeschadigde tegels of klinkers worden teruggelegd/gebruikt.
- Voegen moeten worden gevuld (er mogen geen kieren of gaten zichtbaar zijn).
- Straatwerk mag niet hol worden hersteld (lager of even hoog als omliggend bestaand straatwerk).
- Straatwerk mag niet los liggen (met de voet te bewegen).
- Het hoogteverschil met het omliggend bestaand straatwerk mag niet meer dan 2 mm bedragen.
- Klinkers dienen te liggen in lijn met omliggend straatwerk (niet in boog, door te weinig zand of te zware trilplaat).
- Inboetmateriaal dat (ook al is het beperkt) afwijkt van het bestaande materiaal moet geclusterd worden aangebracht (i.v.m. kleur-/materiaalverschil).
- Inboetmateriaal dient zoveel mogelijk overeen te komen met reeds aanwezige materialen. De vergunning- of instemminghouder voorziet zelf in het inboetmateriaal dat nodig is voor vervanging van voor de aanvang van de werkzaamheden beschadigde tegels en klinkers. De kosten worden door het college aan de vergunning- of instemminghouder vergoed (marktconform tarief).

Onder voorbehoud van vaststelling Verordening Kabels en Leidingen

- Dagelijks wordt de die dag gereedgekomen bestrating ingewassen/geveegd met brekerzand. Indien nodig vaker dan 1x.
- Het herstelde straatwerk moet worden nagetrild met brekerzand: (eerst invegen dan trillen en alsnog een keer invegen) (oude gebakken klinkers invegen met split).
- Trillen met een trilplaat die zowel voor klinkers als tegels geschikt is met een max van 2500kg/20KN.
- Door trillen beschadigde straattegels en klinkers moeten worden vervangen.
- Het college kan de verdichting van de "baan" (teruggebracht zand in de sleuf) controleren door middel van een steekproef.

Opname en goedkeuring

- Als de werkzaamheden volgens de vergunning-/instemmingshouder zijn voltooid, meldt hij dit aan het college door toezending van een proces verbaal van opname. Het proces-verbaal bevat:
  a. administratieve gegevens: de naam van de instemming-/vergunninghouder een verwijzing naar het kenmerk van de vergunning of instemmingsbesluit, de datum waarop het college is gemeld dat met het in oude staat terugbrengen is aangevangen, de locatie, de datum waarop het herstelwerk gereed is gekomen, en
  b. foto's of een film waarop het gehele tracé van de herstelde openbare grond zodanig duidelijk is weergegeven dat het college kan controleren dat de werkzaamheden goed zijn uitgevoerd. De foto/film moet worden genomen voordat het zand ten behoeve van inwassen wordt aangebracht.
  Indien de foto's of film niet duidelijk zijn (bijvoorbeeld door onvolledigheid, of teveel inwaszand), kan het college die opname afkeuren en dient de vergunning-/instemmingshouder binnen 24 uur (werkdagen) een nieuwe opname aan te leveren.
- Het college beoordeelt de werkzaamheden op basis van de foto's en film (het college kan zo nodig een inspectie ter plaatse uitvoeren).
  Het college beoordeelt of de werkzaamheden zijn uitgevoerd conform de hierboven opgenomen technische eisen.
  Als het college de werkzaamheden afkeurt, geeft het college gemotiveerd aan wat de reden van afkeuring is.
  Kleine gebreken zijn geen reden de werkzaamheden af te keuren.
- Indien de werkzaamheden zijn afgekeurd dient de vergunning- instemmingshouder de werkzaamheden binnen 5 werkdagen volledig te herstellen en een nieuwe opname naar het college toe te sturen. Het college zal die werkzaamheden dan opnieuw beoordelen.
- Indien het college de werkzaamheden opnieuw afkeurt, zal het college het afkeurde deel van de werkzaamheden zelf, op kosten van de vergunning-instemmingshouder herstellen, volgens de gebruikelijke, op dat moment geldende tarieven (VNG tarief A).

Onder voorbehoud van vaststelling Verordening Kabels en Leidingen

- Als er gebreken zijn die geen reden zijn de werkzaamheden af te keuren, geeft het college dit aan op een lijst van restpunten (tekstueel of via foto's).
  De restpunten dienen binnen 48 uur na toezending van de lijst door het college, door de vergunning-instemminghouder te zijn hersteld.
  Als er sprake is van een gevaarlijke situatie dient het gebrek binnen 2 uur, doch uiterlijk einde dag, te zijn hersteld.
- Van het herstel van de restpunten moet binnen 24 uur een foto's naar het college worden toegezonden.
  Het college beoordeelt de wijze van het herstel van de restpunten.
- Als het herstel van de restpunten door het college wordt afgekeurd, zal het college op de werkzaamheden op kosten van de vergunning- instemmingshouder zelf uitvoeren. De kosten hiervan worden door de vergunning- /instemmingshouder tegen de gebruikelijke VNG-tarieven (tarief A) aan de gemeente vergoed.
- Als de werkzaamheden herhaaldelijk worden afgekeurd, waardoor het college zelf het straatwerk moet herstellen, kan het college het aantal toegestane graafploegen, dat door de instemming-/vergunninghouder mag worden ingezet, beperken.

Verplichting onderhoudsperiode

De vergunning-/instemmingshouder dient gedurende 12 maanden na goedkeuring van de werkzaamheden alle gebreken die in deze termijn aan de dag treden te herstellen.

- Er is sprake van een gebrek als de werkzaamheden (de in oude staat teruggebrachte grond) niet aan de technische eisen voldoet.
- De vergunning- instemmingshouder moet in deze periode door het college gemelde gebreken binnen een termijn 5 werkdagen herstellen.
  Indien sprake is van een gevaarlijke situatie dient dit gebrek onmiddellijk, of uiterlijk voor het einde van dezelfde dag te worden hersteld.
- Na het einde van deze periode (12 maanden na goedkeuring van de werkzaamheden) kan het college de uitgevoerde werkzaamheden opnemen en hiervan een proces-verbaal opstellen, en toezenden aan vergunning-/instemmingshouder.
- De vergunning-/instemmingshouder dient alle in deze opname opgenomen gebreken binnen één maand te hebben hersteld.
  Indien er sprake is van een gevaarlijke situatie is de termijn (voor alleen het gevaarlijke gebrek) 24 uur.
- Als de vergunning-/instemmingshouder een gebrek niet binnen de hierboven vermelde termijnen herstelt, herstelt het college op gebreken op kosten van de vergunning- instemmingshouder tegen de gebruikelijke VNG tarieven (tarief A).
- De vergunning-/instemmingshouder behoeft het gebrek niet te herstellen als hij aantoont dat die gebreken het gevolg zijn van onjuist of onzorgvuldig gebruik, dan wel gekwalificeerd kunnen worden als normaal te verwachten slijtage als gevolg van het feitelijke gebruik.
- Als vergunning- instemmingshouder de werkzaamheden zelf onderhoudt, geldt het VNG herstraattarief B1.

Onder voorbehoud van vaststelling Verordening Kabels en Leidingen

Als de instemming/-vergunninghouder het onderhoud door de gemeente wil laten uitvoeren, wordt dit vastgelegd in het instemmingsbesluit en gelden er afwijkende financiële afspraken (VNG tarief B2).

Evaluatie herstel verharding

Het college zal periodiek door middel van een evaluatie beoordelen of de openbare grond door de instemmingshouder op de juiste wijze in de oude staat wordt hersteld.
Naast de technische kwaliteit van het herstraten van de openbare verharding zullen de volgende aspecten worden getoetst:

- het werken volgens de planning.
- de samenwerking en communicatie met de gemeente.
- het opvolgen van aanwijzingen van de toezichthouders van het college, o.a. opvolgen van de aanwijzingen van TVU (tijdelijke verkeersmaatregelen Utrecht) tijdens uitvoering.
- het beschermen / niet beschadigen van stedelijk groen.
- het verhelpen van klachten die via KCC-gemeente door het college zijn ontvangen (binnen uiterlijk 48 uur).
- het goed en tijdig herstellen van gebreken die tijdens de onderhoudstermijn optreden.

Indien uit de evaluatie blijkt dat de werkzaamheden naar het oordeel van het college niet voldoende tijdig of goed zijn uitgevoerd, gaan het college in overleg met instemming/-vergunninghouder. Het college zal de instemming/-vergunninghouder dan verzoeken met verbetervoorstellen te komen om te borgen dat de werkzaamheden conform de nadere regels worden uitgevoerd. Het verbetervoorstel moet door het college worden goedgekeurd.

Onder voorbehoud van vaststelling Voordracht Kabels en Leidingen

Besluit tot wijziging van Beleidsregel Nadeelcompensatieregeling kabels en leidingen gemeente Utrecht 2018

Burgemeester en wethouders van de gemeente Utrecht;

- Gelet op de Verordening kabels en leidingen gemeente Utrecht;

Overwegende dat het vanwege het in artikel 22 van de Verordening kabels en leidingen gemeente Utrecht opgenomen overgangsrecht wenselijk is de toepassing van de beleidsregel te verduidelijken.

Besluiten:

de Beleidsregel Nadeelcompensatieregeling kabels en leidingen gemeente Utrecht 2018 als volgt te wijzigen:

Artikel I

Artikel 1 sub c wordt vervangen door:
c. vergunning: een vergunning als bedoeld in:
- de Verordening kabels en leidingen gemeente Utrecht, of een verordening die in de plaats treedt van deze verordening.

Artikel 1 sub d wordt als volgt gewijzigd:
toevoegen na "(WKO)": en aquathermiesystemen

Artikel 3 komt als volgt te luiden:

1. Indien een netbeheerder een conform vergunning aangelegde leiding moet verwijderen, verleggen of aanpassen, omdat het college die vergunning intrekt of wijzigt, of de netbeheerder daartoe een aanwijzing heeft gegeven, waardoor de netbeheerder schade lijdt of zal lijden die boven het maatschappelijke risico uitkomt, en die een benadeelde in vergelijking met anderen onevenredig zwaar treft, kent het college hem op zijn verzoek een vergoeding toe.
2. Het bepaalde in het eerste lid geldt eveneens voor leidingen die met door de gemeente Utrecht verleende privaatrechtelijke toestemming zijn aangelegd, met dien verstande dat als er bij die toestemming een kostenverlegregeling is afgesproken die regeling prevaleert boven deze nadeelcompensatieregeling.

Na artikel 6 wordt een nieuw artikel toegevoegd, dat luidt:

Artikel 6a

1. Voor de toepassing van deze beleidsregel geldt als de datum van vergunningverlening:

a. voor een krachtens artikel 22 eerste lid van de Verordening kabels en leidingen gemeente Utrecht verleende vergunning: de door de vergunninghouder, beheerder van of rechthebbende op een kabel of leiding aan te tonen datum van het verlenen van een vergunning op grond van de Verordening kabels en leidingen Utrecht 2013, artikel 2:9 of 2:11 Algemene plaatselijke verordening Utrecht 2010, of Telecommunicatieverordening Utrecht 2008;

b. voor een krachtens artikel 22 tweede en derde lid van de Verordening kabels en leidingen gemeente Utrecht: de door de vergunninghouder, beheerder van of rechthebbende op een kabel of leiding, aan te tonen datum van het verlenen van in artikel 22 tweede en derde lid bedoelde toestemming of instemming.

2. De beheerder of een rechthebbende op een kabel of leiding die niet rechtmatig in of op openbare grond ligt heeft geen recht op nadeelcompensatie, tenzij er bijzondere omstandigheden zijn hier van af te wijken.

Artikel II Inwerkingtreding

Dit wijzigingsbesluit treedt in werking op het moment dat de Verordening kabel en leidingen gemeente Utrecht in werking treedt.

Artikel III Citeertitel

Dit besluit wordt aangehaald als: Besluit tot wijziging van Beleidsregel Nadeelcompensatieregeling kabels en leidingen gemeente Utrecht 2018.

Aldus vastgesteld door burgemeester en wethouders van de gemeente Utrecht, in de vergadering van <datum>

De burgemeester

Sharon A.M. Dijksma

De secretaris,

Gabrielle G.H.M. Haanen

Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte

Dossiernummer	2169
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	16 december 2021
Agendapunt	8.1
Omschrijving	Raadsvoorstel Visie Klimaatadaptatie
ID	2333
Behandelend ambtenaar	Marit Linckens
Telefoon	0302864254
E-mail	m.linckens@utrecht.nl
Datum collegebesluit	
Geocodering	Stad Utrecht
Thema	Volksgezondheid en milieu
Portefeuillehouder	Wethouder Diepeveen
Beleidsveld	Openbare ruimte
Referendabel	Ja
Reden niet referendabel	
Raadsadviseur (lijst)	Manon Leenders/Cie Energie(transitie), Duurzaamheid en Wonen/030-2863710
Behandelvoorstel	Behandelvoorstel Griffie: 1. Agenderen voor de commissie MGOR 2. Tijd: 120 minuten

Op 18 oktober 2018 kwam tijdens de commissie S&R over de Programmabegroting en het nieuwe plan watertaken, het thema klimaatadaptatie aan de orde. Het gemeentelijk plan watertaken wordt herzien tot een Visie Water en Riolering en daarbij heeft het college aangegeven ook met een plan te komen hoe we ons voorbereiden en aanpassen op het veranderende klimaat. Daarom is besloten om een Visie Klimaatadaptatie te maken. Het bestuurlijk proces voor beide visies wordt gelijktijdig en samen doorlopen.

Op 18 oktober 2018 kwam tijdens de commissie S&R over de Programmabegroting en het nieuwe plan watertaken, het thema klimaatadaptatie aan de orde. Het gemeentelijk plan watertaken wordt

herzien tot een Visie Water en Riolering en daarbij heeft het college aangegeven ook met een plan te komen hoe we ons voorbereiden en aanpassen op het veranderende klimaat. Daarom is besloten om een Visie Klimaatadaptatie te maken. Het bestuurlijk proces voor beide visies wordt gelijktijdig en samen doorlopen.

De Visie Klimaatadaptatie Utrecht beschrijft de gevolgen van klimaatverandering voor Utrecht en de wijze waarop Utrecht daar mee wil omgaan. Hoe is en blijft Utrecht een stad die is voorbereid op het veranderende klimaat, waar het in de toekomst prettig is om te wonen, te werken en te verblijven. Er zijn beleidsdoelen opgenomen en er wordt invulling gegeven aan de realisatie.

De Visie Water en Riolering Utrecht bevat de gemeentelijke visie en strategie voor het omgaan met afvalwater, hemelwater, grondwateroverlast en het oppervlaktewater dat de gemeente in onderhoud heeft. De visie geeft voor water en riolering invulling aan de maatschappelijke opgaves basis op orde, gezonde leefomgeving en een circulaire en klimaatbestendige en daarmee toekomstbestendige stad.

Resultaat commissiebehandeling

Resultaat raadsbehandeling

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte	18 november 2021
Raadsinformatiebijeenkomst	14 december 2021
Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte	**16 december 2021**

Voorgesteld besluit

Gemeente Utrecht

Voorstel aan de gemeenteraad

Visie Klimaatadaptatie Utrecht

Beleidsveld	Openbare Ruimte
Portefeuillehouder	Kees Diepeveen
Organisatieonderdeel	Ontwikkelorganisatie Ruimte en Stadsbedrijven
Opsteller	Marit Linckens
Kenmerk	9322422
Vergaderdatum Raad	Volgt
Geheim	Nee

Het college van burgemeester en wethouders stelt de raad voor te besluiten:

1. De Visie Klimaatadaptatie Utrecht vast te stellen, met als belangrijkste onderdelen:
   a. Nieuwe beleidsdoelen om wateroverlast door extreme buien, gevolgen van extreme droogte en gevolgen van hitte te beperken.
   b. De ambitie dat heel Utrecht uiterlijk in 2050 aan de nieuwe beleidsdoelen voldoet en daarmee klimaatbestendig is.
   c. Klimaatadaptatie praktisch in te vullen door het hanteren van de volgende leidende principes:
      - groen, tenzij..,
      - geen ruimte onbenut,
      - dat de bodem zich als spons gaat gedragen,
      - bij nieuwbouw of nieuweaanleg en/of grootschalige verbouw of vervangingen geldt de plicht om meteen klimaatbestendig te ontwerpen en in te richten;
   d. Klimaatbestendig worden, dat betekent iedereen die ingrepen doet in de openbare ruimte of op particulier terrein de opgave heeft om te voldoen aan de nieuwe beleidsdoelen, waarbij voor nieuw- en verbouw bindende omgevingsplanregels worden uitgewerkt.
   e. We informeren en stimuleren inwoners en andere eigenaren om ook hun eigendommen klimaatbestendig in te richten en participeren in regionale, landelijke en Europese samenwerkingsverbanden.

2. Het college opdracht te geven om op basis van de doelen van de Visie Klimaatadaptatie tussendoelen en indicatoren op klimaatadaptatie (hitte, droogte en biodiversiteit) uit te werken en hier uiterlijk bij de Voorjaarsnota 2023 op te rapporteren.

3. De Visie Klimaatadaptatie Utrecht op te nemen in de Omgevingsvisie Utrecht, als onderdeel van het thematisch beleid van de ‘Omgevingsvisie Utrecht’ en de internetpagina https://omgevingsvisie.utrecht.nl/thematisch-beleid/.

Samenvatting

De Visie Klimaatadaptatie Utrecht beschrijft de gevolgen van klimaatverandering voor Utrecht en de wijze waarop Utrecht daar mee wil omgaan. Hoe is en blijft Utrecht een stad die is voorbereid op het veranderende klimaat, waar het in de toekomst prettig is om te wonen, te werken en te verblijven. Er zijn beleidsdoelen opgenomen en er wordt invulling gegeven aan de realisatie.
Met de Visie Klimaatadaptatie wordt invulling gegeven aan de opgave van het Deltaprogramma Ruimtelijke Adaptatie (DPRA). In een strategie en uitvoeringsagenda's worden per regio en lokaal afspraken vastgelegd over wat, wanneer en door wie wordt uitgevoerd in de periode vanaf 2021. Voor de regio is dit de Regionale Adaptatie Strategie (RAS) en lokaal de Visie Klimaatadaptatie. In 2024 hebbenalle gemeenten klimaatadaptatie geborgd in de gemeentelijke omgevingsvisie. Door klimaatadaptatie maatregelen toe te passen versterken we klimaatmitigatie. Vergroenen leidt tot meer opname van CO_2 uit de lucht. Bovendien leiden maatregelen als vergroening van daken en ontharding tot bijvoorbeeld minder behoeft aan koeling, waardoor daarvoor minder elektriciteit nodig is

Context

Aanleiding

Op 18 oktober 2018 kwam tijdens de commissie S&R over de Programmabegroting en het nieuwe plan watertaken, het thema klimaatadaptatie aan de orde. Het gemeentelijk plan watertaken wordt herzien tot een Visie Water en Riolering en daarbij heeft het college aangegeven ook met een plan te komen hoe we ons voorbereiden en aanpassen op het veranderende klimaat. Daarom is besloten om een Visie Klimaatadaptatie te maken. Het bestuurlijk proces voor beide visies wordt gelijktijdig en samen doorlopen.

Om tot een visie te komen zijn eerst de kwetsbaarheden van Utrecht onderzocht met stresstesten op de klimaatthema's. Met behulp van modellen is onderzocht waar, wanneer en welke knelpunten kunnenontstaan bij allerlei objecten en functies. Daarnaast hebben we risicodialogen gevoerd met de belangrijkste stakeholders het waterschap en de provincie. Hier stonden de vragen centraal: Wat is belangrijk in Utrecht? Waar moeten we nu ingrijpen? En waar kunnen we met andere projecten meeliften? Dit proces heeft geleid tot de Visie Klimaatadaptatie die hier nu voor ligt.

De moties M20/T485 en 19/T308 (M134): Klimaatadaptatie en onderhoud openbare ruimte gaan hand in hand zijn verwerkt in de Visie Klimaatadaptatie (voor zover ze hier betrekking op hebben).

Samenhang

De Visie Klimaatadaptatie en de Visie Water en Riolering hebben grote samenhang. In de Visie Klimaatadaptatie zijn de thema's hitte, overstroming, droogte en wateroverlast opgenomen en in de Visie Water en Riolering staat de verdere uitwerking van de thema's wateroverlast en droogte. Een deel van de uitvoering, voornamelijk op wateroverlast en droogte, zal worden uitgevoerd via het programma Water en Riolering. Verder heeft de Visie Klimaatadaptatie samenhang met de Ruimtelijke strategie Utrecht (RSU 2040), de Schaalsprong Groen (in de RSU 2040), de regie op de ondergrond en de Nota Beheer Openbare Ruimte. De uitvoering van klimaatadaptatie gaat in samenhang met de gebiedsopgaven.

Juridische context

Met deze visie geeft de gemeente invulling aan de landelijke afspraak om in 2050 klimaatbestendig te zijn. We streven ernaar om de doelen te halen en deze de komende jaren toe te passen in projecten. Waar we prioriteiten leggen hebben we een inspanningsverplichting om hieraan te voldoen.
De Visie Klimaatadaptatie maakt - na vaststelling door de raad - deel uit van de Omgevingsvisie Utrecht. Voor het opstellen van een omgevingsvisie geldt geen wettelijk voorgeschreven procedure, maar onze gemeentelijke ambitie is om de Omgevingsvisie Utrecht steeds integraler te maken. Dat doen we door in alle onderdelen van de Omgevingsvisie de samenhang met andere onderdelen én met regels (in het omgevingsplan) en uitvoering duidelijk te benoemen. De Omgevingswet vraagt van ons dat we aangeven hoe we inwoners, maatschappelijke organisaties, bedrijven en andere overheden hebben betrokken bij het maken van de visie. Ook moeten we natuurlijk voldoen aan het Utrechtse participatiebeleid (Samen stad maken op de Utrechtse manier) en de Utrechtse Participatie- en inspraakverordening 2019.

Voor een toelichting op de participatie over de Visie Klimaatadaptatie: zie kopje participatie

hieronder. Daarnaast is de Visie Klimaatadaptatie ter inzage gelegd, waarbij we gelijk voorsorteren op de procedure voor vaststelling Omgevingsvisie onder de Omgevingswet. Hierbij volgen we de Participatie- en inspraakverordening van de gemeente Utrecht. Conform deze verordening is de Visie Klimaatadaptatie ter inzage gelegd, waarbij we gelijk al voldoen aan de procedure voor vaststelling Omgevingsvisie onder de Omgevingswet (3.4 Awb).

Eerdere besluitvorming en informatievoorziening
- 2 november 2018: Raadsbrief proces Plan Watertaken en Klimaatadaptatiestrategie
- 12 februari 2019: Raadsbrief over de klimaatstresstest
- 21 februari 2019: Technische bijeenkomst voor de raad over de klimaatstresstest
- 16 oktober 2019: Raadsmemo over aangepaste planning Plan Watertaken en Klimaatadaptatiestrategie
- 27 januari 2021: Raadsbrief Regionale Adaptatie Strategie
- 17 juni 2021: Raadsbrief, vrijgave inspraak

Beslispunten, Argumenten en Risico's

Beslispunt	
1	De Visie Klimaatadaptatie Utrecht vast te stellen, met als belangrijkste onderdelen: a. Nieuwe beleidsdoelen om wateroverlast door extreme buien, gevolgen vanextreme droogte en gevolgen van hitte te beperken. b. De ambitie dat heel Utrecht uiterlijk in 2050 aan de nieuwe beleidsdoelen voldoeten daarmee klimaatbestendig is. c. Klimaatadaptatie praktisch in te vullen door het hanteren van de volgende leidende principes: • groen, tenzij.., • geen ruimte onbenut, • dat de bodem zich als spons gaat gedragen, • bij nieuwbouw of nieuweaanleg en/of grootschalige verbouw of vervangingen geldt de plicht om meteen klimaatbestendig te ontwerpen en in te richten; d. Klimaatbestendig worden, dat betekent iedereen die ingrepen doet in de openbare ruimte of op particulier terrein de opgave heeft om te voldoen aan de nieuwe beleidsdoelen, waarbij voor nieuw- en verbouw bindende omgevingsplanregels worden uitgewerkt. e. We informeren en stimuleren inwoners en andere eigenaren om ook huneigendommen klimaatbestendig in te richten en participeren in regionale, landelijke en Europese samenwerkingsverbanden.
Argumenten	
1.1	Met de nieuwe beleidsdoelen voor wateroverlast door extreme buien, gevolgen van extreme droogte en hitte wordt klimaatbestendigheid gedefinieerd en meetbaar.
	Met de Visie Klimaatadaptatie worden beleidsdoelen vastgesteld voor het omgaan met wateroverlast door extreme neerslag, het omgaan met droogte en het omgaan met hittestress. Hiervoor zijn geen landelijke beleidsdoelen, maar de gemeente stelt lokale doelen vast. De doelen zijn dat lopen en fietsen in schaduw in elke straat mogelijk is door 30-40 % schaduw te creëren, iedereen binnen 200 meter van een gebouw/woning een koele groene verblijfsplek heeft in de openbare ruimte van minimaal 200 m2, een minimalehoeveelheid groen in buurten van 40% in het horizontale vlak. Hiermee beperken we het hitte-eiland effect in de stad. Om gevolgen van extreme droogte en wateroverlast te voorkomen buien zorgen we dat buien tot aan 80mm per uur richten geen schade aan richten in panden en niet voor onbegaanbare wegen zorgen, we gebruiken de bodem als spons en houden minimaal 90% neerslag vast op de plek waar het valt. We vangen zoveel mogelijk water op in de bodem (bufferen), zodat er in droge periodes nog water beschikbaar is. Bij grootschalige nieuwbouw is de ambitie om hogere doelen te hanteren. De vastgestelde doelen geven de mogelijkheid zowel de gevolgen als

	de te nemen maatregelen in beeld tekunnen brengen. Hiermee voldoet Utrecht aan de doelstelling uit het Deltaprogramma Ruimtelijke Adaptatie en de afspraken in het Bestuursakkoord Ruimtelijke Adaptatie om uiterlijk in 2021 een strategie en uitvoeringsagenda bestuurlijk te hebben vastgelegd. De doelen zijn ook overeenkomstig de gestelde doelen in de RSU 2040.
1.2	<u>De voorgestelde verankering in de organisatie zorgt voor een efficiënte uitvoering.</u>
	Klimaatadaptatie is een opgave voor iedereen. Door klimaatadaptatie onder te brengen in alle betrokken programma's wordt klimaatadaptatie het nieuwe normaal. Hiermee worden draagvlak en efficiency vergroot.
1.3	<u>Meekoppelen met projecten uit andere programma's houdt de kosten laag en efficiënt.</u>
	De uitvoering en bekostiging van de Visie Klimaatadaptatie wordt zoveel mogelijk ondergebracht bij de programmaonderdelen die hierop kunnen sturen. We gebruiken de natuurlijke momenten zoals nieuwbouw en vervanging om klimaatbestendig te worden. Zodat op dat moment klimaatbestendig bouwen en ontwikkelen efficiënt gecombineerd enafgestemd wordt met andere ruimtelijke opgaven in de stad. De uitvoering voor de water gerelateerde klimaatvraagstukken wordt belegd bij het programma Openbare Ruimte en Groen (Visie water en riolering). De uitvoering voor de gebouwde omgeving wordt belegd bij de bouwopgaves (RSU 2040), het vastgoedprogramma en de uitvoering voor maatregelen tegen hittestress bij het Meerjaren Groenprogramma (preventie) en het programma Volksgezondheid (handelen bij hittegolf).
1.4	<u>Met het klimaatadaptief maken van de gemeentelijke gebouwen en ontwikkelingen geeft de gemeente het goede voorbeeld.</u>
	Door onze eigen gebouwen en ontwikkelingen klimaatbestendig te maken realiseren we aleen deel van de opgave en laten we zien dat het kan. We houden de kosten zo laag mogelijk door klimaatadaptatie integraal mee te nemen in het ontwerp. Door slim te combineren en te integreren worden meerdere belangen behartigd door één maatregel. Meerkosten voor klimaatbestendige maatregelen worden ook gezien als investering in het voorkomen van schade door extreme weersomstandigheden. Als je uitgaat van het principe van Total Cost of Ownership dan verdien je de investering terug.
1.5	<u>De gemeente kan het niet alleen.</u>
	60% van het gemeentelijke oppervlak is in eigendom van derden. Daarnaast hebben andere overheden en andere partijen invloed op de ontwikkeling van Utrecht. Het klimaatbestendig maken van de stad vraagt dus om samenwerking met iedereen. Daarom gaan we de inwoners en andere eigenaren stimuleren en informeren en werken we samen met hun en andere overheden.
Kanttekeningen/Risico's	
1.1	<u>Haalbaarheid van de ambities van de Visie Klimaatadaptatie is mede afhankelijk van investeringen vanuit andere programma's en partijen.</u>
	In de Visie Water en Riolering wordt het uitgangspunt gehanteerd dat de thema's wateroverlast en droogte worden belegd bij het programma Openbare Ruimte en Groen. Het aanplanten van groen tegen hitte wordt geprogrammeerd in het Meerjaren Groenprogramma. De bekostiging van de Groene Schaalsprong is onderdeel van de investeringsopgave van de RSU 2040, waarin een investeringsstrategie is opgenomen. De realisatie hiervan is afhankelijk van andere partijen, het ontwikkelen van nieuwe instrumenten, nadere besluitvorming over de uitvoering van de visie, de beschikbaarheid van gemeentelijke middelen en de integrale afweging hiervan.
1.2	<u>Klimaatverandering gaat sneller dan voorspeld.</u>
	De gestelde doelen en maatregelen in de Visie Klimaatadaptatie zijn onder andere gebaseerd op de klimaatscenario's van 2014 en het Deltaplan Ruimtelijk Adaptatie, waarin wordt uitgegaan dat hittegolven, warme nachten en hevigere regenbuien vaker

	voorkomen. Landelijk is afgesproken in 2050 klimaatbestendig te zijn. Het onlangs uitgekomen IPCC-rapport geeft aan dat de klimaatverandering zich nog sneller voltrekt, dan eerder gedacht werd en dat de urgentie van adaptatie duidelijk is. Dit kan tot gevolg hebben dat de doelen eerder in tijd moeten worden gehaald of de normen strenger moeten worden.
Beslispunt	
2	Het college opdracht te geven om op basis van de doelen van de Visie Klimaatadaptatie tussendoelen en indicatoren op klimaatadaptatie (hitte, droogte en biodiversiteit) uit te werken en hier uiterlijk bij de Voorjaarsnota 2023 op te rapporteren.
Argumenten	
2.1	De doelen en de voortgang van de maatregelen worden hierdoor concreet en zijn controleerbaar op voortgang en haalbaarheid.
	Gezien de onzekerheid van een deel van de bekostiging en daarmee haalbaarheid van de groendoelen, die onderdeel zijn van de uitwerking van de RSU 2040, is het voor ons nu nog niet haalbaar om realistische tussendoelen te formuleren. Daarnaast vragen een aantal thema's de komende jaren nog nader onderzoek om de opgave beter in beeld te krijgen (o.a. wateroverlast en droogte). Voor de waterdoelen die gekoppeld zijn aan de rioolvervanging zijn in de Visie Water en Riolering al wel tussendoelen opgenomen. Het formuleren van indicatoren is ingewikkeld. Landelijk zijn nog geen bruikbare indicatoren geformuleerd die jaarlijks te actualiseren zijn. De meest gehanteerde indicatoren zitten in de stresstesten, maar het is niet realistisch om die elk jaar uit te voeren. Landelijk wordt onderzoek gedaan naar indicatoren en is het efficiënter om bij onderzoek aan te sluiten en deze over te nemen.
Beslispunt	
3	De Visie Klimaatadaptatie Utrecht op te nemen in de Omgevingsvisie Utrecht, als onderdeel van het thematisch beleid van de 'Omgevingsvisie Utrecht' en de internetpagina https://omgevingsvisie.utrecht.nl/thematisch-beleid/.
Argumenten	
3.1	Hiermee blijft de omgevingsvisie actueel.
	De 'Omgevingsvisie Utrecht' bevat het overkoepelende integrale beleid over de fysieke leefomgeving en het stedelijk beleid over diverse beleidsvelden van gemeente Utrecht. De 'Visie Klimaatadaptatie Utrecht' wordt toegevoegd en maakt deel uit van het thematisch beleid van de omgevingsvisie.

Financiën

De Visie Klimaatadaptatie beschrijft de wijze hoe Utrecht gaat acteren op de gevolgen van hetveranderende klimaat
Als we geen maatregelen nemen, zal de totale schade door effecten van extreme weersituaties oplopen tot een bedrag tussen de 0,8 en 1,6 miljard euro in 2050. Hierbij zijn alleen voor de belangrijkste schades de kosten ingeschat. Dus dit geeft nog geen totaalbeeld en dit is slechts een ondergrens.Naar verwachting zijn de kosten in werkelijkheid hoger.
Het realiseren van de ambities kost geld. Door de veelheid van ambities moeten keuzes worden gemaakt die invloed kunnen hebben op de haalbaarheid. De visie geeft hiervoor een leidraad. De globale investeringskosten voor de maatregelen en het aanpassen van de openbare ruimte tot 2050 worden geschat op 0,5 tot 1 miljard euro bij optimaal meekoppelen aan uit te voeren werkzaamheden en tot ruim 2 miljard euro bij volledig zelfstandig uitvoeren. De verwachting is dat de uitvoering voor 70% via meekoppelen zal kunnen worden uitgevoerd. De kosten zijn verdeeld over de maatregelen hemelwaterbestendig inrichten, ontharden en vergroenen. Door de investeringen worden schadekosten vermeden ook na 2050.

In de Visie Water en Riolering wordt het uitgangspunt gehanteerd dat de maatregelen in de openbare

ruimte die zijn gerelateerd aan wateroverlast en droogte, zijn te dekken vanuit het programma Openbare Ruimte en Groen, onderdeel water- en rioleringsprogramma. Na vaststelling van deze visie wordt een onderzoek naar een nieuwe toekomstbestendige systematiek voor de rioolheffing gestart waar dit onderdeel van is. De groene maatregelen en kosten voor klimaatadaptatie die enkel gerelateerd zijn aan hitte en vergroenen worden uit andere bestaande programma's bekostigd, waarbij bij projecten zoveelmogelijk naar toe wordt gewerkt om de doelen van de visie te bereiken. Dit wordt meegenomen in de uitwerking van de Groene Schaalsprong die is opgenomen in de investeringsagenda van de RSU 2040. De uitvoering van de Visie klimaatadaptatie is hierbij afhankelijk van de beschikbaarheid van zowel gemeentelijke middelen, als middelen van andere partijen.

De Visie klimaatadaptatie helpt bij het maken van keuzes voor het bekostigen van de maatregelen, maar ook om te onderzoeken waar mogelijkheden tot externe financieringsbronnen zijn. Een voorbeeld van een externe financieringsbron is de impulsregeling DPRA vanuit het Rijk, waarbij 33% van de uitvoeringskosten op maatregelen wordt gefinancierd.
De eventuele meerkosten voor nieuwbouw moet worden bekostigd uit de gebiedsontwikkeling en door de projectontwikkelaars.
De kosten voor het aanpassen van bestaande private eigendommen zijn nog niet in beeld en zullen door eigenaren moeten worden betaald.
De visie wordt in 2024 geëvalueerd naar aanleiding van de nieuwe stresstesten en KNMI-scenario's. Hierbij worden opgedane ervaring in projecten en nieuwe inzichten, ook op bekostiging, meegenomen en zo nodig wordt de visie en uitvoering bijgesteld.

Vervolg

De Visie Klimaatadaptatie Utrecht wordt na vaststelling opgenomen in het thematische beleid van de Omgevingsvisie Utrecht. In het duurzaamheidsverslag zal jaarlijks worden gerapporteerd over de voortgang van de uitvoering van het klimaatbestendig worden in 2050. Bij de Voorjaarsnota 2023 volgt de uitwerking van de tussendoelen en indicatoren.

Participatie

We hebben op verschillende manieren de inwoners, stakeholders en belangengroepen, etc. input gevraagd op de Visie Klimaatadaptatie Utrecht. In 2019 is een enquête onder leden van het bewonerspanel gehouden over hoe zij onder andere hun tuinen inrichten, hoe wateroverlast en hitte worden ervaren en of ze al maatregelen hebben genomen.Hiermee is getracht te achterhalen hoe inwoners bewust zijn van klimaatadaptatie en wat zij al doen.

Bij de totstandkoming van de visie zijn in 2019 en 2020 risicodialogen en raadpleging gevoerd met de stakeholders provincie Utrecht, Hoogheemraadschap Stichtse Rijnlanden, Netwerk Water en Klimaat, NMU, Waternet en VeiligheidsRegio Utrecht. De externe stakeholders zijnenthousiast over de visie en zij zien aanknopingspunten met hun eigen programma's voor samenwerking.

Van 17 juni t/m 29 juli 2021 heeft de concept Visie Klimaatadaptatie Utrecht ter visie gelegen. De concept Visie Klimaatadaptatie en een publiekssamenvatting waren beschikbaar op de website www.utrecht.nl/klimaatbestendig. Verder is een persbericht uitgegaan, zijn er op social media berichten gepost.

De inspraak heeft 29 reacties opgeleverd. De helft van de reacties is naar aanleiding van de actie Extinction Rebellion op 12 juli 2021. De inspraak betreft vooral reactie op de urgentie en het aanpakken van mitigatie en niet adaptatie. Daarnaast hebben ook Utrechtse milieuorganisaties ingesproken en aangeven waar zij willen en kunnen helpen op klimaatadaptatie. Alle inspraakreacties zijn opgenomen in de reactienota zie bijlage reactienota. Hierin zijn ook de aanpassingen in de visie opgenomen.

Communicatie

Als de Visie Klimaatadaptatie Utrecht wordt vastgesteld, dan vermelden we dat op de website van de gemeente. De insprekers hebben de reactie op hun zienswijze ontvangen. Voor vragen is het mailadres klimaatbestendig@utrecht.nl beschikbaar.

Bijlagen

Bijlagen besluitvorming
- Visie Klimaatadaptatie Utrecht

Bijlagen informatief
- Reactienota
- Inspraakbrief HDSR
- Antwoordbrief HDSR
- Gespreksverslag HDSR
- Gespreksverslag Provincie Utrecht
- Inspraak Waterschap AGV-Waternet
- Antwoordbrief Waterchap AGV-Waternet
- Inspraak NMU
- Antwoordbrief NMU

Visie
Klimaatadaptatie Utrecht



Het klimaat verandert, Utrecht verandert mee

Gemeente Utrecht

utrecht.nl/
klimaatbestendig

Inhoud

Voorwoord 3

Samenvatting 4

1. Inleiding 8
- Aanleiding en context 9
- Samenhang met andere opgaven en wetgeving 10
- Klimaatadaptatie in de omgevingswet 11
- Proces en leeswijzer 11

2. Opgave 13
- Kwetsbaarheden en risico's 14
  - Hitte 14
  - Wateroverlast 16
  - Droogte 17
  - Overstroming 19
  - Biodiversiteit (planten en dieren) 20

3. Ambitie 22
- Doelstellingen 23
- Opgave in gebieden 29
- Prioriteiten 30

4. Aanpak 37
- Hoe gaan we het doen? 40
- Wat gaan we doen? 40
- Met wie gaan we aan het werk? 42
- Onderzoeksagenda 47

5. Investeringsstrategie 50

BIJLAGEN 54
- Bijlage 1: Woordenlijst
- Bijlage 2: Onderbouwing kaarten
- Bijlage 3: Onderzoeksagenda
- Bijlage 4: Bronnen en meer informatie

Voorwoord

Verminderen en aanpassen. Mitigatie en adaptatie. Dat zijn onze belangrijkste doelen als het gaat om het veranderende klimaat. Het is niet het één of het ander, maar juist allebei. We willen de snelheid waarmee het klimaat verandert afremmen. Daarom verlagen we onze CO_2-uitstoot, werken we aan slimme besparingen en stappen we over op duurzame energie. En omdat de gevolgen van klimaatverandering al merkbaar zijn, starten we tegelijkertijd met het klimaatbestendig maken van onze stad, aanpassen aan het veranderend weer. Daarover leest u meer in deze Visie Klimaatadaptatie.

Stelt u zich voor: het Utrecht van 2050. Het weer is extremer dan nu. Het regent harder en vaker. Het is heter. Droger én natter. Dat klinkt onheilspellend, maar onze stad kan tegen die tijd tegen een stootje. Onze stad is aangepast. Voorbereid op een veranderend klimaat.

Daardoor kunnen Utrechters op een hete zomerdag het hoofd koel houden. Wonen we in een groene stad met genoeg schaduw, gezond zwemwater en een goede nachtrust voor iedereen. Houden we regenwater zoveel mogelijk vast waar het valt, en werkt de bodem net als een spons. Daardoor wordt Utrecht een stad met genoeg ruimte voor planten en dieren, beschermd tegen wateroverlast en overstromingen. De opgave heeft invloed groen, wonen, recreatie, infrastructuur, gezondheid en veiligheid.

De Visie Klimaatadaptatie is daarvoor de basis. Een goed doordacht plan waarmee we dit toekomstbeeld werkelijkheid willen en kunnen laten worden. Samen met inwoners, ondernemers en organisaties. Want zo'n 60 procent van de grond is niet in handen van de gemeente, maar van bewoners, instellingen en bedrijven. Als we onze krachten bundelen, komen we verder.

Een groene stad is een koele stad. En een coole stad, dat is Utrecht ook nu al. Steeds meer mensen willen hier wonen. Omdat ze zich hier thuis voelen. Omdat mensen naar elkaar omkijken en zichzelf kunnen zijn. Utrecht is een gezonde en prettige stad voor iedereen. Het is ons doel om dat zo te houden.

Het klimaat verandert, en Utrecht verandert mee. Dat is waar het bij klimaatadaptatie om draait. Onze stad voorbereiden op een veranderend klimaat. Helpt u mee?



Kees Diepeveen
Wethouder openbare ruimte



Een groen dak in aanleg in de Livarstraat

Samenvatting

Het veranderende klimaat met vaker periodes van hitte droogte en extreme buien, is de aanleiding voor deze Visie Klimaatadaptatie. Hiermee sluiten we aan op het landelijke Deltaplan Ruimtelijke Adaptatie (DPRA) uit 2017.

De gemeente Utrecht streeft naar gezond stedelijk leven voor iedereen. We zorgen voor een gezonde en prettige leefomgeving, waar iedereen zich thuis voelt. Ook bij een veranderend klimaat. Vergroenen en verdichten houden we daarbij in balans. Terwijl het aantal inwoners in Utrecht verdubbelt tussen 2000 en 2030, groeit het oppervlak nauwelijks mee. In 2040 is de verwachting dat er meer dan 450.000 inwoners zijn. We benutten en ontsluiten het bestaande groen en water beter, vergroenen de bestaande buurten en zorgen voor ruimte voor groen en blauw bij nieuwe ontwikkelingen. Het is daarom belangrijk om geen ruimte onbenut te laten: ook gevels en daken komen van pas. We werken aan een klimaatbestendige stad en doen dit samen met inwoners, bedrijven en organisaties, want alleen dan kunnen we het verschil maken.

Kwetsbaarheden

Utrecht is door klimaatverandering kwetsbaar voor wateroverlast, droogte, hitte en overstromingen. De kans op een overstroming, door een dijkdoorbraak aan de noordzijde van de Lekdijk, is klein, maar de gevolgen zijn groot. Op het hele grondgebied, met uitzondering van de binnenstad en de kern Vleuten, kan er tot een halve meter water te staan. In Rijnenburg zal dit zelfs meer dan 1,5 meter zijn.
Voor bodemdaling door droogte lijkt Utrecht minder kwetsbaar, maar het gevolg van de afgelopen drie jaar droogte voor bomen en planten is nog onzeker en wordt onderzocht.
Voor hitte is Utrecht kwetsbaarder, omdat een groot deel is verstedelijkt met veel verharding en weinig groen. Vooral de Binnenstad en de oude wijken er omheen, zoals Rivierenwijk, Ondiep en Zuilen, ervaren in hete periodes veel hittestress. Ook bedrijventerreinen, zoals Oudenrijn, Overvecht, Lage Weide en de meubelboulevard, zijn kwetsbaar voor hitte door veel verharding en groen. De gebieden Merwedekanaalzone en Beurskwartier zijn in huidige staat ook kwetsbaar voor hitte, maar de ontwikkelingen geven hier kansen om maatregelen te nemen.

Voor wateroverlast bij extreme neerslag zijn verschillende locaties kwetsbaar op plekken waar nog geen maatregelen zijn genomen. Zo kunnen tunnels onderlopen, zijn veel souterrainwoningen gevoelig voor wateroverlast en lopen ook andere plekken in de stad onder water. Hierbij gaat het om water tegen de gevels, maar ook om wateroverlast op belangrijke routes. Net zoals bij hitte ligt ook hier een groot deel van de opgave in de bestaande stad.
Niks doen is geen optie, want dan lopen de kosten voor schade flink op tot 1,6 miljard en meer. Hierbij zijn nog niet alle schades meegenomen, omdat de kosten hier niet van bekend zijn.

Ambities en doelen

In 2050 willen we als Utrecht klimaatbestendig zijn en dus onze kwetsbaarheden hebben aangepakt. Om dit te bereiken hebben we doelen en principes opgesteld waar we naar streven. Ons hoofddoel is dat we maatschappelijke ontwrichting en onomkeerbare schade zoveel mogelijk willen voorkomen. Daarnaast willen we dat Utrecht een aangename stad blijft om te wonen, werken en te verblijven.

Ten eerste willen we de stad zoveel mogelijk vergroenen, met minder tegels en verharding en meer groen. Op die manier kan de bodem als spons werken. Dat voorkomt wateroverlast bij hevige regen en zorgt bij droogte dat bomen langer overleven. Ook zorgt dit voor een prettigere leefomgeving bij hittegolven. We hanteren hierbij het principe ‘groen, tenzij’. We willen dan ook minstens 90% van het regenwater benutten en vasthouden. Dat betekent: opvangen in de bodem en niet via het riool afvoeren.

Om te zorgen dat onze stad een prettige leefomgeving blijft bij hittegolven streven we bij alle fiets- en looproutes naar voldoende schaduw (40% bij hoofdroutes, 30% overig), voorkeur door bomen. In elke buurt streven we naar minimaal 40% groen in het horizontale vlak, dus het maaiveld en daken, zowel in de openbare ruimte als particuliere terreinen. Het liefst door groen zoals groen in straten, pleinen en plantsoenen, in tuinen en op daken en gevels. Niet iedereen heeft een tuin, dus streven we voor iedereen naar een koele, groene verblijfsplek op korte afstand (200 meter).
We spannen ons in dat bij een heftige regenbui tot aan 80 mm in één uur de openbare ruimte en de riolering zo zijn ingericht dat er geen schade optreedt aan panden en geen hinder op belangrijke wegen, zodat hulpdiensten kunnen komen waar ze moeten zijn. Door klimaatadaptieve maatregelen te nemen dienen we meerdere doelen. Groene daken isoleren ook woningen en meer koele groene verblijfsplekken zijn zowel goed voor de gezondheid als voor meer recreatie. Wat allemaal weer bijdraagt aan gezond stedelijk leven voor iedereen.

Doelen voor overstroming, biodiversiteit en waterkwaliteit werken we later uit, omdat deze nog niet voldoende in beeld zijn. Voor overstroming werken deze regionaal uit als uitwerking van de regionale adaptatie strategie (RAS).

We streven ernaar om deze doelen uiterlijk in 2050 te halen. Door deze doelen de komende jaren toe te gaan passen in projecten, ervaren we welke afwegingen met andere doelen in de praktijk gemaakt moeten worden en waar maatwerk met een goede onderbouwing noodzakelijk is.

Aanpak

Het uitgangspunt om Utrecht klimaatbestendig te maken is zoveel mogelijk aan te sluiten bij bestaande programma's. Elk programma moet straks rekening houden met het thema klimaatadaptatie. Als opgave focussen we op het bepalen van ambities en doelen en het borgen hiervan.

We gaan klimaatadaptatie zoveel mogelijk combineren met andere werkzaamheden in de openbare ruimte, onder andere om zo de kosten te beperken. Belangrijke opgaven om mee samen te werken zijn de rioolvervangingsopgave, de Schaalsprong Groen in de RSU, de mobiliteitsopgave om van 50 naar 30 km/uur te gaan en ontwikkelend beheer van de openbare ruimte. Dit doen we vooral in de bestaande stad. Voor nieuwbouw- en herinrichtingsprojecten stellen we beleid vast om ervoor te zorgen deze direct klimaatbestendig worden uitgevoerd. Klimaatadaptatie moet het nieuwe normaal worden. Alleen door samenwerking is het mogelijk om integrale afwegingen te maken en tot een gedragen besluitvorming te komen.

Op een aantal thema's hebben we te weinig informatie, zoals droogte en biodiversiteit. Daarom maakt een onderzoeksagenda deel uit van de visie, waarmee we een completer beeld krijgen van wat de mogelijke effecten en gevolgen van een veranderend klimaat zijn, en hoe we dit moeten aanpakken.

Een groot deel (60%) van de oppervlakte van de stad is in eigendom van inwoners en andere stakeholders. Dat betekent dat de klimaatadaptatie-opgave niet alleen in het openbaar gebied opgelost kan worden. Om te zorgen dat ook deze grondeigenaren hun woning, gebouw en omgeving klimaatbestendig maken zetten we onder meer nieuw beleid, subsidies en communicatie in.

We werken samen in onze landelijke netwerken (bijvoorbeeld GNK en KANS), maar ook met onze regionale gebiedspartners in het Netwerk Water en Klimaat om bijvoorbeeld via de impulsregeling klimaatadaptatie van het Rijk subsidie voor maatregelen aan te vragen.

De globale investeringskosten voor het aanpassen van de openbare ruimte tot 2050 worden geschat op 0,5 – 1 miljard euro als we optimaal aansluiten ('meekoppelen', 70% werk-met-werk) bij andere opgaven. Zonder werk met werk maken liggen de verwachte kosten op ruim 2 miljard euro. De maatregelen zijn globaal opgebouwd uit hemelwaterbestendig inrichten, ontharden en vergroenen. Een deel van de maatregelen, vooral wateroverlast en droogte, zijn te dekken vanuit het programma Openbare Ruimte en Groen, onderdeel water- en rioleringsprogramma. De beschikbare middelen in dit programma komen vanuit de inkomsten uit rioolheffing.
De groene maatregelen en kosten voor klimaatadaptatie die enkel gerelateerd zijn aan hitte kunnen niet worden bekostigd uit het water- en rioleringsprogramma, maar moeten bekostigd worden uit andere programma's om de opgave te realiseren. Er is daar dus een extra budget nodig om bomen te kunnen realiseren en ze te kunnen aanplanten of de groeiplaats te verbeteren. Dit wordt meegenomen in de uitwerking van de groene schaalsprong als onderdeel van de uitwerking van de RSU. De investeringen worden op 1,6 miljard euro geschat. De uitvoering hiervan is mede afhankelijk van middelen, zowel van de gemeente als van andere partijen.

De opgaven klimaatadaptatie en groen vallen ruimtelijk grotendeels in hetzelfde gebied, de bestaande stad. Voor nieuwbouw hanteren we als uitgangspunt dat de kosten worden gedekt vanuit de gebiedsontwikkeling. Dit komt naar verwachting gemiddeld neer op maximaal 2.000 euro per woning. Voor inwoners en bedrijven zijn de kosten nog niet inzichtelijk, omdat we bij bestaande bouw vooralsnog geen bindende maatregelen voorschrijven. De gemeente geeft eerst zelf het goede voorbeeld, door de openbare ruimte en eigen vastgoed klimaatbestendig te maken.

De visie wordt in 2024 geëvalueerd, naar aanleiding van de nieuwe stresstesten en KNMI-scenario's. Hierbij worden ook de opgedane ervaring in projecten en nieuwe inzichten meegenomen en zo nodig worden doelen en visie bijgesteld.



1

Inleiding

Utrecht in 2050: Het weer is extremer dan nu. Het regent in de zomer harder en in de winter vaker. Het is warmer met vaker droge en hete periodes. Droger én natter. Dat klinkt onheilspellend, maar onze stad kan tegen die tijd tegen een stootje. Onze stad is klimaatbestendig. Voorbereid op een ander klimaat.

Daardoor kunnen Utrechters op een hete zomerdag het hoofd koel houden. Wonen we in een groene stad met genoeg schaduw, gezond (zwem)water en een goede nachtrust voor iedereen. Houden we regenwater zoveel mogelijk vast waar het valt, en werkt de bodem net als een spons. Daardoor wordt Utrecht een stad waar niet alleen mensen fijn wonen maar ook dieren en planten graag neerstrijken.

In deze Visie Klimaatadaptatie leest u hoe we dit toekomstbeeld werkelijkheid laten worden. Samen met inwoners, ondernemers en organisaties.

Foto: Verkoeling zoeken in en bij de Haarrijnse Plas op een hete dag

1.1 Aanleiding en context

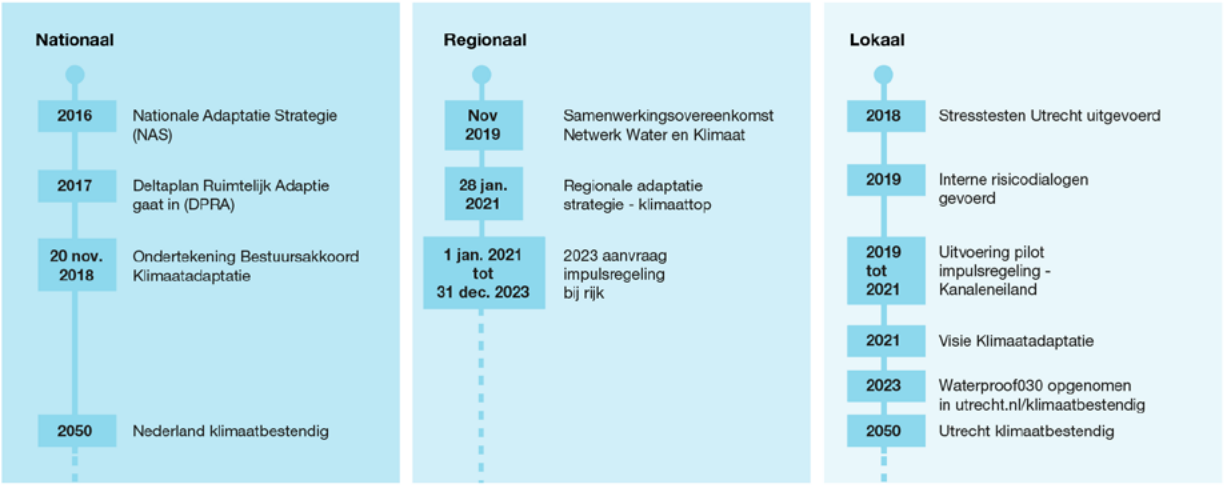
Het veranderende klimaat, met vaker hitte, droogte en wateroverlast, is de aanleiding voor deze klimaatadaptatievisie. Hiermee sluiten we aan op het landelijke Deltaplan Ruimtelijke Adaptatie (DPRA) uit 2017. Hierin staat dat Nederland in 2050 klimaatbestendig is. In het DPRA staan 7 ambities beschreven.



De 7 ambities uit het Deltaplan Ruimtelijke Adaptatie

Daarnaast is er de Nationale klimaatadaptatieStrategie (NAS). Deze zet de koers uit voor een klimaatbestendig Nederland: de strategie brengt nieuwe initiatieven voor klimaatadaptatie op gang, en versnelt en verbreedt bestaande initiatieven.

Het DPRA en de NAS vullen elkaar aan. Het DPRA richt zich op het maken van afspraken over maatregelen om de gevolgen van wateroverlast, hitte, droogte en overstroming te beperken. De NAS richt zich op sectoren, ketens, thema's en klimaatrisico's die niet in het DPRA aan de orde komen. En is daarnaast aanvullend op een aantal thema's die wel in het DPRA staan, zoals de effecten van de verschuiving van klimaatzones door geleidelijke klimaatverandering; gezondheids-verlies, arbeidsverlies en kosten door een mogelijke toename van allergieën en infecties.



Tijdlijn klimaatadaptatie op landelijk, regionaal en lokaal niveau

1.2 Samenhang met andere opgaven en wetgeving

Klimaatadaptatie staat niet op zichzelf, maar is verbonden met andere opgaven en thema's. Het gaat over de inrichting van de openbare ruimte, maar ook over privéterreinen en -eigendommen. De Kadernota kwaliteit openbare ruimte sluit hier op aan en richt zich op het verbeteren van een gezonde openbare ruimte. De Nota Beheer Openbare Ruimte sluit ook aan, waarbij het achterstallige onderhoud wordt aangepakt en werk met werk kan worden gemaakt. Een ander voorbeeld is de nota Gezondheid voor iedereen, waarvan het doel is om de gezondheid positief te beïnvloeden. We willen niet dat hitte nadelige effecten heeft voor eenzame en kwetsbare ouderen. In de Ruimtelijke Strategie Utrecht (RSU) 2040 worden keuzes gemaakt over hoe de groei van de stad ruimtelijk wordt aangepakt. De keuzes die daarin zijn gemaakt, zijn bepalend voor hoe we tot een klimaatbestendige stad kunnen komen.

Maatregelen die we nemen om ons aan te passen aan het veranderende klimaat, zorgen samen met ander beleid, zoals het Groenstructuurplan, voor meer biodiversiteit en minder droogte. Meer bomen en minder tegels zorgen namelijk voor verkoeling en meer verdamping. De aanpassing aan het veranderende klimaat passen we ook toe in de gebiedsvisies. Er wordt gewerkt aan een Visie Stadswater, die over het gebruik van waterwegen in Utrecht gaat. Hierin wordt ook zwemwater meegenomen, maar ook het gebruik van (natuurvriendelijke) oevers. In deze visie worden kansen benut om de link met klimaatadaptatie te leggen. Al deze opgaves zijn belangrijk om een klimaatbestendige stad te worden en zijn met elkaar verbonden.

Regionale Adaptatie Strategie

De koers voor de regio staat verwoord in de Regionale Adaptatie Strategie (RAS) van het Netwerk Water & Klimaat. Veertien gemeenten in de regio Utrecht zuidwest werken in het Netwerk Water & Klimaat samen met Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden, de provincie Utrecht en de Veiligheidsregio Utrecht. De 17 partners van het netwerk spreken in de RAS de ambitie uit om de regio samen uiterlijk in 2050 klimaatbestendig en waterrobuust te maken en bevat 7 strategieën voor de uitvoering. Iedere partner vertaalt dit weer naar lokale maatregelen.

1.3 Klimaatadaptatie in de Omgevingswet

Ten slotte wordt de Visie Klimaatadaptatie door de raad vastgesteld als onderdeel van de omgevingsvisie Utrecht. In juli 2022 wordt naar verwachting de nieuwe Omgevingswet ingevoerd. Het doel van de Omgevingswet is om de regelgeving inzichtelijker, samenhangender en meer gebiedsgericht te maken. En om sneller tot besluitvorming te komen. Om dit te bereiken vervalt veel nationale regelgeving, wat ruimte geeft om op gemeentelijk niveau zaken gebiedspecifiek vast te leggen. “Decentraal, tenzij” is een belangrijk principe van de Omgevingswet.

De Omgevingswet vereist dat elke gemeente online begrijpelijke informatie over de fysieke leefomgeving aanbiedt en zo een gelijke informatiepositie voor de stad creëert. Dit vraagt dat we alle informatie over het water- en rioleringssysteem verbeteren en digitaal toegankelijk maken. De verbeterde informatie bieden we aan bij aan het landelijk Digitaal Stelsel Omgevingswet (DSO). Daarmee heeft iedereen via het vernieuwde Omgevingsloket toegang tot die verbeterde informatie. Zo kan iedereen snel zien wat er op een bepaalde locatie wel en niet is toegestaan. Ook is er toegang tot informatie over de kwaliteit van de fysieke leefomgeving. Met al deze informatie kan iedereen via het DSO een vergunning zo compleet mogelijk aanvragen of een melding doen.

1.4 Proces en leeswijzer

Op 18 oktober 2018 kwam tijdens de commissie S&R over de Voorjaarnota en het nieuwe plan watertaken het thema klimaatadaptatie aan de orde. Afgesproken is dat bij de herziening van het Plan gemeentelijk watertaken 2016-2019 ook zou worden aangegeven hoe we ons voorbereiden op en aanpassen aan het veranderende klimaat. Omdat klimaatadaptatie over veel meer gaat dan alleen water hebben we besloten er twee aparte visies van te maken, een Visie Klimaatadaptatie en een Visie Water en Riolering. Er is veel samenhang en soms ook overlap tussen beide visies, bijvoorbeeld over het voorkomen van wateroverlast door extreme neerslag of het beperken van de gevolgen van langdurige droogte. De Visie Klimaatadaptatie bevat daarnaast ook de onderwerpen hitte, biodiversiteit en overstroming. Het proces voor beide visies is gelijktijdig en samen doorlopen.

Om tot deze visie te komen zijn eerst de kwetsbaarheden van Utrecht onderzocht met stresstesten voor de verschillende klimaatthema’s. Op basis van data over de thema’s is onderzocht waar, wanneer en welke knelpunten kunnen ontstaan. Daarnaast hebben we risicodialogen gevoerd met verschillende onderdelen binnen de gemeente, het waterschap en de provincie. Hier stonden de vragen centraal: Wat is belangrijk in Utrecht? Waar moeten we nu ingrijpen? En waar kunnen we met andere projecten meeliften? Dit proces heeft geleid tot de visie die hier nu voor u ligt.

Elke zes jaar worden stresstesten herhaald en in 2024 worden ze weer uitgevoerd. De nieuwe stresstesten geven aan hoe ver we zijn in het realiseren van een klimaatbestendig Utrecht. Daarnaast komen er in 2023 nieuwe KNMI-klimaatscenario’s beschikbaar en weten we beter wat het weer in 2050 gaat doen. Deze twee punten geven aanleiding om in 2024 de Visie Klimaatadaptatie te evalueren om te kijken of de visie moet worden aangepast.

Leeswijzer

In hoofdstuk 2 beschrijven we de kwetsbaarheden van Utrecht aan de hand van de thema's hitte, droogte, wateroverlast, overstromingen en biodiversiteit. Dit doen we aan de hand van de uitgevoerde stresstesten - een van de zeven ambities van de DPRA. In hoofdstuk 3 leest u over onze ambities en doelen en de bijbehorende onderbouwing om tot deze doelen te komen. Ook zijn er leidende principes geformuleerd. Door de kwetsbaarheden, ambities en doelen te combineren hebben we prioriteiten bepaald en beschreven. In hoofdstuk 4 wordt de aanpak beschreven. De aanpak beschrijft de maatregelen, de onderzoeksagenda, de uitvoering en toe te passen (beleids) instrumenten. Omdat we de uitvoering niet alleen kunnen en we inwoners en bedrijven nodig hebben, is in hoofdstuk 4 opgenomen hoe we communicatie inzetten als onderdeel van onze strategie.
In hoofdstuk 5 is ten slotte de investeringsstrategie beschreven, waarbij wordt ingegaan op het indicatief ingeschatte investeringsvolume en dekkingsmogelijkheden.



2

Opgave

In dit hoofdstuk wordt de opgave op het gebied van klimaatadaptatie voor Utrecht beschreven. Per deelthema (hitte, wateroverlast, droogte, overstroming en biodiversiteit) leest u de gevolgen voor Utrecht. In de bijlagen vindt u uitleg over de bijbehorende kaarten. De kaarten zijn beschikbaar via een kaartenportaal.

Foto: Een koele en groene verblijfsplek in het Wilhelminapark

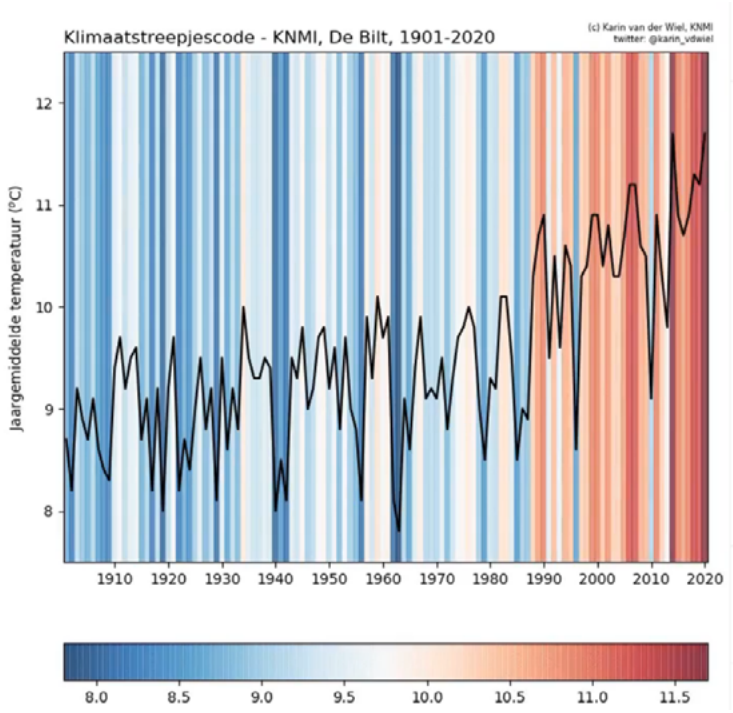
2.1 Kwetsbaarheden en risico's

2.1.1 Hitte

Verschillende temperaturen
Luchttemperatuur is de gemeten temperatuur van de lucht.
Gevoelstemperatuur is hoe warm de temperatuur aanvoelt. Dit kan op verschillende plekken binnen en buiten de stad sterk verschillen. In een straat met veel verharding en weinig groen kan de zonzijde veel heter zijn dan de schaduwzijde. De gevoelstemperatuur wordt bepaald door de luchttemperatuur, de luchtvochtigheid, de stralingswarmte van de zon en reflectie, maar ook door de activiteit die je doet en de kleding die je draagt.

Het *Stedelijk Hitte-eiland-effect* betekent dat de temperatuur in de stad hoger ligt dan in de gebieden eromheen. Dit komt door de vele verharding en bebouwing, die snel opwarmen en warmte vasthouden. Deze warmte wordt in de nacht afgegeven, waardoor het minder afkoelt en het ook 's nachts warm is. Een stedelijk gebied kan ongeveer 7 tot 10 graden warmer aanvoelen dan het landelijke gebied.

Door klimaatverandering wordt het warmer in Nederland en in Utrecht. Niet alleen de gemiddelde temperatuur stijgt. We krijgen ook steeds vaker te maken met warme dagen met temperaturen van boven de 25°C. Het aantal tropische dagen boven de 30°C zal naar verwachting in 2050 drie keer zo veel zijn als nu, zo blijkt uit klimaatscenario's 2014 van het KNMI. Hittegolven gaan niet alleen vaker voorkomen, maar zijn ook heftiger en duren langer. De hittegolf van augustus 2020 is hier een goed voorbeeld van. De hoge temperaturen hebben een negatieve invloed op de gezondheid, nachtrust, het welbevinden van mensen en de arbeidsproductiviteit. In 2019 waren er in Nederland 400 extra sterfgevallen (bron: cbs) door hitte en hebben we voor het eerst de grens van 40°C verbroken.



De gemiddelde stijging van de temperatuur in Nederland van 1900 tot 2021.

Vooral Utrechtse wijken met veel verharding en weinig groen zijn kwetsbaar voor hitte. Het gaat daarbij vooral om de Binnenstad en de omliggende buurten, zoals Rivierenwijk, Ondiep en Zuilen, maar ook om bedrijventerreinen zoals Strijkviertel en de woonboulevard. De gevoelstemperatuur is hier op een zomerse dag meer dan 8 graden hoger dan aan de randen van de stad, doordat er weinig schaduw en groen is en veel verharding. Hierdoor is de nachttemperatuur hoger en dit kan zorgen voor een slechte nachtrust. (Bron: Utrechtse stresstest).



Gevoelstemperatuur op een hete dag (arcgis.com) (Klik op kaart om deze in een nieuw venster te openen)

Omdat schaduw een groot effect heeft op de gevoelstemperatuur hebben we een schaduwkaart gemaakt. Deze kaart geeft weer waar op het heetst van de dag schaduw door gebouwen en bomen is. In Leidsche Rijn is te zien dat er weinig schaduw is, dit is waarschijnlijk grotendeels omdat de bomen daar nog niet volgroeid zijn. In hoofdstuk 3 is een uitsnede van de schaduwkaart opgenomen.

In koele woningen zijn inwoners minder kwetsbaar voor hitte, maar het is ook belangrijk om buiten te komen. Het is van belang dat bewoners op korte afstand een koele plek in de openbare ruimte kunnen opzoeken, als die niet om de woning is. Op de kaart afstand tot koelte, uitsnede opgenomen in hoofdstuk 3, is per gebouw en woning te zien wat de afstand is tot een koele plek. Dat kan bijvoorbeeld een park zijn. In vrijwel geheel Utrecht is het mogelijk om binnen 200 meter (een afstand die voor veel inwoners goed is af te leggen) een koelteplek op te zoeken, alleen in een gedeelte van Lombok, Parkwijk Zuid, 't Zand en Hoge Weide is dat niet het geval.

Met de verwachte klimaatverandering is de verwachte schade door (de gevolgen van) hitte in de periode tot 2050 tussen de 170 en 200 miljoen euro. (bron: klimaatschadeschatter). Het gaat hier om directe schade, zoals vermindering van arbeidsproductiviteit, sterfte, ziekenhuisopnames en bestrijding van de eikenprocessierups.
Gezondheidsschade (indirecte schade) treedt vooral op bij kwetsbare groepen zoals ouderen, zieken en jonge kinderen, bijvoorbeeld door toename in allergieën, huidkanker en luchtwegaandoeningen door smog. Ook het effect en de schade door hitte aan bruggen en wegdelen is niet meegenomen in de schadeschatter.



Foto: Een ondergelopen fietstunnel na hevige neerslag op 19 juni 2019 in Lunetten

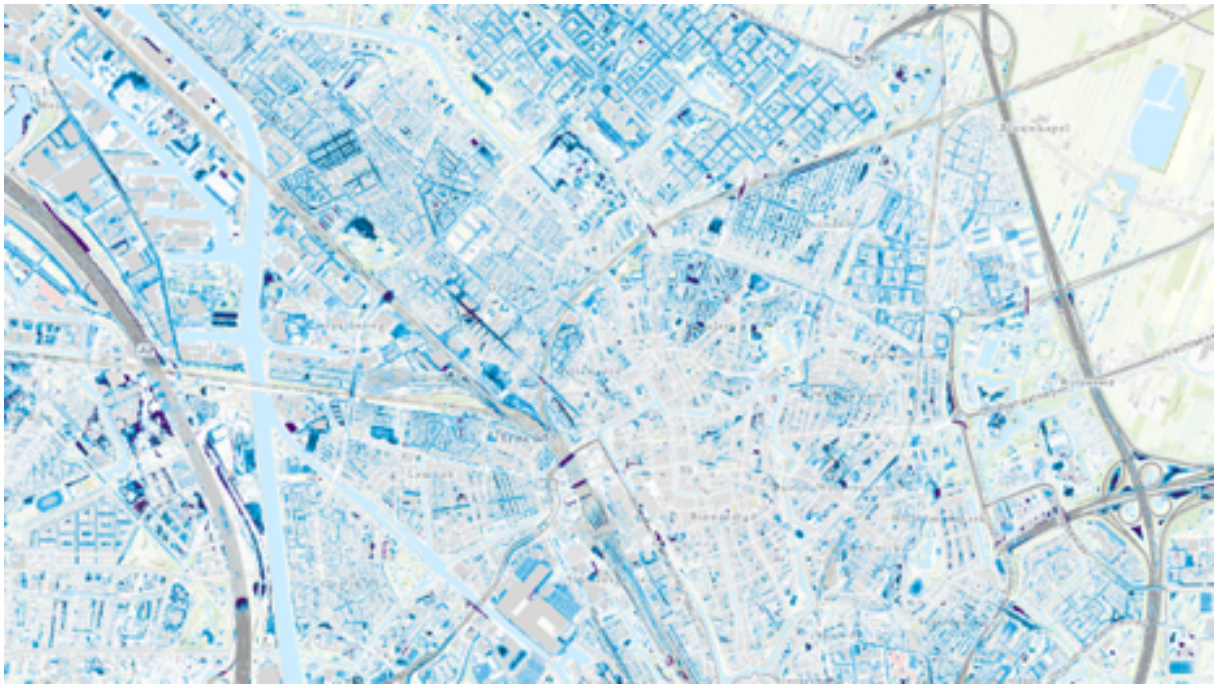
2.1.2 Wateroverlast

Door de opwarming van het klimaat neemt de zwaarte van regenbuien toe en komen hevige buien steeds vaker voor. De kans dat er in korte tijd veel regen valt is nu al 2 tot 5 keer groter dan in de vorige eeuw. In 2085 (bron: STOWA) is de verwachte kans dat een hevige regenbui voorkomt, waarbij 80 millimeter in één uur valt, één keer in de 100 jaar. Deze kans geldt nu nog voor een bui van 60 mm in één uur. Bij een dergelijke regenbui valt 80 liter (8 emmers water) op één vierkante meter. Bij normale buien vangt onze riolering regenwater op of kan het wegzakken in de bodem. Bij zware regenbuien (zwaarder dan 20 mm in één uur) kan de riolering dit niet allemaal verwerken en kan het water tegen panden komen te staan of er zelfs inlopen.

Kwetsbare plekken voor wateroverlast in Utrecht zijn de laaggelegen plekken in wijken met veel verharding in straten en tuinen. Dit leidt tot water in tuinen, op straat of zelfs in gebouwen. Denk aan de souterrainwoningen in Lombok en de Zeeheldenbuurt, waar bij zware buien in de zomer van 2014 het water in de tuinen bleef staan en de woningen instroomde, met aanzienlijke schade tot gevolg. Gemeente en eigenaren hebben de afgelopen jaren gezamenlijk maatregelen genomen om dit te verbeteren. Maar er zijn nog meer kwetsbare plekken, waar de problematiek nu nog meevalt, maar waar de kans op overlast door steeds zwaarder wordende buien reëel is.

Naast dat regenwater gebouwen in kan lopen, is er ook het risico dat water op straat blijft staan. Tunnels en wegen kunnen dan tijdelijk onbegaanbaar zijn. Hierdoor is kans op uitval van infrastructuur en worden nood- en hulpdiensten mogelijk belemmerd (bron: Utrechtse stresstest).

Door de zeespiegelstijging wordt het in de toekomst steeds moeilijker om het water van het Amsterdam Rijn-Kanaal via het Noordzeekanaal af te voeren naar de Noordzee. Mogelijk dat hierdoor de afvoer via de Muntsluis in de toekomst beperkt gaat worden. Lopend onderzoek zal dit uitwijzen.



Wateroverlastkaart bij een regenbui van 80 mm/uur (Klik op kaart om deze in een nieuw venster te openen)

Als we in Utrecht geen verdere maatregelen nemen is de verwachte schade door wateroverlast tussen 2018 en 2050 €480-570 miljoen (bron: wolkbreukschadeschatter). Dit gaat alleen om schade in panden. Schade aan de openbare ruimte en schade door de stremming van wegen is hierin niet meegenomen. Ter vergelijking: de schade in Kopenhagen na een bui van 150 mm in 2 uur in 2011, bedroeg ongeveer 1 miljard euro.
De kans op grondwateroverlast neemt toe door nattere winters met mogelijke gevolgen zoals funderingsschade, gezondheidsproblemen of groen en bomen die afsterven door verrotting of schimmelvorming. Helaas bestaat er landelijk nog geen goede methode om de potentiele risico's en schade van grondwateroverlast in beeld te brengen.

2.1.3 Droogte

Door klimaatverandering veranderen neerslagpatronen. Vanaf 1950 komt droogte vaker voor in Nederland. De verwachting is dat het aantal langdurige periodes van droogte gaat toenemen, met name in de lente en zomer. Er is in Nederland elk jaar sprake van een neerslagtekort, maar in 1976 en 2018 liep dit tekort zo snel op dat er een droogtesituatie ontstond (bron: KNMI). De vraag naar water is dan groter dan wat er aan regen valt en via de rivieren ons land binnenstroomt. Droogte kan zorgen voor een versnelde daling en uitdroging van de bodem, een lage grondwaterstand en droogvallende watergangen. Dit heeft weer gevolgen voor funderingen, groen en recreatiewater.

Utrecht lijkt op basis van de huidige droogtestresstest niet heel kwetsbaar voor bodemdaling, behalve in gebieden met veen, en in mindere mate klei in het bovenste deel van de bodem in de buitengebieden. Zowel veen als klei krimpen namelijk als ze uitdrogen. Veen komt voor aan de west- en noordkant van de stad, zoals ten noorden van de Gageldijk, Haarzuilens en Rijnenburg (ten zuiden van de A12). Bij bouwwerkzaamheden moet hier rekening worden gehouden met gevolgen van droogte en bodemdaling. Kleilagen vinden we bijna overal in de stad. Als gevolg van krimp kunnen panden of wegen die niet op zand of palen gefundeerd zijn gaan zakken. Bekende voorbeelden van droogteschade zijn de Ringkade in Rijnenburg en de Tjepmaweg in De Meern.



De droogte van de afgelopen jaren wordt zichtbaar in de wadi in het Klifrakplantsoen

Vooral vooroorlogse panden die niet op palen gefundeerd zijn of historische gebouwen die in de loop van de tijd verschillende funderingen hebben gekregen, zijn gevoelig voor zettingsschade. Een ander risico van droogte is dat houten paalfunderingen kunnen droogvallen omdat de grondwaterstand daalt. Gelukkig is dit risico in Utrecht heel beperkt, omdat er nauwelijks woningen of andere constructies zijn die een houten paalfundering hebben.

Langdurige droogte kan een negatieve invloed hebben op archeologische resten in de bodem. Veranderingen in de grondwaterstanden en peilverlaging of grond- en oppervlaktewaterstromingen kunnen archeologische resten en sporen aantasten. En waarden die eenmaal zijn aangetast of zelfs vernietigd, komen ook bij bijvoorbeeld herstel van het grondwaterpeil niet meer terug. Het verlies van informatie is onomkeerbaar. Zo is bij het archeologisch onderzoek voorafgaand aan de bouw van het ondergronds bezoekerscentrum DOMunder vastgesteld dat de wortels van de in de jaren zeventig geplante bomen op het Domplein zoveel water wegzuigen dat de houten palen van een voormalig Romeins fort ernstig zijn aangetast.

De effecten van veranderingen in grondwaterstanden en waterstromen op de archeologische waarden in de ondergrond van de gemeente Utrecht is complex en tot op heden nog niet goed onderzocht.

Droogte is meer dan alleen bodemdaling het kan ook leiden tot schade aan stedelijk groen. Door de dalende grondwaterstand en de uitdrogende bodem moeten planten en bomen meer moeite doen om aan water te komen. Vooral jong groen dat nog geen volwaardig wortelstelsel heeft is kwetsbaar. Op dit moment is onvoldoende bekend wat de gevolgen zijn voor (jonge) bomen bij langdurige droogte.

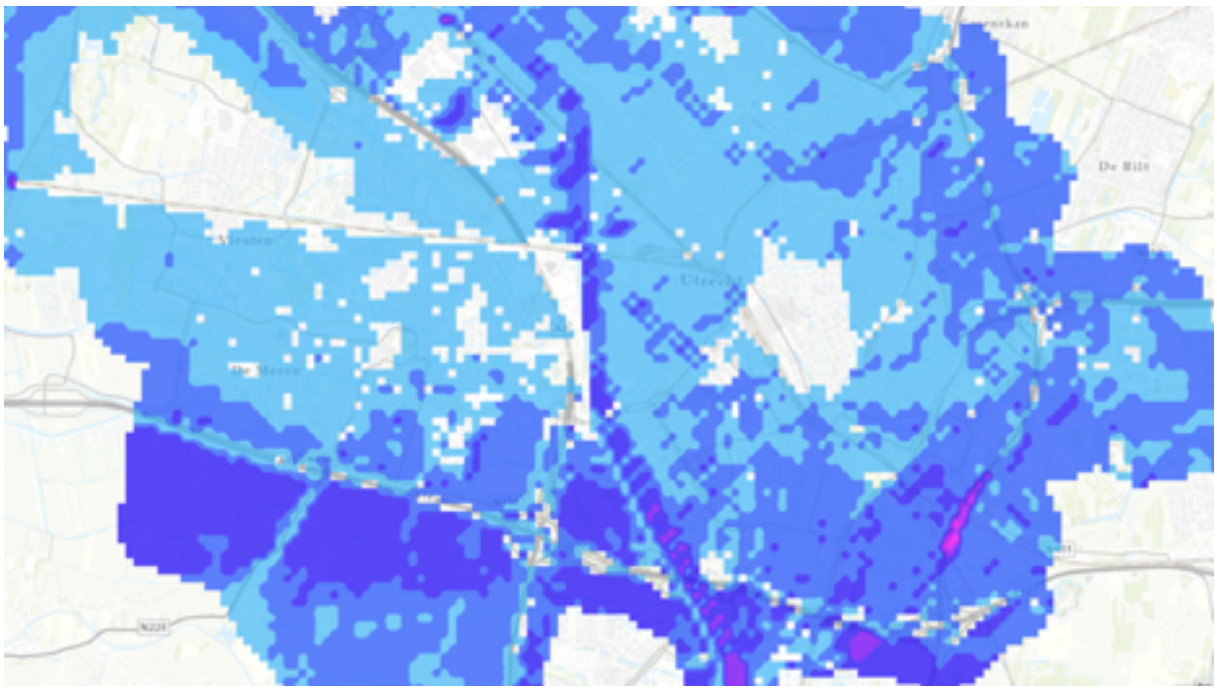
Ook het oppervlaktewater leidt onder droogte. De kwaliteit van het (recreatie)water gaat achteruit: de kans op blauwalg wordt groter en de beschikbaarheid van water staat onder druk. Wel is het zo dat Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden (HDSR) verwacht in alle droogtescenario's nog voldoende water te kunnen leveren vanuit de Kromme Rijn en het Amsterdam-Rijnkanaal om de waterpeilen in de stad op niveau te kunnen houden.

Als er inderdaad sprake is van sterke klimaatverandering, dan zijn de verwachte kosten voor schade door droogte tussen 2018 en 2050 €140 tot €670 miljoen. Het gaat hier om funderingen van panden en schade aan wegen, riolering en gemeentelijk groen (bron: klimaatschadeschatter). De kostenschattingen liggen ver uiteen door de herstelkosten van de funderingen. Deze zijn moeilijk in te schatten. De directe schadekosten van de droogte in 2018 voor alleen het openbaar groen in de gemeente Utrecht bedroegen €400.000. Het ging hierbij om de kosten voor extra water geven en het waar nodig vervangen van jonge aanplant. Voor droogte is nog geen rekening gehouden met schade voor gezondheid, recreatie, bedrijvigheid en industrie, en ook niet met de schade die pas in volgende jaren optreedt en nu nog niet zichtbaar is. Ook de herstelkosten van de droogteschade aan de Ringkade of de Tjepmaweg zitten er niet bij.

2.1.4 Overstroming

Door de stijging van de temperatuur en zeespiegel enerzijds en grote hoeveelheden neerslag anderzijds kan de waterstand in rivieren sterk stijgen. Hierdoor neemt de kans op dijkdoorbraken en daarmee overstromingen toe. Een dijkdoorbraak is een regionaal probleem met grote impact. De kans in Utrecht op een dijkdoorbraak van de Lek ligt nu op één keer in de 200 jaar. Eerder is in het Deltaprogramma besloten dat de Lekdijk versterkt moet worden. Daarmee neemt de kans op een dijkdoorbraak af tot één keer in de 30.000 jaar. HDSR streeft ernaar de versterking in 2030 te hebben voltooid.

Bij een dijkdoorbraak van de Lekdijk tussen Wijk bij Duurstede en Amerongen blijven in Utrecht alleen de binnenstad en de kern van Vleuten droog. In het grootste gedeelte van de gemeente komt tot een halve meter water te staan. In de laaggelegen gebieden Papendorp en Rijnenburg kan het water zelfs tot twee meter stijgen. Verder komen evacuatieroutes als de A2, A12, A27 en A28 deels onder water te staan. Bij een dreigende doorbraak is het huidige beleid om de inwoners van Utrecht preventief te evacueren. Omdat het water bij een doorbraak de bebouwde kom van Utrecht na 24 uur bereikt, is de tijd om te evacueren beperkt. Dat maakt een overstroming riskant.



Overstromingsgebied bij doorbraak Lekdijk (Klik op kaart om deze in een nieuw venster te openen)

Naast noodzakelijke evacuatie zijn de gevolgen van overstroming door een dijkdoorbraak groot. Als er meer dan 20 cm water op het maaiveld staat vallen de nutsvoorzieningen, zoals elektriciteit, gas, warmte en water uit en worden wegen onbegaanbaar. Het kan tot een jaar duren voordat het gebied weer droog, begaanbaar, bewoonbaar en leefbaar is. De geschatte schade voor de regio Zuidwest Utrecht bij een dijkdoorbraak bij Amerongen is €13,8 miljard met daarbij 105-950 slachtoffers.

Een belangrijke vraag is of dijkversterking alleen voldoende is om ons voor te bereiden op klimaatverandering. Moeten we ook maatregelen treffen om de gevolgen van een eventuele dijkdoorbraak te beperken? Dit wordt meegenomen als onderzoeksvraag in de onderzoeksagenda.

Voor overstroming is een regionale aanpak gewenst en nodig en dit wordt dan ook regionaal opgepakt samen met en door de Veiligheidsregio Utrecht en het Netwerk Water & Klimaat.

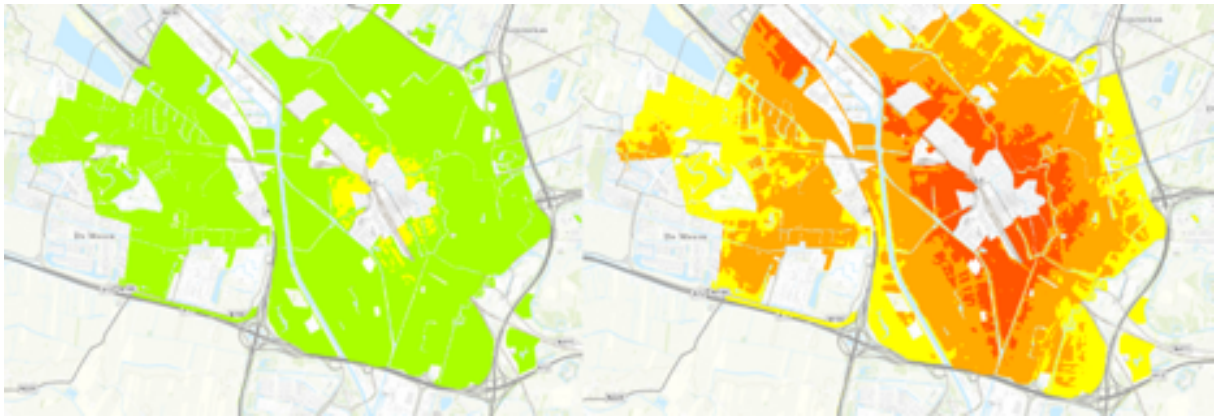
2.1.5 Biodiversiteit (planten en dieren)

Door klimaatverandering veranderen natuurlijke processen: het groei- en bloeiseizoen begint bijvoorbeeld eerder, vogels nestelen eerder en leggen vaker eieren/hebben meer legsels. Met het huidige tempo van klimaatverandering kunnen veel dieren en planten zich evolutionair niet snel genoeg aanpassen, met het risico dat ze lokaal of mondiaal uitsterven.

Doordat klimaatzones verschuiven zal er voor een aantal soorten, zoals de steenbreekvaren, egel en kleine watersalamander, die nu in en rond Utrecht voorkomen, minder geschikt leefgebied in Utrecht zijn. Voor andere soorten neemt de geschiktheid van het leefgebied juist toe, zoals de koninginnenpage. Dit zorgt voor een andere samenstelling van planten en dieren, en zorgt uiteindelijk voor het uitsterven van een aantal soorten, en een (tijdelijk explosieve) toename van andere soorten (plagen).

Het effect van klimaatverandering zal op de natuur in de stad extremer zijn dan op de natuur in de buitengebieden. In de stenige stad blijft hitte langer hangen en water van extreme regenbuien kan moeilijker weglopen door de vele verharde straten en tuinen. Ecologische poelen en natuurvriendelijke oevers komen eerder in het seizoen droog te staan en zijn dan ongeschikt als voortplantingsgebied voor vissen en amfibieën.

De kwaliteit van het oppervlaktewater staat onder druk door het veranderende klimaat. Zo is het kwetsbaar voor hitte, verdroging en bij overstorten van heftige regenbuien.



Biodiversiteitskaart van de egel, links geschikt leefgebied huidig en recht geschiktheid leefgebied in 2050.
(Klik op kaart om deze in een nieuw venster te openen)

Bij zwaardere buien zal er meer verdund afvalwater worden geloosd via de riooloverstorten en de rioolwaterzuiveringen. Dit heeft een negatief effect op de waterkwaliteit van soortenrijke wateren en waterplanten en libellen, vissen en andere dieren, omdat het afvalwater rijk is aan voedsel. Soorten die beter omgaan met (tijdelijke) wateroverlast nemen toe, soorten die minder goed bestand zijn tegen extreme condities (droog, warm, nat) verdwijnen. Daarnaast is de opwarming van het water ook een probleem voor de soortenrijkdom, deze neemt af.

Voor het effect van klimaatverandering op biodiversiteit is onderzoek nodig. Dat wordt in een volgende fase uitgevoerd. Dit is opgenomen in de onderzoeksagenda.



3 Ambitie

De gemeente Utrecht streeft naar een stad die voor iedereen gezond, veilig en toegankelijk is bij elk weertype dat we in de toekomst verwachten. We laten met het oog op de klimaatverandering geen ruimte onbenut en vergroenen de stad. Bij wateroverlast houd je droge voeten en bij droogte blijft er water beschikbaar. Bij hoge temperaturen is het nog steeds prettig verblijven, zowel binnen als buiten. Met genoeg plekken voor verkoeling in het groen of in en aan het water. We doen dit als gemeente samen met inwoners, bedrijven en stakeholders.

We hebben bovenstaande ambitie vertaald in een aantal doelstellingen. Hieronder leest u onze belangrijkste doelstellingen en leidende principes. Vervolgens leggen we uit hoe deze tot stand zijn gekomen en wat de onderbouwing voor de doelen is.

Foto: Een prettige route met groen en biodiversiteit in Park Oosterspoorbaan

3.1 Doelstellingen

Om onze stad in 2050 klimaatbestendig te laten zijn hebben we doelen opgesteld die aangeven hoe we dit willen bereiken. De doelen zijn gekozen op basis van de uitkomsten van de stresstesten, risicodialogen en onderzoek.

Doelen

- Het stedelijk hitte-eilandeffect van de stad is beperkt. We verlagen de gemiddelde luchttemperatuur en de (lokale) gevoelstemperatuur. Het hitte-eilandeffect moet beperkt worden tot een verschil (in gevoelstemperatuur) van maximaal 5 graden Celsius ten opzichte van het buitengebied (referentie KNMI De Bilt). We willen dit realiseren door voldoende plekken te creëren waar het koeler is, bij voorkeur met ‘nature based solutions’:
  - In elke straat kan je op een hete dag in de schaduw lopen en fietsen, bij voorkeur in schaduw van planten en bomen. De basis is 30% en op de belangrijkste loop- en fietsroutes, bijvoorbeeld winkelstraten, van en naar station en marktpleinen van de stad, is er op het heetst van de dag zelfs 40% schaduw.

  - Iedereen heeft binnen 200 meter van een gebouw/woning een koele groene verblijfsplek in de openbare ruimte van minimaal 200 m^2.

  - We zorgen in buurten voor een minimale hoeveelheid groen van 40% in het horizontale vlak. (bron: de hittebestendige stad)

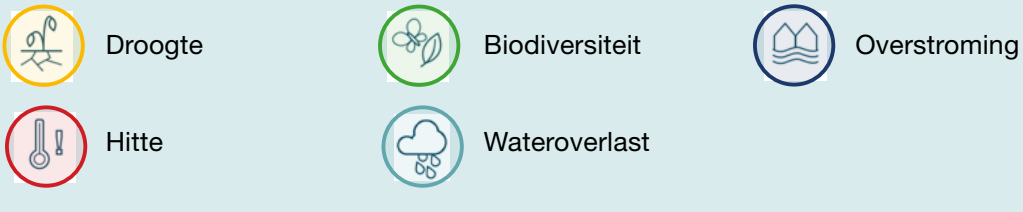
    

- Buien tot aan 80 mm per uur richten geen schade aan in panden en zorgen niet voor onbegaanbare wegen.

- We gebruiken de bodem als spons, waarbij we zoveel mogelijk water in de bodem opvangen, en er in droge periodes nog water beschikbaar is vanuit de bodem. Het hemelwater wordt vastgehouden waar het valt en wordt nuttig gebruikt. We houden minimaal 90% neerslag vast op de plek waar het valt.



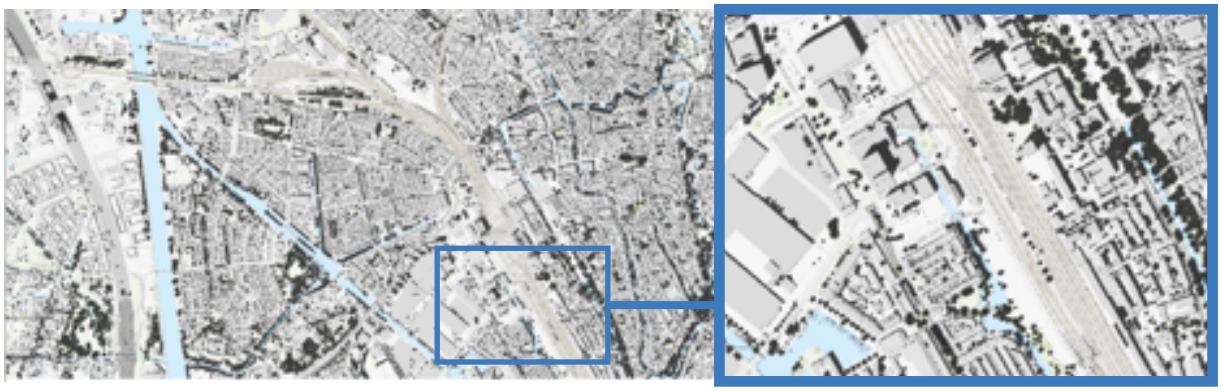
Doelen voor overstroming en biodiversiteit werken we later uit, omdat deze nog niet voldoende in beeld zijn. Voor overstroming geldt dat deze regionaal worden uitgewerkt, waarbij we waterveiligheid borgen en de gevolgen van overstroming beperken.

We streven ernaar om deze doelen te halen. Door deze doelen de komende jaren toe te gaan passen in projecten, ervaren we welke afwegingen met andere doelen in de praktijk gemaakt moeten worden en waar maatwerk met een goede onderbouwing noodzakelijk is.
Deze ervaringen en eventuele nieuwe inzichten nemen we mee in de evaluatie van de visie in 2024. Alleen door samenwerking is het mogelijk om integrale afwegingen te maken en tot een gedragen besluitvorming te komen.

In de RSU 2040 zijn de volgende uitgangspunten opgenomen op gebiedsniveau: streven naar 40% groen in iedere buurt als ondergrens voor het klimaatbestendig maken van de stad en 90% van de jaarlijkse neerslag vasthouden om grote hoeveelheden te bufferen en ons groen in de stad van voldoende water te kunnen voorzien opgenomen. Deze uitgangspunten zijn overeenkomstig met de doelen die hierboven staan beschreven. Daarnaast zijn ze concreet en op projectniveau toepasbaar.

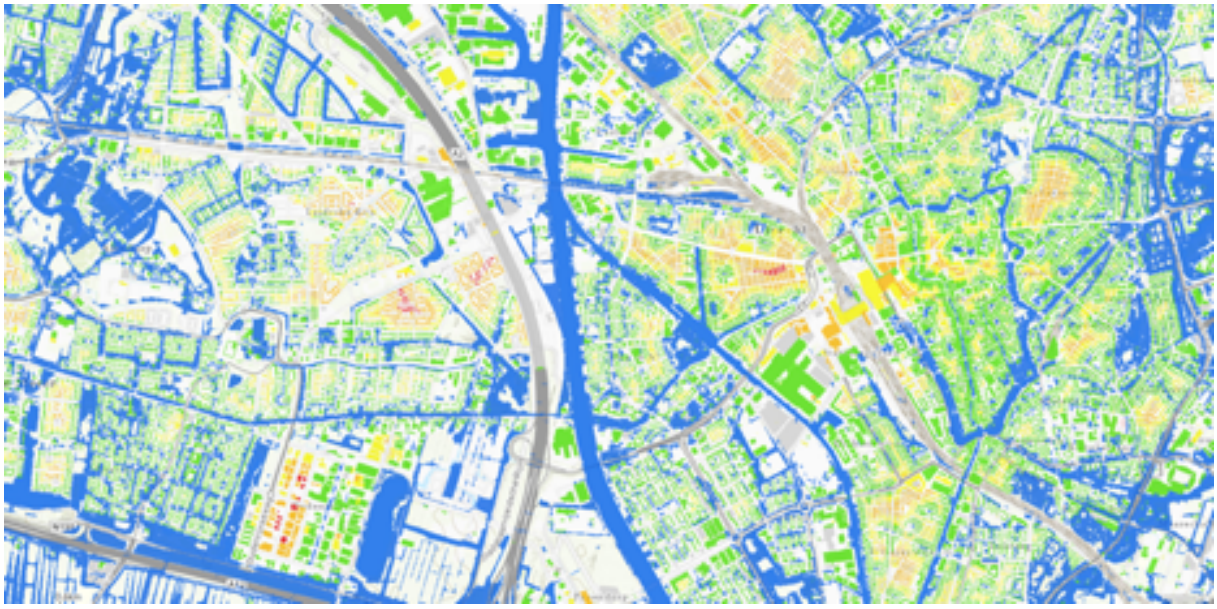
Onderbouwing hitte verminderen door koelere plekken

De realisatie van het overkoepelende doel om het hitte-eiland effect te beperken tot een verschil in gevoelstemperatuur van maximaal 5 graden Celsius ten opzichte van het buitengebied (referentie KNMI De Bilt) hangt af van vele factoren die niet allemaal door de gemeente beïnvloedbaar zijn. Uit recent onderzoek van de Hogeschool van Amsterdam ‘De hittebestendige stad’ blijkt dat er drie bruikbare en toetsbare doelstellingen zijn voor een aangename openbare ruimte bij hitte: een gewenst percentage schaduw in straten, een minimale afstand tot koelte en een minimaal percentage groen per buurt. De richtlijn voor het percentage schaduw in de straten hebben we overgenomen: de basis is 30% schaduw en 40% schaduw op belangrijkste loop- en fietsroutes.



Schaduwkaart, de kaart is een momentopname van 1 juli 2020 om 15.00 uur - het heetste moment van de dag. Schaduw van bomen, gebouwen en andere bouwwerken is zichtbaar. Rechts uitsnede van Jaarbeurs/Catharijnesingel.
(Klik op kaart om deze in een nieuw venster te openen)

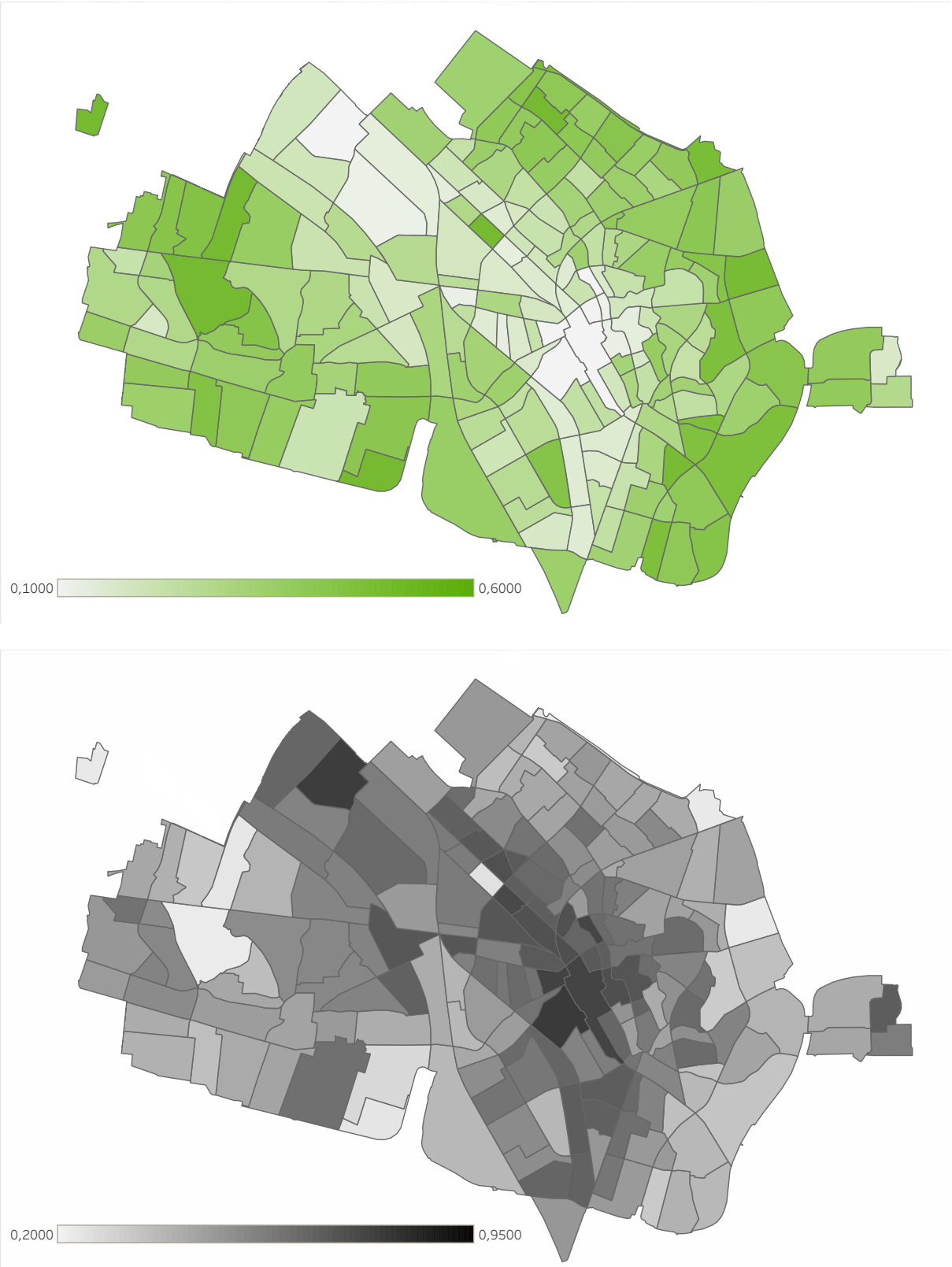
Bij de richtlijn afstand tot koelte hebben we gekozen voor 200 meter in plaats van 300 meter, want uit de enquête van de hittebestendige stad, blijkt dat inwoners 200 meter een redelijke afstand vinden om te lopen. We bedienen dan ook de brede doelgroep ouderen en kinderen, omdat dit binnen 5 minuten loopafstand van elke groep is.



Afstand tot een koele plek (rood is > 200 meter afstand) (Klik op kaart om deze in een nieuw venster te openen)

Bij de richtlijn voor het percentage groen per wijk, in zowel de openbare ruimte als particuliere ruimte, streven we naar minimaal 40% groen in het horizontale vlak. Bij voorkeur te realiseren door een groene inrichting op maaiveld, waarbij daken als een verhoogd maaiveld wordt gezien. Waar dit niet volstaat, kan als alternatief ook een boom met groen bladerdek met verharding eronder worden toegepast. De haalbaarheid van dit percentage is echter afhankelijk van de wijktypologie en is mogelijk verschillend per wijk. Dit gaan we onderzoeken en verder uitwerken. Daarnaast moet ook nog worden onderzocht hoe groene gevels hierin worden meegenomen.

Schaduw in de straten en de aanwezigheid van koelteplekken zorgen samen voor aangename verblijfsplekken waar de gevoelstemperatuur niet meer dan 5 graden ten opzichte van het buitengebied oploopt. We streven ernaar dat lokaal de gevoelstemperatuur niet te veel boven de 40 graden komt, omdat dan aanzienlijke gezondheidsschade kan optreden. Met uitzondering in die gevallen dat de temperatuur in het buitengebied 40 graden of hoger is vanwege extreme hitte, dan kunnen we een te hoge temperatuur in de stad niet voorkomen. Ook het aanplanten van bomen en groen tot een minimale hoeveelheid van 40% per buurt zorgt voor zowel meer verdamping van water als meer schaduw en koelte. Deze maatregelen zorgen er ook voor dat de hitte in de nacht beperkt blijft. De combinatie van schaduw maken door bomen en verdamping heeft het grootste koelende effect.



Groenpercentage ten opzichte van het percentage verharding in de subbuurten in de bebouwde kom in Utrecht.

Door de toevoeging van groen neemt de verdamping toe, met als gevolg dat de luchttemperatuur in de stad afneemt en lokaal de gevoelstemperatuur daalt. Het vergroten van de verdamping draagt veel bij aan het verkoelen van de stad en verlaagt de luchttemperatuur in de stad. Verdamping kost energie en dan is er minder energie beschikbaar om de lucht op te warmen en nemen gebouwen ook minder warmte op. Om de luchttemperatuur naar beneden te krijgen moeten we ervoor zorgen dat de openbare ruimte niet lokaal wordt opgewarmd. Het koelen van gebouwen door airco's leidt tot opwarming van de openbare ruimte door verplaatsing van warmte in het gebouw naar buiten het gebouw en dus kiezen we voor andere oplossingen.

Er zijn buurten die op dit moment voldoen aan de doelstellingen voor groen, maar er zijn ook buurten die absoluut niet voldoen. We streven ernaar om in alle gebieden het doel te halen met zoveel mogelijk nature based solutions. Verkennende berekeningen geven aan dat als we deze doelen in alle buurten nature based willen halen, we bijvoorbeeld 60.000 bomen moeten toevoegen binnen de bebouwde kom en minimaal 420 hectare moet ontharden en vergroenen.
De opgave komt overeen met de Schaalsprong Groen, waarin de ambitie 440 hectare extra groen is met het groeien van de stad. Beide opgaven voeren dit zoveel mogelijk met nature based solutions uit, want nature based solutions dragen ook bij aan meer biodiversiteit en een prettige en gezonde leefomgeving.

Onderbouwing wateroverlast voorkomen

We willen dat de openbare ruimte in staat is om extreme buien te verwerken zonder dat er schade ontstaat in aangrenzende panden of dat wegen onbegaanbaar worden voor hulpdiensten. We kiezen als maatgever een bui van 80 mm in één uur. Dit is de bui die in 2085 een keer in de 100 jaar kan vallen. Dit is ook op dit moment de heftigste, geregistreerde bui die Nederland (Herwijnen 2011) heeft gehad. Ook is dit de bui die als uitgangspunt heeft gediend voor de maatregelen aan de souterrainwoningen in Lombok en de Zeeheldenbuurt. Als we de straten hierop inrichten, voldoet onze openbare ruimte voor langere tijd, ook na 2050.

Concreet betekent dit dat:

- We ons inspannen om te voorkomen dat hemelwater vanuit de openbare ruimte rechtstreeks woningen en gebouwen kan instromen, mits het vloerpeil van woningen en gebouwen minimaal 2 cm hoger ligt dan de aangrenzende openbare ruimte. Bij woningen en gebouwen die lager liggen hangt dit af van de kosten van de benodigde maatregelen. Hierover vindt per situatie besluitvorming plaats.
- We ons inspannen om te voorkomen dat straten onbegaanbaar worden voor hulpdiensten en overig verkeer. Bij hoofdverkeerroutes willen we dat hulpdiensten nog minimaal 50 km per uur kunnen rijden, op de overige wegen stapvoets. De wegen moeten 3-4 uur na de bui weer gebruikt kunnen worden, zoals waarvoor ze bedoeld zijn.
- We proberen te voorkomen dat veiligheids- of gezondheidsrisico's ontstaan door opdrijvende putdeksels of door afvalwater dat door terugstuwing uit het riool op het maaiveld terecht komt.

Onderbouwing vasthouden regenwater

We scherpen de voorkeursvolgorde uit het landelijke hemelwaterbeleid aan om schade door droogte tegen te gaan. Om droogte tegen te gaan heeft het infiltreren van hemelwater in de bodem de voorkeur boven lozing op oppervlaktewater. Dit leidt tot de volgende voorkeursvolgorde voor het omgaan met hemelwater:

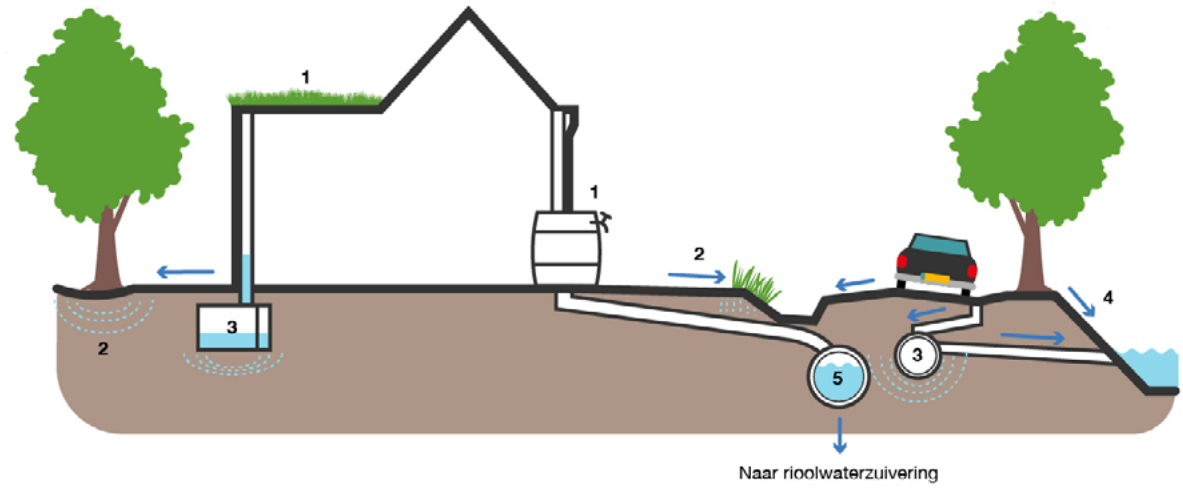
1. Vasthouden en nuttig gebruiken
2. Bovengronds infiltreren
3. Ondergronds infiltreren via een voorziening
4. Verwerken in het oppervlaktewater
5. Afvoer naar de rioolwaterzuivering

Daarbij willen we de afvoer van hemelwater naar de rioolwaterzuivering op lange termijn terugbrengen tot nul.

Als doelstelling streven we ernaar om minimaal 90% van de jaarlijkse neerslag vast te houden via de eerste drie stappen. Bij de meest gangbare bodemopbouw en infiltratiecapaciteit in Utrecht betekent dit dat er een bergingsvoorziening nodig is met de inhoud van 15 mm (15 liter per m^2) over het aangesloten verharde oppervlak. Hiermee vergroten we de sponswerking van de stad en voorkomen we schade door droogte.

De grens van 90% hanteren we omdat als je meer dan 90% wil vasthouden er relatief hoge investeringen gedaan worden voor voorzieningen die bijna nooit nodig zijn.
De kosten wegen in dat geval niet meer op tegen de baten. Een vergelijkbare doelstelling is gehanteerd bij de ontwikkeling van de wijk Leidsche Rijn.

In specifieke gebieden hanteren we een hoger percentage berging van de jaarlijkse neerslag. Daar zetten we in op een hogere berging van 45 tot 70 mm. Deze gebieden zijn locaties waar de verharding met meer dan 500 m^2 toeneemt. Ook bij de te transformeren hoogstedelijke gebieden, met weinig beschikbare openbare ruimte voor waterberging, leggen we een hogere bergingseis op bij de bouwkavels. In die gebieden is dan, bij de meest gangbare bodemopbouw (conform de richtlijnen van HDSR) een infiltratievoorziening met een inhoud van 45 liter hemelwater per m^2 aangesloten verharding of een alternatieve waterberging vereist. De keuze om in te zetten op een hogere berging voor het vasthouden van de jaarlijkse neerslag nemen we in overleg met waterschap en provincie bij de vaststelling van het programma van eisen voor een specifiek gebied.



Voorkeursvolgorde omgaan met hemelwater

3.2 Opgave in gebieden

De kwetsbaarheden en doelstellingen geven aan waar de opgave ligt. De doelstellingen worden in Utrecht nog niet overal gehaald.

Schaduw

Voldoende schaduw op belangrijke routes wordt niet overal gehaald. Bijvoorbeeld de route Smakkelaarsveld, maar ook de fietsroute naar de Uithof voldoet niet. Hier hebben voetgangers en fietsers onvoldoende schaduw van groen, maar ook gebouwen geven niet altijd voldoende schaduw. Zo zijn er nog meer routes die niet voldoen. In gebieden die worden verdicht zal mogelijk voldoende schaduw wordt gehaald door de aanwezigheid van hogere gebouwen. In Leidsche Rijn zien we ook dat er nog onvoldoende schaduw is, maar hier zijn nog niet alle bomen tot volle wasdom. Dit is bij veel nieuwbouw te zien en daar zal na tien jaar een hoger percentage schaduw worden gehaald, onduidelijk is nog of dit een voldoende hoog percentage zal zijn.

Koele verblijfsplek

Een koele groene verblijfsplek op 200 meter wordt in bijna alle gebieden gehaald, behalve in Lombok, Parkwijk Zuid en Hoge Weide en de bedrijventerreinen Oudenrijn en Overvecht. In de overige gebieden voldoet het wel, maar moet de kanttekening worden geplaatst of het ook prettige verblijfsplekken zijn, zoals is er zitgelegenheid, een gevoel van veiligheid? Dit is niet meegenomen. De kwaliteit van de verblijfsplekken onderzoeken we.

Voldoende groen

50% Van de buurten voldoet nog niet aan 40% groen in het horizontale vlak. Dit betreft de buurten met veel verharding, zoals de binnenstad en de groenarme buurten (Rivierenwijk, Ondiep en Zuilen) eromheen en de bedrijventerreinen. In Leidsche Rijn wordt ook niet overal aan dit doel voldaan, maar hier speelt weer dat het groen in de wijk nog niet volgroeid is. We zien dat op de plekken waar niet voldaan wordt aan percentage groen de gevoelstemperatuur hoog oploopt op een zomerse hete dag. Ook de nachttemperatuur op een zomerse dag blijft in die gebieden hoog. Dat komt doordat er niet veel bomen zijn en er weinig schaduw is, waardoor weinig verdamping optreedt. Ook is er veel verharding, zoals straten en stoepen. Die warmen op en houden warmte vast.

Wateroverlast

Als de regenbui van 80 mm in een uur in Utrecht valt, zal vooral in stedelijk gebied te veel water op straat blijven staan. Gebieden zoals Overvecht, Zuilen, Tuindorp en oude kernen als Vleuten en de Meern zullen wateroverlast ervaren op de laaggelegen plekken in de wijken. Vooral op plekken met veel verharding in straten en tuinen, zoals asfalt en tegels. Ook veel tunnels zullen wateroverlast ervaren. In deze gebieden is ook nog geen gescheiden stelsel van hemel- en afvalwater aanwezig.

Sponswerking

Voor het opvangen van 90% van de neerslag die in een jaar valt, voldoet alleen Leidsche Rijn. Bij de bouw en ontwikkeling van deze wijk is deze norm al toegepast. De wadi's en de lager gelegen groenstroken, maar ook het gescheiden waterstelsel zorgen hiervoor. In de overige delen van de gemeente zijn deze maatregelen niet toegepast en is het doel ook nog niet gehaald.

3.3 Prioriteiten

In voorgaande hoofdstukken is beschreven dat onderzoek is verricht naar de kwetsbare situaties die in Utrecht voor kunnen komen, ook al willen we ze in eerste instantie liever voorkomen. Deze kwetsbare situaties zijn ingedeeld in risico-categorieën en gebruikt bij de gevoerde risicodialogen.

Risicodialoog

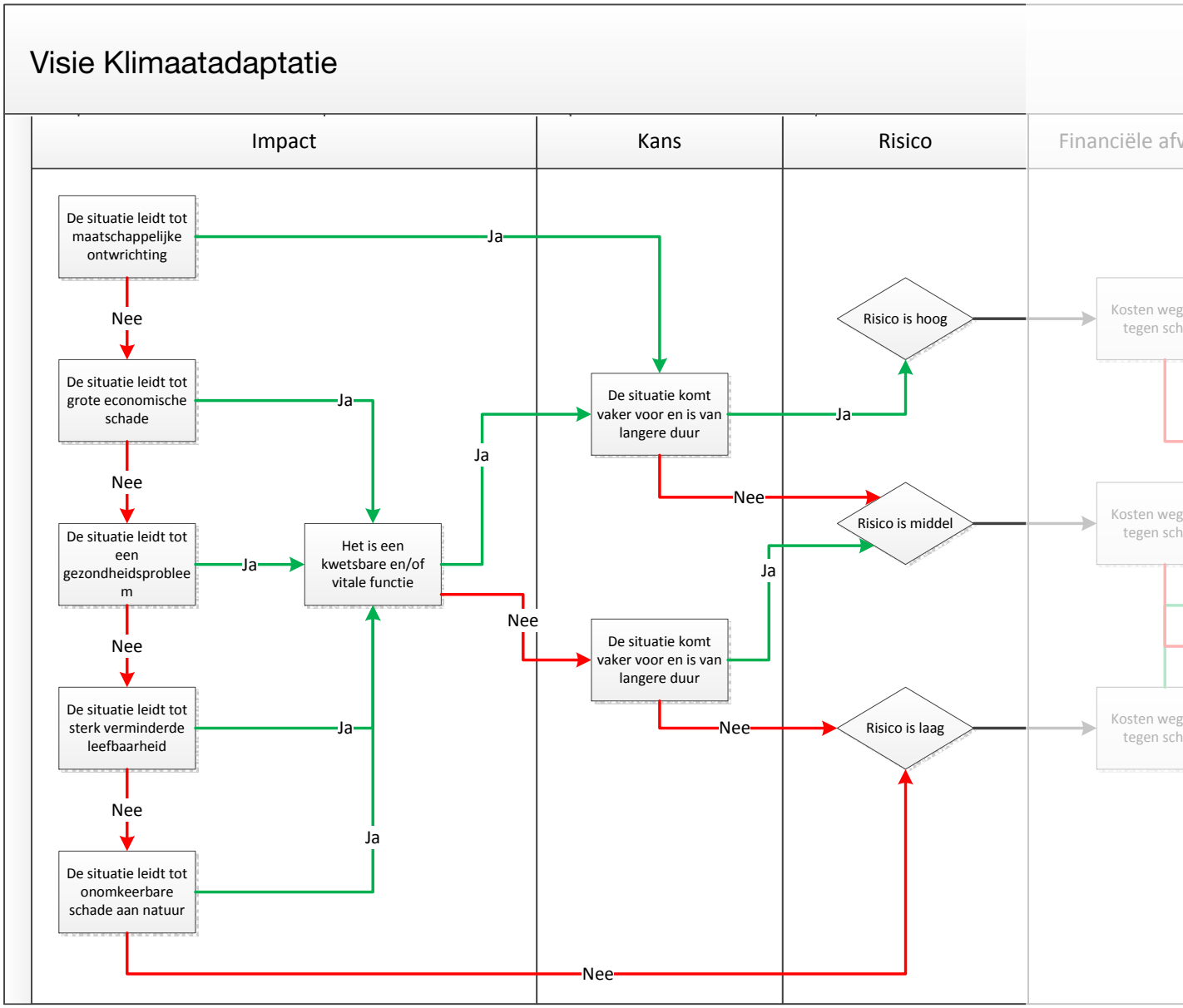
De stresstesten en de risicodialogen zijn twee van de zeven stappen van de ambities in het DPRA. Met een risicodialoog leer je meer over hoe kwetsbaar je gebied is voor klimaatextremen. De gemeente Utrecht heeft, naast de stresstesten en onderzoeken, risicodialogen gevoerd met specialisten van andere thema's en andere overheden, zoals het waterschap, de provincie en de veiligheidsregio. In de dialoog hebben we besproken of een gebied/situatie kwetsbaar is voor klimaatrisico's. Dat hangt af van allerlei factoren, zoals water, bodem, vitale en kwetsbare functies, bebouwing en gebruik. Ook hebben we besproken hoe je deze kwetsbaarheid met concrete maatregelen kunt verkleinen.

De kwetsbare situaties in Utrecht zijn dus in beeld gebracht, waarbij vervolgens een prioritering is aangebracht. Daarbij hebben we bepaald welke situaties we als gemeente acceptabel vinden, en welke niet? En zo niet, hoe urgent is het dan en welke handelsperspectief is er?
De gesprekken zijn voor de Visie Klimaatadaptatie alleen met collega's en gebiedspartners gehouden, maar deze zullen in de toekomst ook breder plaatsvinden, bij bijvoorbeeld ontwikkelingen in de stad. Het is een continuproces, waarbij je in gesprek blijft en het bewustzijn van de kwetsbaarheden vergroot.

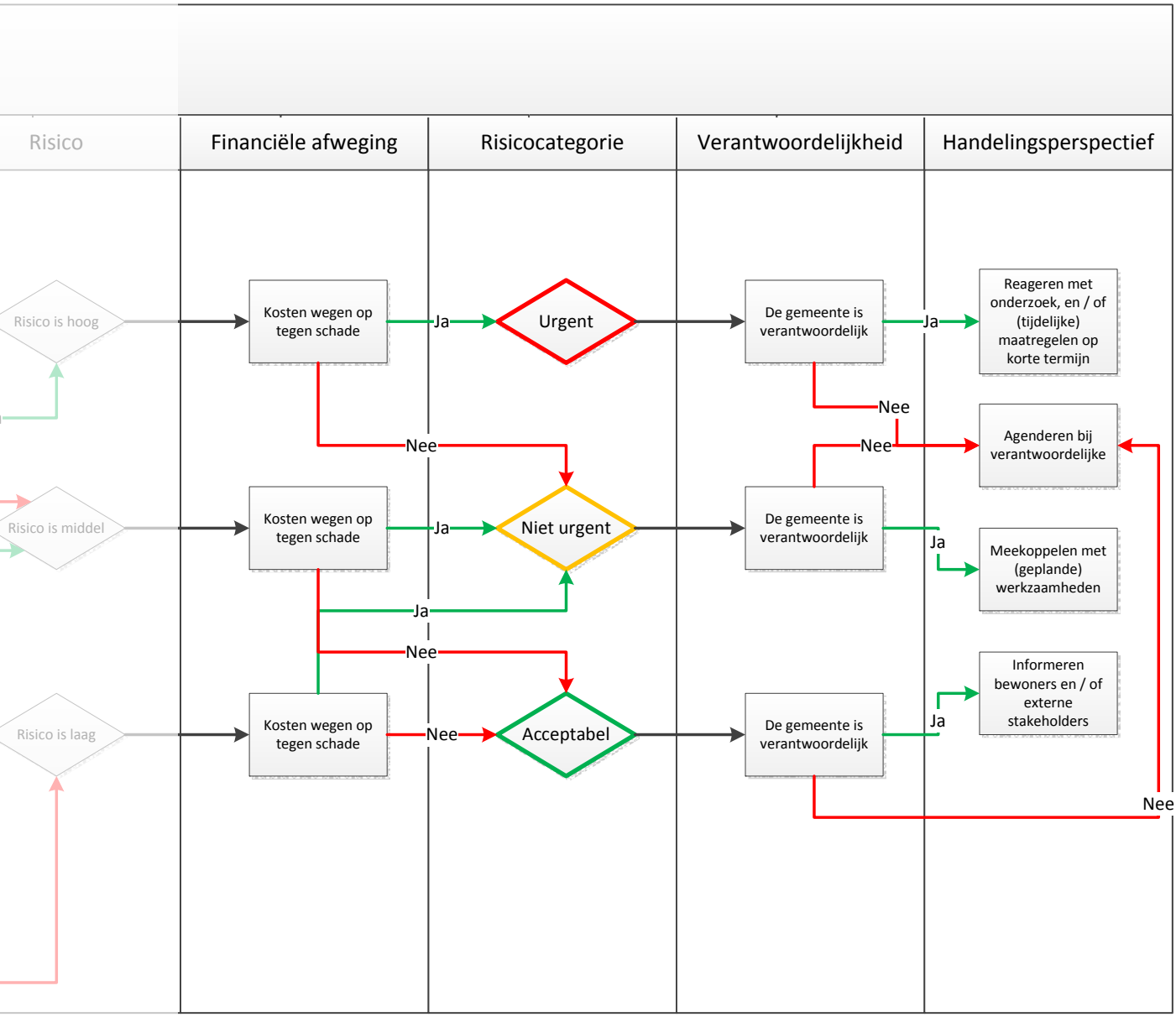
Specialisten in gesprek over klimaatadaptatie (foto gemaakt toen er nog geen corona was)



Op basis van de verzamelde informatie en de opgestelde ambities zijn kwetsbare situaties nader bekeken en beoordeeld op de gevolgen. De kwetsbare situaties leg je langs verschillende vragen in de prioriteitenladder. Zoals of het vitale functies of kwetsbare doelgroepen betreft, wat de kans op optreden is en of de mogelijke oplossing bijdraagt aan onze ambities. Dit is voor alle te bedenken kwetsbare situaties te doen. Deze stappen staan in de prioriteitenladder. Waar mogelijk worden maatregelen gekoppeld aan de kwetsbare situaties.



Prioriteitenladder Visie Klimaatadaptatie



Prioriteitenladder Visie Klimaatadaptatie vervolg

De situaties kunnen worden verdeeld in de categorieën.

- **Prioriteit**
- **Niet urgent**
- **Acceptabele situatie**

Prioriteit (onaanvaardbaar)

Dit betreft situaties die de gemeente Utrecht onacceptabel vindt. De gevolgen zijn dusdanig dat ze op (korte) termijn moeten worden aangepakt. Dit kan een onderzoek zijn naar of de problemen in de praktijk ook optreden, maar kan ook zijn dat er (tijdelijke) maatregelen worden genomen.
Voorbeelden zijn:

- Hittestress kan leiden tot ernstige gezondheidsklachten en vroegtijdig overlijden. Het handelingsperspectief kan bij de gemeente liggen of bij derden. Als het handelingsperspectief bij een andere partij ligt, agendeert de gemeente het onderwerp bij de andere partij. Voor hittestress geldt bijvoorbeeld als handelingsperspectief dat meer parken voor verkoeling zorgen, waardoor het aantal klachten beperkt wordt.
- Een ander voorbeeld van een situatie met prioriteit is het opdrijven van putdeksels tijdens neerslag. Dit leidt tot zeer onveilige situaties die zoveel mogelijk voorkomen, en anders zo snel mogelijk opgelost moeten worden. Dit kan bijvoorbeeld gedaan worden door putdeksels vast te zetten.

Niet-urgent (onwenselijk)

Dit gaat om situaties die de gemeente Utrecht onwenselijk vindt (ze voldoen niet aan onze doelstellingen), maar niet acuut hoeven te worden opgelost. Daarom kiezen we ervoor om deze situaties op te lossen als er vanuit een ander programma of opgave aan de slag gegaan wordt (meekoppelen).
Voorbeelden zijn:

- Droge zomers leiden tot een toename van beheerkosten voor de gemeente. Het aanplanten van plantensoorten die goed tegen droogte kunnen is een van de oplossingen die de gemeente kan toepassen. Dit doen we pas als het bestaande groen vervangen moet worden.
- Een bui van 80 mm in één uur leidt tot een (kortdurende) onbegaanbare woonstraat. Het is veel te kostbaar om speciaal hiervoor de straat her in te richten. Hiervoor wachten we bijvoorbeeld op een rioolvervanging of groot onderhoud aan de wegverharding.

Voldoet (acceptabel)

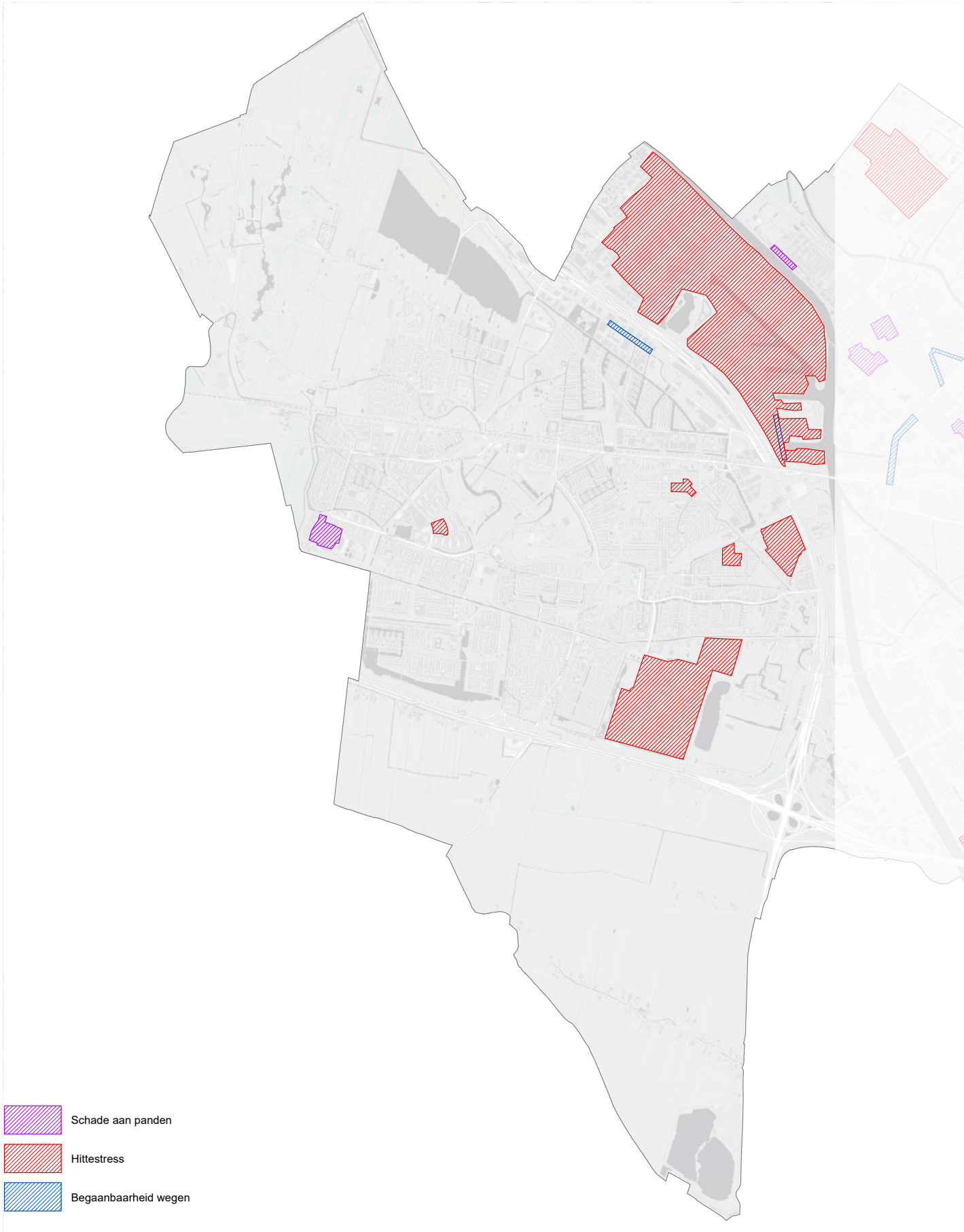
Gemeente Utrecht vindt dit soort situaties acceptabel en richt zich vooral op de inzet van communicatie, zodat iedereen, op basis van de huidige inzichten, zich bewust wordt van de mogelijke gevolgen.
Voorbeelden zijn:

- De kans op meer allergiedagen neemt toe door een langer groeiseizoen. Dit zorgt voor verminderde leefbaarheid. Het risico is gemiddeld. Dit is een acceptabele situatie.
- Hitte kan leiden tot een sneller verminderde kwaliteit van asfalt, waardoor het asfalt sneller vervangen moet worden. Op buurtwegen is dit effect zo beperkt dat de gemeente dit een acceptabel risico vindt.

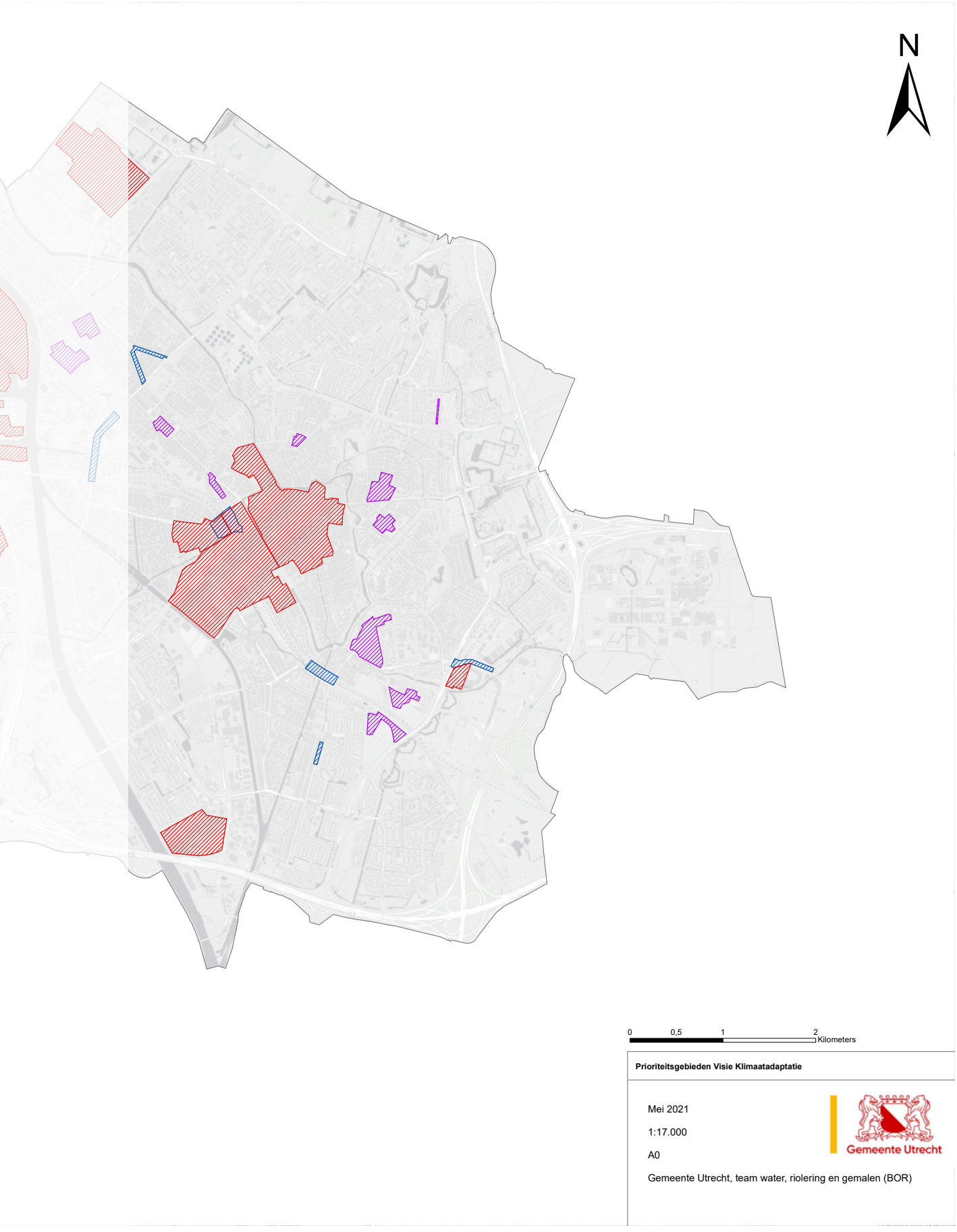
We hebben kwetsbare situaties die prioriteit hebben op kaart gezet. Dit is gedaan op basis van de uitgevoerde stresstesten. Gebieden waar één van de onderstaande risico's gelden krijgen een hoge prioriteit:

1. Er is geen koele plek binnen 200 meter.
2. De gevoelstemperatuur is minimaal 5 graden hoger dan in het buitengebied
3. Bij een minder zware bui (40 mm in één uur) treedt al schade op in aangrenzende panden.
4. Als de hoofdwegen bij een bui van 80 mm/uur zelfs niet meer stapvoets begaanbaar zijn voor hulpdiensten.

Het aanmerken als prioriteitsgebied betekent nog niet automatisch dat we daar ook maatregelen gaan nemen. Wel betekent dit dat we de komende jaren gaan onderzoeken hoe we het risico gaan verkleinen. Mocht dit tegen geringe kosten kunnen, dan zullen we dat zeker doen. Maar het kan ook zijn dat het alleen tegen hele hoge kosten kan. Of door het nemen van maatschappelijk ongewenste maatregelen. Daardoor kunnen we besluiten het niet te doen. Dit vraagt om een aparte, politieke afweging. Nader onderzoek naar de prioriteitsgebieden is in de onderzoeksagenda opgenomen.



Prioriteitenkaart (Klik op kaart om deze in een nieuw venster te openen)



Prioriteitenkaart vervolg (Klik op kaart om deze in een nieuw venster te openen)



4

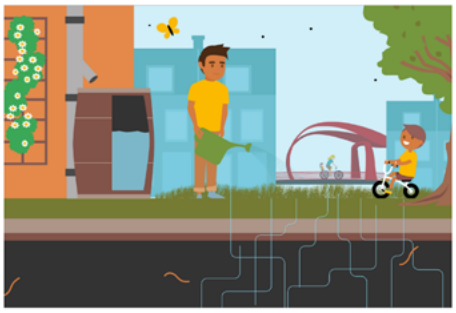
Aanpak

Aan de hand van onze leidende principes en doelen, geven we in dit hoofdstuk aan welke maatregelen we nemen om klimaatbestendig te worden. Dit is ook weergegeven in de infographic.

Foto: Voorbeeld van een gezamenlijke daktuin op Vredenburg

Het klimaat verandert, Utrecht verandert mee

Stelt u zich voor: Utrecht in 2050. Het weer is extremer dan nu. Het regent harder en vaker. Het is heter. Droger én natter. Dat klinkt onheilspellend, maar onze stad kan tegen die tijd tegen een stootje. Onze stad is klimaatbestendig. Zodat Utrecht gezond en prettig blijft, ook bij extreem weer. Om dit waar te maken hebben we een aanpak gemaakt. Hierin staat waar Utrecht voor kiest om in 2050 voorbereid te zijn op een ander klimaat.



We houden regenwater vast waar het valt

- regenwater voeren we niet meer af via het riool
- we gebruiken regenwater nuttig
- de stad als spons



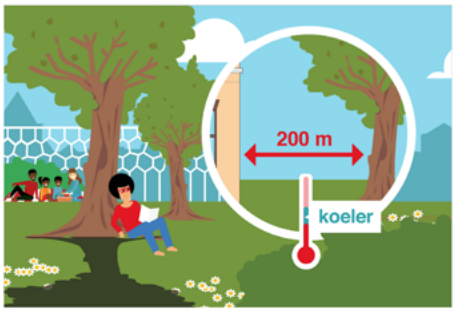
We houden de stad leefbaar

- gezond bij elk weer
- veilig bij elk weer
- toegankelijk bij elk weer



Gemeente Utrecht





We houden het hoofd koel

- voldoende schaduw op loopafstand
- iedereen een goede nachtrust
- voldoende en gezond (zwem)water



We laten geen ruimte onbenut

- minder tegels of asfalt
- meer groen in elke straat
- groen op elk dak, elke gevel en in elke tuin



We vergroenen de stad

- groen geeft rust
- groen geeft koelte
- meer grote bomen
- meer ruimte voor planten en dieren
- groene routes de stad in en uit

4.1 Hoe gaan wij het doen?

Om de doelen uit hoofdstuk 3 te behalen hebben we leidende principes opgesteld. Deze leidende principes passen we toe bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. Bij aanpassingen in de bestaande openbare ruimte door bijvoorbeeld rioolvervanging of herinrichting zijn deze principes randvoorwaardelijk.

Leidende principes

- We geven het goede voorbeeld bij onze eigen gemeentelijke gebouwen en ontwikkelingen.
- We gaan uit van ‘groen, tenzij’. Alleen waar noodzakelijk passen we verharding (tegels, asfalt) toe en anders gebruiken we zoveel mogelijk verharding dat water doorlaat.
- We zetten in op ‘nature based solutions‘, die boven de grond te zien zijn. Daarbij houden we rekening met de ruimte die het in de ondergrond inneemt.
- We stimuleren en ondersteunen inwoners en stakeholders met voorlichting en subsidies om hun eigen eigendom klimaatbestendig te maken.
- We gebruiken de natuurlijke momenten om klimaatbestendig te worden, zoals nieuwbouw en vervanging. Klimaatbestendig bouwen en vervangen is daarbij het uitgangspunt. Vandaar dat we verwachten dat elke ontwikkeling voortaan in een klimaatadaptatieparagraaf beschrijft hoe rekening wordt gehouden met de verandering van het klimaat.
- Binnen de gemeente gaan we waar we kunnen samen optrekken met andere opgaves zoals water- en riolering, beheer, groen, vastgoed, energietransitie en mobiliteit. Zodat we kosten verminderen en inwoners minder vaak last hebben van de werkzaamheden.

4.2 Wat gaan we doen?

We houden het hoofd koel

- Voldoende schaduw op loopafstand
- Iedereen een goede nachtrust
- Gezond (zwem)water

We nemen verschillende maatregelen om het hoofd en de stad zowel overdag als ‘s nachts koel te houden. Bij nieuwe ontwerpen voor (bestaande) straten en gebouwen (nieuw en renovatie) maken we gebruik van materialen die minder warmte opnemen en uitstralen. Ook zorgen we voor schaduw door bomen. Als dat niet kan, passen we andere opties toe, zoals pergola’s, klimplanten, doeken en schaduw van gebouwen. We maken afspraken om hittebestendig te bouwen, zodat panden minder snel opwarmen door toepassing van zonwering, groene daken en gevels, ventilatie en een slimme positionering van gebouwen en ramen ten opzichte van de zon te stimuleren. Bij de materiaalkeuze hebben we aandacht voor kleur en dichtheid in verband met opwarming en warmteafgifte. Koelen van huizen gebeurt niet met airco, omdat dit zorgt voor opwarming van de buitenlucht, en een hoog elektriciteitsverbruik heeft. We doen dit met zonwering, bomen en groene gevels. We brengen samen met de waterschappen de wateren die kwetsbaar zijn voor opwarming en verdroging in beeld. We geven aan bij zwemmen waar dit wel en niet kan door te communiceren over risico’s, omdat we niet kunnen garanderen dat het water bacteriologisch aan zwemwaterkwaliteit voldoet.



We vergroenen de stad

- Groen geeft rust
- Meer bomen en waar het kan meer grote bomen (natuurlijke airco's)
- Minder stress door hitte
- Koele corridors (groene routes de stad in en uit, die ook koele lucht aanvoeren)
- Meer ruimte voor lokale planten en dieren

Met de maatregelen die we nemen om de stad te vergroenen gaan we de vermindering van biodiversiteit tegen. Dit doen we door het aanleggen van groene en blauwe routes voor dieren. Die leiden ze naar nieuwe en grotere leefgebieden en geven inwoners toegang tot koelte. Als we groen aanleggen, zorgen we dat dit zoveel mogelijk inheems is en/of geschikt voor het toekomstige klimaat. We voegen biomassa toe. We streven ernaar om in de stad bomen te planten en extra groen binnen de bebouwde kom toe te voegen. We zorgen voor groene routes in en uit de stad, die koele lucht aanvoeren, en inwoners tegelijkertijd snel naar koele gebieden brengt buiten de stad. Ten slotte kiezen we voor innovatieve vergroeningsmaatregelen waarmee we op zo min mogelijk ruimte zoveel mogelijk van onze klimaatambities waarmaken, zoals dakparken en gevelbomen. Door vergroening zal de verdamping toenemen en de bodem minder verdrogen.



We laten geen ruimte onbenut

- Meer groen
- Op elk dak en gevel
- In elke straat
- Minder tegels of asfalt

Op de ontwerptafel gaan we uit van de gedachte 'groen tenzij': alleen waar noodzakelijk kiezen we voor verharding. Daarbij is het belangrijk te zorgen voor zoveel mogelijk aaneengesloten groen. Naast het vergroenen van de openbare ruimte zoals straten, parken, pleinen en tuinen, gebruiken we ook gevels en daken voor groen. Dit doen we via bindende voorschriften bij nieuwbouw en bewustwording en subsidieregelingen bij bestaande bouw.
Als gemeente hebben we maar 40% van Utrecht in eigendom, dus om de overige 60% ook groen te maken, moet elke inwoner en ieder bedrijf zich inzetten.



We houden regenwater vast waar het valt

- Regenwater voeren we niet af naar de rioolwaterzuivering
- De bodem werkt als een spons

We willen al het water dat valt zoveel mogelijk opvangen in de bodem, zodat overlast bij regen beperkt blijft en het water in droge perioden beschikbaar is. Hierbij hanteren we de voorkeursvolgorde van 1: vasthouden en nuttig gebruiken, 2: bovengronds infiltreren, 3: ondergronds infiltreren via een voorziening, 4: verwerken in het oppervlaktewater en 5: afvoer naar de rioolwaterzuivering. We werken dit uit in de Visie en het Programma Water en Riolering. De kwaliteit van de bodem moet goed blijven, zodat het water kan bufferen en infiltreren. Ook bodembiodiversiteit heeft een belangrijke rol, want mollen en regenwormen zorgen voor een verbeterde sponswerking.



We houden de stad leefbaar

- Gezond bij elk weer
- Veilig bij elk weer
- Toegankelijk bij elk weer

Bij deze maatregelen hebben we extra aandacht voor kwetsbare Utrechters (ouderen, jonge kinderen en zieken) die minder zelfredzaam zijn. In de regio werken we samen met het Netwerk Water & Klimaat aan het opstellen van een regionaal uitvoeringsprogramma. We zorgen ervoor dat de straten, vitale en kwetsbare functies toegankelijk blijven, zoals energievoorzieningen en ziekenhuizen. We zorgen dat de schade bij overstroming zoveel mogelijk wordt beperkt en herstel spoedig is.



4.3 Met wie gaan we aan het werk?

Om Utrecht klimaatbestendig te maken, werken we zoveel mogelijk samen met bestaande programma's. Elk programma moet rekening houden met het thema klimaatadaptatie. Als opgave focussen we op het bepalen van ambities en doelen en het borgen hiervan.

4.3.1 Meekoppelen en relaties met andere opgaven

Vanuit efficiëntie en effectiviteit combineren we maatregelen gericht op klimaatadaptatie met andere ruimtelijke opgaven in de stad. Denk aan rioolvervanging, nieuwbouw, groot onderhoud aan gebouwen, mobiliteitsprojecten, de energietransitie en de transitie naar een circulaire economie. Zo hoeven we de straat maar één keer open te breken. Ons doel is om bij alle ruimtelijke ontwikkelingen de kansen voor een klimaatbestendige inrichting te benutten.

De situaties die op het gebied van hitte en wateroverlast uit de stresstesten als prioriteit naar voren komen, gaan we nader onderzoeken. Want is het in de praktijk ook een knelpunt? Halen we geplande werkzaamheden naar voren om het knelpunt op te lossen, bijvoorbeeld eerder dan gepland een riool vervangen?

Het ‘meekoppelen’ van klimaatadaptatie met andere programma’s en projecten, is zowel een kans als een noodzaak. Niet alleen bij grootschalige, stedelijke ontwikkeling, maar juist ook bij projecten in de bestaande stad. Alleen zo kan Utrecht overal klimaatbestendig worden. Meekoppelen kan door samen te werken met andere programma’s en partijen die investeren in de toekomst, bij gebiedsontwikkeling en/of grootschalige renovatie. Maar ook aanhaken bij kleinschalige initiatieven van inwoners en bedrijven hoort daarbij.

De verwachting is dat we tot 2050 met rioolvervanging 45 tot 50% van de openbare ruimte klimaatbestendig kunnen maken, aangezien de opgaves vrijwel samenvallen. Via (sloop-)nieuwbouw kan 15 tot 20% van de openbare ruimte aangepakt worden. Er blijft dan ongeveer 30-40% van de stad over waarvoor nog geen mogelijkheden zijn om deze aan te passen. Hier valt Leidsche Rijn onder, dat al grotendeels klimaatadaptief is. Aandachtspunten zijn de diverse vooroorlogse en daarmee groenarme buurten (o.a. Rivierenbuurt, Lombok, Ondiep, Tuinwijk). Hier gaan we met andere programma’s optrekken, zoals de Schaalsprong Groen.

Relatie Visie Water en Riolering

De Visie Klimaatadaptatie en de Visie Water en Riolering hebben grote samenhang. In de Visie Klimaatadaptatie zijn de thema’s hitte, overstroming, droogte en wateroverlast opgenomen en in de Visie Water- en Riolering staat de verdere uitwerking van de thema’s wateroverlast en droogte. De Visie Water en Riolering wordt tegelijkertijd met de Visie Klimaatadaptatie vastgesteld.

Relatie Ruimtelijke strategie Utrecht (RSU)

De Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 is de ruimtelijke visie voor de stad voor de ontwikkeling van de fysieke omgeving. De RSU bevat keuzes over welke waarden en principes onlosmakelijk verbonden zijn met wonen, werken en verblijven in Utrecht. Ook doet het richtinggevende uitspraken over de gebiedsopgaven en de ruimtelijke consequenties van de thematische opgave, waaronder ook klimaatadaptatie. Het is het koersdocument onder de omgevingsvisie. Daarnaast bevat de RSU 2040 een investeringsstrategie die helpt bij het afwegen van ambities, het maximaliseren van beschikbare middelen en het toetsen van nieuwe initiatieven.

Relatie Schaalsprong Groen (in de RSU)

De gemeente koestert en versterkt de huidige hoofdgroenstructuur en het bestaande groen in de wijken en buurten. Voor de benodigde uitbreiding kiest Utrecht voor een Schaalsprong Groen. Dit betekent dat de gemeente samen met haar partners inzet op een fors groenere stad. We voegen groen toe op vijf ruimtelijke niveaus:

1. Groene straten: bestaand en nieuw
2. Groen-blauwe routes
3. Nieuwe parkgebieden in de stad
4. Groene scheggen die stad en landschap verbinden
5. Groen om de stad

Relatie regie op de ondergrond

Op het gebied van klimaatadaptatie doen we een claim op de ruimte in de boven- en ondergrond. We willen meer bomen en groen: dat kost niet alleen ruimte boven de grond, maar ook ruimte voor wortels en voeding in de ondergrond. In de ondergrond willen we water vasthouden en de sponswerking van de bodem vergroten. Ook andere opgaven (bijvoorbeeld energietransitie) hebben een ruimteclaim. De gemeente wil regie op de ondergrond pakken en maakt een visie op de ondergrond, om de ingrepen en claims in de boven- en ondergrond meer met elkaar kunnen verbinden.

Relatie Nota Beheer Openbare Ruimte

In de Nota Beheer Openbare Ruimte staat een vernieuwde en gefundeerde beschrijving van achterstallig onderhoud en de middelen die hiervoor nodig zijn. Bij het op orde brengen van het achterstallige onderhoud is dit gelijk ook een kans om via werk-met-werk klimaatbestendig te worden. Ook hier moet klimaatbestendig het nieuwe normaal worden.

4.3.2 Inwoners

Ongeveer 60% van de Utrechtse grond is in handen van inwoners en bedrijven. Daarom willen en moeten we samenwerken met Utrechters en partijen als woningcorporaties, waterschappen, onderwijsinstellingen en ondernemers om de stad klaar te maken voor het veranderende klimaat. Om de stad samen klimaatbestendig te maken, zullen we bij onze communicatie gebruikmaken van gedragsinzichten. Daarmee kunnen we inwoners en bedrijven op een weldoordachte en onderbouwde manier aansporen tot gedragsverandering.

Uit gedragsonderzoek blijkt dat er een aantal belangrijke voorwaarden zijn voor succesvolle burgerparticipatie bij klimaatadaptatie. Ons doel met communicatie is om ervoor te zorgen dat er aan die voorwaarden voldaan wordt, om bewoners zo te stimuleren tot klimaatadaptieve maatregelen:

1. Bewoners moeten zich bewust zijn van de risico's van klimaatverandering. Daarvoor is het belangrijk dat ze weten wat de gevolgen zijn van extreem weer voor hun omgeving. Zodat het concreet is en dichtbij komt.
2. Bewoners weten wat ze kunnen doen en welke acties effectief zijn. Daarom bieden we concrete, effectieve en laagdrempelige handelingsperspectieven.
3. Bewoners moeten zich realiseren dat ze onmisbaar zijn voor klimaatadaptatie. Daarom benadrukken we hoe belangrijk individuele acties zijn, om het verantwoordelijkheidsgevoel van iedere bewoner aan te wakkeren.
4. Maatregelen voor klimaatadaptatie sluiten niet altijd aan bij wat bewoners bezighoudt. In onze communicatie letten we daarop, bijvoorbeeld door te laten zien hoe een maatregel ook het leven van de bewoner zelf positief kan veranderen (een watervriendelijke tuin of groene straat is niet alleen goed, maar ook mooi en ontspannend).
5. Bewoners moeten, qua woonsituatie en leefomstandigheden, in staat zijn om klimaatadaptieve maatregelen te nemen. We houden hiermee rekening in onze communicatie, door oog te hebben voor verschillende situaties (wel of geen tuin, koopwoning of huurwoning, hoogte van het inkomen).

Bovenstaande uitgangspunten voor gedragsverandering verwerken we in onze communicatieaanpak:

Toegankelijk en laagdrempelig informeren

We bieden informatie toegankelijk en laagdrempelig aan. Denk aan:
Informatie op www.utrecht.nl/klimaatbestendig. Hier kan iedereen zichzelf informeren of de eigen wijk of buurt voorbereid is op hitte, droogte en heftige regenbuien, wat de gemeente doet om dit te verbeteren en hoe zelf aan de slag te gaan. Ook laten we hier goede voorbeelden zien.

- Via berichten en filmpjes via de gemeentelijke social media.
- Via informatie in nieuwsbrieven van wijkbureaus en anderen.
- We verkennen de mogelijkheid om in externe communicatie nauwer samen te werken met andere opgaves, zoals groen, mobiliteit en energietransitie.
  Deze opgaven dragen, zeker in de ogen van bewoners, allemaal bij aan één gezamenlijk doel: duurzaamheid. Het lijkt daarom niet logisch, en misschien ook verwarrend, als iedere opgave ‘voor zich’ communiceert.
- Waar mogelijk gebruiken we voor onze communicatie ook andere, niet-gemeentelijke kanalen en sluiten we aan bij initiatieven in de stad.

Meedenken en ondersteunen

We bekijken of en waar we kunnen meedenken en (praktisch) ondersteunen. Denk aan:

- Aanbieden van digitale en schriftelijke hulpmiddelen zoals een stappenplan om eigen huis, tuin, straat, buurt of bedrijf op natuurvriendelijke wijze voor te bereiden op droogte, hitte of hevige regenval.
- Klimaatadviseurs die met de inwoner door huis en tuin lopen om persoonlijk en op maat mee te denken en te adviseren over (subsidie)mogelijkheden. We kijken of we hiervoor kunnen aansluiten bij bestaande initiatieven, zoals tuinadviseurs van Waterproof030 en klimaatambassadeurs van NMU.
- Ontzorgen door bijvoorbeeld aan huis tegels op te halen met acties als ‘Tegels eruit, groen erin’ of door het aanbieden van een ‘Handige Harrie’ bij klusprojecten zoals ontkoppelen van de regenpijp van het riool.
- Info en hulp bij het ontwerpen en onderhouden van een natuur- en watervriendelijke tuin.

Attenderen op mogelijkheden en subsidies

We bekijken of en waar we (financiële) ondersteuning kunnen bieden, en informeren bewoners daarover. Denk aan:

- Uitbreiden van bestaande subsidieregelingen zoals de subsidie Groene daken waarbij bewoners geld krijgen als zij (gezamenlijk) groene vierkante meters op huizen, schuren of garages aanbrengen.
- Ontwikkelen van nieuwe subsidieregelingen zoals een financiële bijdrage aan klimaatbestendige maatregelen.
- Attenderen op subsidies van partners zoals de subsidie ‘Blauwe Bewonersinitiatieven’ van waterschap Hoogheemraadschap de Stichtse Rijnlanden.

Werk met werk maken

Wij gaan de komende jaren aan de slag om de openbare ruimte voor te bereiden op ander weer. Bij het uitvoeren van concrete projecten, nodigen we de directe omgeving uit ook een concrete bijdrage te leveren.

“Dit doet de gemeente om uw straat/buurt klimaatklaar te maken, doet u mee in eigen huis en tuin?” Waar nodig zoeken we daarbij de samenwerking met andere partijen zoals woningbouwcorporaties zodat we elkaar kunnen versterken.

4.3.3 Samenwerken met partners in stad en regio

Provincie Utrecht
De provincie Utrecht heeft in 2020 een programma klimaatadaptatie 2020-2023 opgesteld. Zij willen net als de gemeente Utrecht in 2050 klimaatbestendig en waterveilig zijn. Door onze krachten te bundelen, kunnen we meer bereiken. We willen samenwerken door onder andere het integreren van klimaatadaptatie in bouwplannen (afspraken klimaatadaptatief bouwen), groen-blauwe schoolpleinen, groen-blauwe verbindingen en het koppelen van energietransitie en klimaatadaptatie.

Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden (HDSR)
HDSR regelt het lokale en regionale waterbeheer in Midden-Nederland. Ze zorgen voor veilige dijken, schoon oppervlaktewater en droge voeten. We werken samen voor onderzoek naar de waterbalans en de watervraag in het stedelijk gebied en het aanpassen van de watertoets naar een klimaattoets, en hoe dit zich verhoudt tot de klimaatadaptatieparagraaf.

Netwerk Water & Klimaat (NWK)
Utrecht is lid van het Netwerk Water & Klimaat, waarmee we al enkele jaren samenwerken in de regio op het gebied van de afvalwaterketen en klimaatadaptatie. Het netwerk bestaat uit dertien andere gemeenten, provincie Utrecht, HDSR en VRU. Eerder hebben we samen stresstesten en ecoscans uitgevoerd, onlangs hebben we een regionale adaptatie strategie (RAS) gemaakt. Aan het uitvoeringsprogramma (met bijbehorende impulsregeling DPRA) wordt gewerkt in 2021. Gemeente Utrecht neemt deel aan verschillende werkgroepen zoals gevolgenbeperking, RAS, uitvoeringsprogramma, afspraken klimaatadaptatief bouwen, bewonersparticipatie en stedelijk water.

GNK en KANS
Op landelijk niveau zijn we actief in verschillende netwerken, zoals KANS (netwerk voor middelgrote steden) en het Gemeentelijk Netwerk Klimaatadaptatie (GNK). We zetten onze activiteiten in de netwerken voort. We delen kennis en halen kennis op.

Nationaal dakenplan
We werken mee aan het Nationaal Daken Plan (2020 – 2023) als deelnemende partner, in vervolg op de Green Deal Groene Daken. De partners van het Nationaal Daken Plan nodigen anderen uit om aan te haken en zo de agenda samen verder uit te bouwen en te realiseren. Het doel is landelijke stimulering van multifunctionele daken.

Meet je stad
Inwoners van Utrecht kunnen de komende jaren zelf klimaatgegevens verzamelen in burgerwetenschapsproject Meet je stad, in samenwerking met Milieucentrum Utrecht (MCU). De burgerwetenschappers gaan bijvoorbeeld aan de slag met zelfgebouwde kastjes voor het meten van temperatuur en luchtvochtigheid in de tuin. Dit project draagt bij aan bewustwording (wat kun je zelf doen?) en aan meer inzicht in de effecten van hittestress.

4.4 Onderzoeksagenda

De uitkomsten van de stresstesten en de risicodialogen hebben aangegeven wat de knelpunten in de stad zijn. Daarnaast is nu ook duidelijk over welke thema's we nog te weinig informatie hebben, zoals droogte en biodiversiteit. Daarom is een onderzoeksagenda opgesteld, waarmee we een completer beeld willen krijgen van wat de mogelijke gevolgen zijn van een veranderend klimaat.
De onderzoeksagenda is te raadplegen in bijlage 3. De projecten die al in uitvoering zijn worden hier beschreven.

Nader onderzoeken aanpak prioriteitsgebieden

Uit de prioriteitskaart en stresstesten blijkt dat er locaties in Utrecht zijn waar hitte en/of wateroverlast zorgen voor problemen. Deze locaties worden nader onderzocht of er in de praktijk ook sprake is van overlast en hoe deze wordt ervaren. Vervolgens zal er voor de locaties waar overlast is een aanpak worden opgesteld om tot uitvoering over te gaan. Hierbij wordt ook meegenomen of er meekoppelkansen zijn te benutten.

Lokaal hitteplan

Voor de lokale aanpak en uitwerking van het Nationale hitteplan wordt een Utrechts lokaal hitteplan opgesteld. In dit plan staan de mensen centraal die extra kwetsbaar zijn voor hitte bij een hittegolf, zoals ouderen en chronisch zieken. Het plan is bestemd voor alle gezondheids- en zorgorganisaties, professionele en vrijwillige verzorgers van kwetsbare doelgroepen, belangenorganisaties en intermediairs in de gemeente Utrecht. In de zomers van 2020 en 2021 heeft er een proef plaatsgevonden en deze wordt geëvalueerd.

Dakenvisie

Veel opgaves zien daken als mogelijkheid om de schaarse ruimte in de stad te benutten: denk aan energie, water en groen. Er is een afwegingskader nodig om te bepalen waar en hoe de gemeente groene, blauwe en zonnedaken wil. Hiervoor concretiseren we eerst de potentie, kansen en ambities voor de vergroening (groen) en waterberging (blauw) op daken en is een dakenkansenkaart opgesteld. Voor zon zijn deze ambities al gesteld voor de energietransitie. Bij het vaststellen van de ambities betrekken we de stakeholders.

Klimaatbestendige wijken

In 2019 hebben we een pilotsubsidie van de Rijksoverheid ontvangen om een aanpak te ontwikkelen voor (her-)ontwikkeling waarin klimaatadaptatie volledig is geïntegreerd. Met gemeenten uit de regio Utrecht hebben we hier samen een aanvraag voor ingediend. De regio Utrecht wil leren van uitvoeringsprojecten in verschillende typen wijken: naoorlogse wijken zoals Kanaleneiland en Overvecht (Utrecht), een bloemkoolwijk (Nieuwegein), een centrumgebied (Houten), een historische dorpskern in veengebied (Kockengen) en een woonwijk met geschakelde woningen (Zeist). Alle projecten zijn in uitvoering of al uitgevoerd. Het project liep tot 1 juli 2021. De leereffecten en de ervaringen van de uitvoeringsprojecten worden onderzocht door de Universiteit Utrecht.

Regionaal programma gevolgenbeperking overstromingen

Bij overstroming en wateroverlast willen we dat alle vitale en kwetsbare functies, zoals energievoorzieningen en hoofdinfrastructuur beschikbaar blijven. Hiervoor werken we mee aan het 'Regionale programma gevolgbeperking overstromingen'.

Dit doen we vanuit de samenwerking Netwerk Water & Klimaat, waarbij de Veiligheidsregio Utrecht leidend is. Het regionale programma heeft als doel om (ruimtelijke) maatregelen te ontwikkelen voor (laag 2) door een robuustere inrichting van het overstroombare achterland van de Neder-Rijn, de Lek en het Eemmeer. En hierdoor schade, letsel en overlast te voorkomen door aanpassingen in de ruimtelijke ontwikkelingen en daarbij vitale en kwetsbare functies te beschermen. Landelijk worden de dijken versterkt (laag 1). De rampenbestrijding en crisisbescherming (laag 3) betekent voor Utrecht evacuatie bij overstroming.



Meerlaagse veiligheid

Vanuit de regio werken we aan aan laag 2 door het maken van afspraken. We bepalen de ambitie, er komt een handreiking om inrichtingsmaatregelen te kunnen treffen en het bieden van handelingsperspectief. Er is al een impactanalyse opgesteld door de VRU. Hierin staat beschreven wat de effecten van overstroming zijn, zoals wat is vitaal en kwetsbaar, wat zijn mogelijke waterdieptes in Utrecht en hoe is de leefbaarheid na overstroming.

Klimaatadaptieve afspraken in nieuw en bestaande bouw Regio Utrecht

De provincie Utrecht leidt dit project om, net zoals in Zuid-Holland, klimaatadaptatie-afspraken te maken voor de bestaande bouw en nieuwbouw. We maken afspraken met diverse partners zoals provincie, waterschappen, gemeenten, woningcorporaties, aannemers en projectontwikkelaars. De wens is de afspraken in 2021 te bekrachtigen.

Onderzoek naar koelteplekken

De kaart ‘afstand tot koelte’ laat zien of er binnen 200 meter een koele plek aanwezig is voor inwoners. Het onderzoek naar koelteplekken richt zich op (1) aan welke criteria een koelteplek moet voldoen, (2) de plek van nieuwe koelteplekken en (3) wat er nodig is om bestaande koelteplekken aantrekkelijk te maken. Het onderzoek helpt om de prioriteiten op het gebied van hitte aan te pakken.

Uitwerkingsagenda biodiversiteit

Utrecht beschermt en stimuleert de natuur in haar stad. We volgen welk effect het veranderende klimaat heeft op onze natuur en nemen waar nodig maatregelen. Zodat we zoveel mogelijk planten of dieren behouden in onze stad, of ze kunnen leiden naar nieuwe leefgebieden buiten de stad. Dit werken we uit in een agenda.

Klimaatadaptieparagraaf

In alle nieuwe ruimtelijke en bouwontwikkelingsplannen gaan we een verplichte klimaatadaptatieparagraaf en klimaattoets opnemen. We werken hierbij samen met HDSR, zodat het een integraal verhaal wordt. Als door middel van maatwerk afgeweken wordt van de doelen voor klimaatadaptatie moet dit met een onderbouwing in de klimaatadaptatieparagraaf worden opgenomen. We nemen dit op in het Utrechts Plan Proces (UPP) en in het Handboek Openbare Ruimte. Projecten zijn verplicht om hemelwater-, droogte- en hittebestendig te bouwen en in te richten (dit is grotendeels nieuw (landelijk) beleid) (bron: bouwbesluit). We richten ons daarbij op onze ambities, zoals een minimale hoeveelheid verharding, berging en infiltratie, maximale hoeveelheid groen en de omvang en het aantal bomen. Deze regels werken we verder uit, zodat ze bij de invoering van de Omgevingswet in 2022 juridisch afdwingbaar zijn in visies en plannen.
In de Handreiking decentrale regelgeving ‘klimaatadaptief bouwen en inrichten’ (Ministerie van BZK, 20 april 2020) zijn hiervoor voorbeeldvoorschriften opgenomen. Voor locaties waar we als gemeente eigenaar zijn van de grond leggen we dit vast in tenders. We maken voorbeeldteksten en een leidraad over de opname en toetsing van klimaatadaptatie in de diverse fases van projecten.
Als we geen maatregelen nemen dan loopt de totale schade door effecten van extreme weersituaties tot 2050 op tot tussen de 0,8 en 1,6 miljard euro. Echter alleen voor de belangrijkste schades zijn de kosten ingeschat. Dit geeft nog geen totaalbeeld en dit is een ondergrens en de kosten zijn naar verwachting in werkelijkheid hoger. Het realiseren van de ambities kost geld. Door de veelheid van ambities moeten keuzes worden gemaakt die invloed kunnen hebben op de haalbaarheid. De globale investeringskosten voor de maatregelen en het aanpassen van de openbare ruimte tot 2050 worden geschat op 0,5 tot 1 miljard euro bij optimaal meekoppelen, en op tot ruim 2 miljard euro bij volledig zelfstandig uitvoeren. De verwachting is dat de uitvoering voor 70% via meekoppelen zal kunnen worden uitgevoerd. De kosten zijn verdeeld over de maatregelen hemelwaterbestendig inrichten, ontharden en vergroenen.



5

Investeringsstrategie

De Visie Klimaatadaptatie legt de beleidskaders vast voor een structurele aanpak van klimaatadaptatie in Utrecht: het oplossen van prioriteiten, meekoppelen bij projecten en betrekken van inwoners en stakeholders. Klimaatadaptatie moet het nieuwe normaal worden. Het uitgangspunt is dan ook dat we het klimaatbestendig maken van Utrecht zoveel mogelijk realiseren via bestaande programma's. In dit hoofdstuk leest u hoe we dit gaan doen.

Foto: Combinatie van groene schuurdaken en zonnepanelen op het dak in de nieuwbouwwijk Veemarkt

Een deel van de maatregelen zijn te dekken vanuit het programma Openbare Ruimte en Groen, onderdeel water en rioleringsprogramma. De beschikbare middelen in dit programma komen vanuit de inkomsten uit rioolheffing en worden benoemd en uitgewerkt in het Programma Water en Riolering. Dit zijn vooral de maatregelen die betrekking hebben op wateroverlast en droogte, zoals hemelwaterbestendig inrichten en ontharden.

De maatregelen voor hitte betreffen over het algemeen groene maatregelen, bijvoorbeeld bomen aanplanten, maar ook het vergoten van de sponswerking (ontharden), waardoor er meer verdamping plaats kan vinden. De groene maatregelen die bijdragen aan het verminderen van hitte, komen grotendeels overeen met de opgave Schaalsprong Groen. De Schaalsprong Groen en klimaatadaptatie zijn samen benoemd en beschreven in de RSU. We werken samen en voegen waar kan onze opgaven samen.

De investering in groene maatregelen is meegenomen in de investeringsstrategie van de RSU. De kosten voor de groene Schaalsprong worden geschat op 1,6 miljard euro tot 2040, volgens de barcode uit de investeringsstrategie RSU. Hierbij is nog geen rekening gehouden met voordelen door werk met werk maken. Door de groene maatregelen uit te voeren zoals deze in de RSU worden genoemd, wordt voor klimaatadaptatie een groot deel van de doelstelling op het thema hitte behaald, maar ook deels op droogte en wateroverlast. De investeringsstrategie geeft nog geen eenduidig antwoord op hoe de kosten worden gedekt. De uitvoering van de visie is afhankelijk van de beschikbaarheid van middelen, zowel van de gemeente als van andere partijen.

Naast de gemeentelijke programma's zijn HDSR en de provincie Utrecht belangrijke samenwerkingspartners wat betreft ontwikkeling van de regionale water- en groenopgave in de verstedelijkingsopgave. De Rijksoverheid is een partner voor gezonde verstedelijking en klimaatadaptatie, zoals bij de impulsregeling voor Overvecht en Kanaleneiland is gebleken. Door de verbreding van waarden zijn ook financiers uit het sociale en economische domein nodig, zoals beleggers, ontwikkelaars, woningcorporaties, verzekeringen, zorginstellingen en diverse particuliere fondsen.

Vanuit het Rijk wordt de Impulsregeling klimaatadaptatie voortgezet, waarbij tijdelijk middelen beschikbaar worden gesteld voor de versnelling en intensivering van de aanpak op klimaatadaptatie op maatregelen voor wateroverlast en droogte. Er is vanuit het Deltafonds 200 miljoen euro beschikbaar voor de 45 werkregio's en voor onze werkregio Water & Klimaat betekent dat 7,5 miljoen euro (te verdelen tussen veertien gemeenten) vanaf 2021 tot december 2027.

Het Rijk financiert 33% van de uitvoeringskosten. Met onze samenwerkingspartner Netwerk Water & Klimaat gaan we voor de regio gelden aanvragen voor het vergroten van de sponswerking van bodem- en watersysteem. De verwachting is dat dit ongeveer 2,0 miljoen euro is voor de gemeente Utrecht. Projecten waarbij wordt onthard en afgekoppeld zullen hiervoor worden ingediend, de extra plus op rioolvervangingsprojecten en groenarme wijken.
De eventuele meerkosten voor het klimaatbestendig maken van nieuwbouw moeten gefinancierd worden uit de gebiedsontwikkeling en door projectontwikkelaars. We gaan hierbij uit van ongeveer 2.000,- euro per woning aan meerkosten. De randvoorwaarde hier is dat het integraal wordt aangepakt, zodat de kosten lager zullen zijn. Om een goede inschatting te kunnen maken van de meerkosten voor klimaatbestendige maatregelen moeten we eerst een aantal projecten hebben gerealiseerd en vervolgens doorrekenen om een goede inschatting te kunnen maken van de meerkosten. Deze uitkomsten worden weer meegenomen in de evaluatie.

Voor de bestaande particuliere ruimte/percelen wordt ervan uitgegaan dat de extra kosten voor rekening zijn van eigenaren en bedrijven. De gemeente gaat hierbij stimuleren en informeren. Hier zijn stimuleringsbudgetten voor of worden deze nog uitgewerkt, bijvoorbeeld de bestaande regelingen voor het vergroenen van daken en aanleggen van geveltuinen.

De volgende kanttekening moet bij de investeringen worden gemaakt. Om een klimaatbestendige straat aan te leggen moet er voldoende ruimte zijn in boven- en ondergrond. In de ondergrond is op dit moment niet altijd voldoende ruimte om alle maatregelen in te passen en moeten kabels en leidingen worden verlegd. De kosten die hieraan verbonden zijn, zijn nu nog niet goed te ramen en zijn daarom nog niet meegenomen.

De maatschappelijke baten die klimaatbestendige maatregelen opleveren, zijn in de berekeningen niet meegenomen, omdat hiervoor nog geen rekenmethode beschikbaar is.

Klimaatadaptatie is belegd bij de opgave Gezond Leefklimaat (Ruimte) en bij Water- en riolering (SB-BOR). Een team klimaatadaptatie zal verantwoordelijk zijn voor de borging in beleid en plannen, interne en externe afstemming met partners, zal de uitvoering van de onderzoeksagenda op zich nemen, bewustzijn creëren en zorgen voor communicatie rondom klimaatadaptatie naar inwoners en stakeholders.

Voor de activiteiten van het team is structureel budget nodig. Vanuit Gezond Leefklimaat is structureel 390.000 euro per jaar gedekt en vanuit het water- en rioleringsprogramma 500.000 euro gedekt. Voor 2021 is daarnaast ook nog onderzoeksbudget beschikbaar van 50.000 euro om te starten met de aanpak van de knelpunten.

Colofon

Gemeente Utrecht
utrecht.nl/klimaatbestendig

september 2021

Bestuurlijk opdrachtgever
Kees Diepeveen

Ambtelijk opdrachtgever
Anouk Teuns

Concept en vormgeving
Gemeente Utrecht en Utregse Ontwerpers

Projectleiding
Marit Linckens

Projectteam
Uli Centmayer, Jeanet Hekhuis,
Ruud Koch, Gitty Korsuize, Diana Minnaert,
Erwin Rebergen, Joram van der Schans, John Teunissen,
Heleen Tollenaar, Rosanne Weijers, Lisanne van Woerden,
Marit Wouters

Fotografen
Rebecca Brockbernd, Renzo Gerritsen, Erwin Rebergen



Bijlagen

Bijlage 1: Woordenlijst
Bijlage 2: Onderbouwing kaarten
Bijlage 3: Onderzoeksagenda
Bijlage 4: Bronnen en meer informatie

Foto: Waterdoorlatende bestarting in het Antoniuskwartier

Bijlage 1: Woordenlijst

- **Acceptabele situatie** = gebeurtenis die toelaatbaar is.
- **Afkoppelen** = het aanpassen van leidingen voor de afvoer van regenwater, zodat deze niet langer op het vuilwaterriool lozen. In grote delen van Utrecht ligt nu nog een gemengd rioolstelsel in de straat, waar zowel hemelwater als afvalwater in terechtkomt. Bij afkoppelen wordt het relatief schone hemelwater afgevoerd naar het oppervlaktewater of direct geïnfiltreerd in de bodem door middel van bijvoorbeeld een wadi, verticale infiltratiebuizen of infiltratiekratten.
- **Biodiversiteit =** biodiversiteit is het voorkomen van verschillende dieren en planten in een bepaald gebied
- **Bodemdaling** = de daling van het maaiveld ten opzichte van N.A.P., ten gevolge van vooral zetting of klink van het bodemmateriaal door oxidatie (veen) en - of verdichting (klei). De grondsoort (veen veel, klei weinig, zand niet) en de mate van ontwatering spelen hierin een voorname rol.
- **DPRA =** het Deltaplan Ruimtelijke Adaptatie is een gezamenlijk plan van gemeenten, waterschappen, provincies en het Rijk om Nederland klimaatbestendig en waterrobuust in te richten. Het Deltaplan versnelt en intensiveert de aanpak van wateroverlast, hittestress, droogte en de gevolgen van overstromingen.
- **Gevoelstemperatuur** = de gevoelstemperatuur geeft een maat voor het gevoel van kou (windkou/waterkou) of warmte (benauwende warmte of hitte) dat de mens ondervindt in koude lucht met veel wind of in warme lucht met zon, windstil weer en hoge luchtvochtigheid.
- **Groen dak** = een groen dak is de term voor een dakbedekking waarop een plantaardige laag is aangebracht, d.w.z. een laag die hoofdzakelijk bestaat uit levende planten. Het groene karakter varieert van sedum en grassen tot een geaccidenteerde daktuin met struiken en bomen.
- **Hitte eiland effect** = het hitte-eilandeffect of urban heat island effect (UHI) is het fenomeen dat de temperatuur in een stedelijk gebied gemiddeld hoger is dan in het omliggende landelijk gebied. De belangrijkste oorzaken van het UHI zijn de absorptie van zonlicht door de in de stad aanwezige donkere materialen en de relatief lage windsnelheden. Door het UHI worden problemen tijdens hittegolven, zoals hittestress, verergerd. Bouwkundige maatregelen en meer groen in de stad verminderen het UHI.
- **Infiltratie** = het proces waarbij regenwater wegzakt in de bodem.
- **Klimaatbestendig** = zodanig ingericht dat de effecten van de klimaatverandering opgevangen kunnen worden.
- **Koelteplek** = een plek van minimaal 200 vierkante meter waar de gemiddelde gevoelstemperatuur koeler is dan of gelijk is aan een referentiepunt buiten de stad.
- **Meekoppelen** = dat bij geplande (onderhouds)werkzaamheden aanvullende maatregelen voor klimaatadaptatie genomen worden.
- **NAS** = Nationale Adaptatie Strategie, zet de koers uit voor een klimaatbestendig Nederland: deze strategie brengt nieuwe initiatieven voor klimaatadaptatie op gang en versnelt en verbreedt bestaande initiatieven.
- **Nature base solutions =** slimme oplossingen/ideeën die geïnspireerd zijn op de natuur of ondersteund worden door de natuur, met als doel om de problemen die klimaatverandering met zich meebrengt te verminderen of tegen te gaan.

- **Klimaatadaptatie** = dat de samenleving zich aanpast aan het veranderende klimaat. En de schadelijke gevolgen ervan probeert te beperken.
- **Ongewenste situatie** = gebeurtenis die niet toelaatbaar is.
- **Ontharden** = tegels en asfalt eruit, ruimte voor hemelwater om in de bodem te infiltreren
- **Risicodialoog** = gesprek met partners in de stad om af te wegen welke situaties en risico's acceptabel zijn en welke niet.
- **Sponswerking van de bodem** = de bodem als buffer voor water gebruiken. De regen die valt, vang je zoveel mogelijk op in de bodem, zodat het in drogere tijden beschikbaar is.
- **Stresstest** = de kwetsbaarheden worden in beeld gebracht op de thema's hitte, wateroverlast, droogte en overstroming
- **Vitale en kwetsbare functies** = processen en functies, die zo belangrijk zijn dat uitval of verstoring van deze functies leidt tot ernstige maatschappelijke ontwrichting en vormt een bedreiging voor de nationale veiligheid, zoals het electriciteitsnet en drinkwatervoorziening.
- **Waterrobuust** = waterrobuust bouwen is het zodanig vormgeven en inrichten van de openbare ruimte, dat de impact van bijvoorbeeld ernstige neerslag zo klein mogelijk blijft.

Bijlage 2: Onderbouwing kaarten

De opbouw en onderbouwing voor de verschillende kaarten die voor de visie zijn gebruikt om de ambities en prioriteiten vast te stellen zijn hieronder opgeschreven.

Gevoelstemperatuurkaart - hittemodel

De lokale temperatuur wordt beïnvloed door:

1. Bomen (binnen straal van 40m)
2. Laag groen (binnen straal van 40m)
3. Water
4. Schaduw
5. Het effect van afwezigheid van groen op verdere afstand.

Het hittemodel geeft aan de hand van deze invloeden een voorspelling van de lokale lucht- en gevoelstemperatuur op (circa) 1,5 meter boven grond rond het tijdstip 15:00 uur op een hete, bijna windstille middag tijdens een fictieve hittegolf. Daarbij zijn de volgende aannames gedaan:

- Gevoelstemperatuur (PET) is afhankelijk van de lokale luchttemperatuur plus een effect voor zon/schaduw en het type ondergrond (Verhard/Onverhard).
- Een relatieve temperatuurverschil (lucht- en gevoelstemperatuur) wordt berekend t.o.v. de temperatuur in open buitengebied tijdens een hittegolf op het heetste moment van de dag – 15:00 uur op 26 juli. Er is een aanname gedaan van een zeer lage windsnelheid in de stad op ooghoogteniveau (1,5 m) die verder wordt geremd door de bebouwing. Ook is de aanname gedaan dat de vochtigheid constant is. Ten slotte wordt de straling, van de zon en van de ondergrond, meegenomen in de berekening.
- De absolute gevoelstemperatuur wordt berekend door het relatieve temperatuurverschil op te tellen bij een absolute gevoelstemperatuur van het open buitengebied. Hiervoor is de aanname gedaan dat in het open buitengebied de gevoelstemperatuur om 15.00 uur op een hete windstille dag gelijk is aan 32 °C voor de huidige situatie en 34,1 °C voor de toekomstige situatie.

De resulterende hittestresskaarten (relatieve luchttemperatuur 2019 en relatieve gevoelstemperatuur 2019) tonen de lokale temperatuur met een kwalitatieve schaal (aanzienlijk warmer, warmer, neutraal, koeler en aanzienlijk koeler dan buiten de stad) en geven een goede indicatie van het effect van hittestress. De absolute gevoelstemperatuur toont waar de PET boven een grenstemperatuur komt (mate van hittestress). De kaarten geven op straat- en wijkniveau weer waar mogelijke knelpunten op kunnen treden met betrekking tot hittestress. In welke mate de knelpunten (on)acceptabel zijn hangt ook van de nabijheid van koelte. Daar wordt het afstand tot koelte model voor gebruikt.

Nachttemperatuurkaart om 23.00 uur

De nachthitte kaart laat zien hoe hoog de luchttemperatuur om 23.00 uur nog is na een hete windstille dag. Het nachthitte model maakt daarvoor gebruik van een temperatuurset van Aireas metingen in een Nederlandse gemeente. Daarvoor zijn meetkasten geïnstalleerd die fijnstof maar tegelijkertijd ook de temperatuur meten. Vervolgens is aan de hand van de volgende criteria, < 4m/s wind (=nagenoeg windstil), maximumtemperatuur overdag groter dan 28 graden, en meer dan 10 uren zonneschijn per dag, bepaald welke dagen een hete dag representeren. De meetresultaten van 6 van deze hete dagen om 23:00 uur (geen invloed van zoninstraling) laten zien dat er een correlatie ($p < 0.05$) bestaat tussen de temperatuur en de sky view factor, en tussen de temperatuur en omgevingsgroen.

Vervolgens wordt voor de berekening van de nachthitte om 23:00 uur (het tijdstip dat mensen gaan slapen) gebruik gemaakt van de gevonden correlatie door de volgende formule toe te passen:

Temperatuur (23:00 uur)=*Re fTemp+((2-SVF-Fveg)-Re fFhitte**1)*2)

Waarbij:
- RefTemp = Temperatuur op referentiepunt gemeente in een hete nacht om 23:00 uur
- SVF = Skyviewfactor, factor zichtbare lucht
- Fveg = Factor vegetatie/groen in een straal van 25 meter
- RefHitte 2 - SVF Referentiepunt - Fveg Referentiepunt

Het hierboven beschreven nachthitte model berekent de luchttemperatuur voor de gemeente Utrecht om 23.00 uur na een hete windstille dag. Voor het toekomstige scenario wordt een temperatuurstijging van 2,1°C t.o.v. de huidige situatie aangenomen.
Uiteindelijk is deze nachthitte een indicator voor gezondheidsproblemen door hitte. Als het buiten 's nachts na een hete dag niet verder afkoelt dan 20°C is het moeilijker om het binnen aangenaam koel te houden en goed te slapen. Dit leidt tot een afname van de nachtrustkwaliteit wat op zijn beurt weer leidt tot gezondheidsproblemen en een afname van de arbeidsproductiviteit in de gemeente Utrecht.

Afstand tot een koele plek kaart

Het afstand tot koelte (ATK) model neemt de gevoelstemperatuurverschilkaart (PET) als input. Daaruit worden koelte gebieden geselecteerd. Alle gebieden die t.o.v. het buitengebied koeler zijn worden bestempeld als koeltegebieden. Dus waar geen opwarming van de gevoelstemperatuur is ten opzichte van het buitengebied. De koelteplekken worden daarnaast gefilterd op grootte. In deze analyse is dit vanaf 200 m^2. Ook is ervoor gezorgd dat zoveel mogelijk kleine, lange stroken langs wegen en stroken in het water niet als koelte gebied worden meegenomen, immers, water en plekken langs wegen zijn geen toegankelijke plekken om verkoeling te zoeken. De uitgangspunten voor een koele plek op een rijtje:

- Minimale grootte is 200m^2
- Koele plek mag zich niet bevinden langs wegen – buffer van 5 meter rondom wegen
- Water wordt niet bestempeld als een koele plek
- Oppervlakte/omtrek verhouding is > 2,5 meter

Vervolgens wordt een routenetwerk gemaakt op een lijnenbestand van wegen. Hiervoor is gebruik gemaakt van het NWB-wegenbestand. In het routenetwerk worden looproutes berekend naar dichtstbijzijnde koelteplek. Tot slot wordt op basis van deze routes een indicatie per gebouw (in aantal meters dat een koelteplek bereikt kan worden) gegeven.

De resulterende afstand tot koelte kaart geeft aan hoe ver panden van koelte af liggen. De afstand tot koelte-kaart brengt in één oogopslag in beeld in welke wijken behoefte is aan meer (beleefbaar) groen (of koelte). Dit kan tevens ook van invloed zijn op de route náár een groene (koele) plek.

Schaduwkaart om 15.00 uur

Model

In de kaart is gebruik gemaakt van het softwareprogramma Tygron, waarbij een 3D-model van de gemeente Utrecht is ingeladen om schaduw door gebouwen en andere elementen in het landschap te modelleren.

Bomenspotter

Naast de schaduw van gebouwen is de schaduwwerking van bomen zeer relevant voor het onderzoek. Het 3D-model is daarom aangevuld met een bomenspottermodel. Dit model spot individuele bomen uit luchtfoto's en kent op basis van de AHN-hoogten toe. Hiermee worden zowel kleine als grote bomen en zowel publieke als private bomen in kaart gebracht. In combinatie met boomparameters als de boomhoogte en kroonoppervlak kon in de schaduwanalyse een betere benadering van de werkelijkheid gedaan worden. Deze dataset is verkozen boven het bomenbestand van de gemeente, omdat deze dataset niet volledig was ten aanzien van individuele boomhoogtes, kroonoppervlakken en particuliere bomen niet zijn opgenomen.

Fiets- en loopgebieden

Vanuit de openbare data in Tygron zijn alle wegen (BGT) geëxporteerd om vervolgens een selectie op dit bestand te maken. Voor deze analyse is de selectie fietspaden, voetgangerspaden, stoep en pleinen toegepast. Dit bestand is in overleg met de gemeente aangevuld met ontbrekende fiets- en loopgebieden die niet geclassificeerd zijn als eerdergenoemde functies en daarnaast klinkerwegen in het centrum. Op deze wijze is een compleet netwerk van fiets- en looproutes geselecteerd waarop de percentage schaduw analyse is uitgevoerd.

Zonnestand

De analyse is uitgevoerd met de zonnestand gedurende de 1e juli 2015. Hiermee borduurt deze analyse verder op de voorgeschreven 1-op-1000 hittedag uit de hittestressstandaard vanuit het DPRA. De analyse geeft daarmee inzicht in het percentage schaduw op fiets- en loopgebieden op een hete dag die eens in de 5,5 jaar en in de toekomst eens in de 2,5 jaar (Wh-scenario) voorkomt.

Rekenmethode

In Tygron is per weggedeelselectie het oppervlak van de slagschaduw op het heetste moment van de dag (15.00 uur) en de gemiddelde slagschaduw (12.00-18.00 uur) berekend om deze vervolgens af te zetten tegen het totale oppervlak van desbetreffende wegdeelselectie. Dit resulteert in een percentage schaduw per wegdeelsectie. Deze percentage zijn vervolgens geaggregeerd naar subbuurt niveau door het totale schaduwoppervlak op deze wegdeelsecties af te zetten tegen het totale oppervlak van de wegdeelsecties binnen een geclassificeerde subbuurt.

Water op straat na 80 mm neerslag

Model

In de periode tussen 2017 en 2019 is er samen met een ingenieursbureau gewerkt aan een integraal riolerings- en maaiveldmodel voor de gemeente Utrecht met het softwareprogramma InfoWorks. Dit model stelt de gemeente in staat om berekeningen te maken van de riolering en afstroming van water op maaiveld. Met het model is inzicht verkregen in de risico's op wateroverlast en is geschikt om maatregelen door te rekenen.

Uitgangspunten

Het model is gemaakt op basis van het beheersysteem van de gemeente Utrecht. De datum van het rioolstelsel is van 31-12-2017. In de tussentijd zijn er verbeteringen aangebracht in een aantal basisgegevens maar er is geen nieuwe export van het beheerbestand gemaakt. Dit vormt de basis van het model.

Aanvullend op het rioolstelsel is er gebruik gemaakt van het Actueel Hoogtebestand Nederland 3. Deze is ingevlogen in 2014, wat betekent dat gebieden waar de afgelopen jaren veel (ruimtelijke) ontwikkelingen hebben plaatsgevonden de gegevens achterhaald zijn. In 2021 komt er als het goed is een nieuw hoogtebestand beschikbaar dat in 2020 is ingevlogen.

Regenwater kan op verschillende manieren verwerkt worden. Zo kan het rechtstreeks worden afgevoerd richting oppervlaktewater, kan het aangesloten zijn op gemengde riolering of afvoeren naar (openbaar) groen. Met behulp van de BGT en andere openbare bronnen is voor ieder stukje verhard oppervlak vastgesteld hoe het regenwater wordt verwerkt.

Via het riool wordt naast regenwater ook afvalwater afgevoerd. Om deze hoeveelheden goed in het model te zetten is gebruikt gemaakt van het aantal inwoners per subbuurt en een overzicht van bedrijfslozingen uit 2017. Dit is in het model op een zo realistisch mogelijke methode aangesloten op de riolering.

Resultaten

Al deze informatie is gecombineerd tot een model voor de gemeente Utrecht. Om te zien waar er wateroverlast optreedt zijn er verschillende neerslaggebeurtenissen doorgerekend, te weten: 20mm/uur, 40mm/uur, 60mm/uur, 80 mm/uur en 120mm/uur. Voor al deze gebeurtenissen is inzichtelijk gemaakt waar er hoeveel water op straat blijft staan.

Bij hevige neerslag is het niet ongebruikelijk dat er water op straat blijft staan. Daarom zijn de resultaten verder geanalyseerd om te bepalen of er ook schade en/of overlast optreedt. Dit is gedaan met behulp van ruimtelijke analyses met het programma ArcGIS. Zo is er gekeken of er water tegen gebouwen aanstaat en of de wegen nog begaanbaar zijn. Aan de hand van schadekrommes is er ook bepaald hoeveel schade er optreedt.

Bodemdalingskaart 2016-2018

Met behulp van aardobservatie technieken (radar satelliet) kunnen indicatoren voor bodemdaling worden afgeleid voor stedelijke (verharde) en landelijke (onverharde) gebieden. De belangrijkste oorzaak voor bodemdaling van de bovengrond in de onverharde gebieden is de oxidatie van veen/inklinken van klei als gevolg van het gevoerde waterbeheer waarbij de grondwaterstand ruim onder het maaiveld gehouden wordt. In de verharde gebieden is de oorzaak het indrukken van slappe lagen door het opgebracht gewicht (m.n. ophoogzand en bestrating). In stedelijk/bebouwd gebied is niet alleen het gewicht op de bodem voor een zeer belangrijk deel debet aan bodemdaling, maar met name ook (dikke) funderingslagen die druk uitoefenen op de ondergrond.
De kwaliteit van de satelliet metingen kan door vele factoren worden beïnvloed, vooral in het landelijk gebied. Daarom zijn er gemiddeld 150 beelden gebruikt over een meerjarige periode om een statistisch onderbouwde indicator van relatieve bodemdaling per deelgebied te bepalen.

De kaarten kunnen inzicht geven voor de thema's droogte en wateroverlast met signalen van plekken waar mogelijke bodemdaling kan voorkomen en tevens de gradatie en de verspreiding ervan. In stedelijk gebieden voegen de bodemdaling signalen toe aan de huidige aanwezige modelgebaseerde bodemdalingsvoorspellingskaarten.

De kaart vertoont de indicatoren (detail 50m) van de mate van bodemdaling gemiddeld over een periode van 2 jaar (periode okt'16- okt'18). De groene kleur is weinig tot geen noemenswaardige daling. De oranje kleur geeft nieuwe gebieden die in de periode oktober 2016 tot 2018 significant zijn gedaald. Zwarte gebieden laten veel daling zien (dus meer dan 6 mm).

Geschiktheid leefgebied

(egel, steenbreekvaren, koninginnenpage en kleine watersalamander) – stresstest voor stedelijke biodiversiteit

Om waarnemingen en soorten te koppelen aan een klimaat is gebruik gemaakt van een citizen science databank. De waarden worden gebruikt om de mate van geschiktheid van de stad te bepalen voor het heden en de toekomst (2050).
Op basis van literatuur en de soortenlijst zijn typische soorten geselecteerd. Voor elk stadsbiotoop zijn relevante soorten toegekend. De uiteindelijke lijst bestaat uit 33 soorten, waarvan de meesten goed vertegenwoordigd zijn in de stad.
De gebruikte methode is gebaseerd op de berekening van de species temperature index en de community temperature index. Als klimaatvariabele zijn de jaarlijks temperatuur, jaarlijkse regenval en aantal droge dagen in zomer gebruikt. Vervolgens zijn voor alle soorten de grenswaardes uitgerekend en aan de lijst van de karakteristieken toegevoegd (klimaatenvelop). De grenswaardes zijn bepaald door een standaarddeviatie op te tellen bij het gemiddelde en af te trekken van het gemiddelde.
Voor de stad is een biotopenlijst opgesteld aan de hand van de Utrechtse biotopenmap, waarbij de verschillende soorten aan biotopen zijn toegekend. Om per soort de geschiktheid weer te geven in 2050 wordt het toekomstige klimaat vergeleken met de soortspecifieke klimaatenvelop.

Overstromingskaart

De kaart laat zien wat de overstromingsdiepte van het gebied is bij een breuk in de Lekdijk aan de noordkant. De overstromingsdiepte is van grote invloed op de omvang van de schade en het aantal slachtoffers. De uitleg van de kaart is terug te vinden in de kaartverhalen van de klimaateffect atlas.

Bijlage 3: Onderzoeksagenda

Bij de uitvoering van onderstaand onderzoek wordt aangesloten bij landelijke onderzoeken in het Deltaprogramma Ruimte Adaptatie, Netwerk Water en Klimaat, onderzoek bij de diverse Kennisinstituten en Universiteiten (Wageningen Universiteit (WUR), Hogeschool van Amsterdam (HvA) en anderen). We brengen onze onderzoeksvragen in en waar mogelijk doen we gezamenlijk met andere partijen onderzoek.

Onderzoek	Wie	Uitvoering
Onderzoek van prioriteiten op hitte en wateroverlast	Opgave klimaatadaptatie en programma water en riolering	2021/2022
a. Opzetten leidraad incl. klimaatadaptatieparagraaf c. uitvoering klimaatadaptatie in Utrechts Plan Proces en beheer en onderhoud. Doelstellingen vertalen in kaders voor omgevingswet	Gemeente, opgave klimaatadaptatie en programma water en riolering	2021
Nader onderzoek naar de gevolgen droogte op bomen en gebouwen (met onder andere complexe verkaveling), schade aan panden	Gemeente, opgave klimaatadaptatie	Loopt, 2021 resultaat
Aanvullend onderzoek nodig om te kijken waar een koelteplek aan moet voldoen, welke plekken voldoen en waar wij maatregelen moeten nemen.	Gemeente, opgave klimaatadaptatie	2021
Input klimaatadaptatie leveren voor Handboek inrichting openbare ruimte (HIOR)	Gemeente, opgave klimaatadaptatie levert input voor HIOR	2021
Onderzoek naar koppeling maken tussen het rioleringsmodel en het oppervlaktewatersysteem (nauwkeurig beeld tijdens piekbuien)	Gemeente, programma water en riolering ism HDSR	2021
Extra zwemwater: zouden er extra wateren in de stad als zwemwater benoemd kunnen worden? En wat is daarvoor nodig?	PU ism met waterschappen, recreatieschappen en gemeente	2021, loopt al
Biodiversiteit nader onderzoeken: indicatoren/ biotopen uitzoeken voor monitoring en vervolgens maatregelen bepalen	Gemeente, opgave klimaatadaptatie samen met opgave groen	2021/2022
Uit de schaduwkaarten blijkt dat in ontwikkelingsgebieden minder schaduw is bij bomen. Verder onderzoek nodig naar groei bomen in soort en tijd.	Gemeente, opgave klimaatadaptatie (als onderzoeksvraag in i-tree onderzoek ingebracht)	2022
Wat is het effect van meerdaagse wateroverlast op gebouwen en planten en bomen?	Gemeente, opgave klimaatadaptatie	Vanaf 2022
Wat zijn de gevolgen (zowel kosten als maatschappelijke ontwrichting) van water dat een gebouw inloopt? Kosten worden opgepakt door klimaatschadeschatter	VRU, gemeente is lid werkgroep	Loopt, 2022 resultaat
Stresstest kwaliteit stedelijk oppervlaktewater	NKWK	

Onderzoek	Wie	Uitvoering
Stresstest kwaliteit stedelijk oppervlaktewater	HDSR ism gemeente, programma water en riolering	Loopt, 2021 resultaat
Onderzoek naar minimale grondwaterstand in stedelijk gebied	Gemeente, programma water en riolering ism HDSR	2021
Klimaatbestendige stad: onderzoek naar hitte richtlijnen voor de openbare ruimte. Utrecht dient als pilot Belevingsonderzoek in huurwoningen	Hva/Tauw (Utrecht pilot gemeente) Hva/Tauw/woningcorporaties /gemeenten	Afgerond 2021
In het Ontwikkelprogramma Regionale Waterkeringen (ORK) bedenken meerdere provincies en waterschappen een visie en aanpak voor de ontwikkeling van de regionale waterkeringen. Zij doen dit onder leiding van de Stichting Toegepast Onderzoek Waterbeheer (STOWA). (Bron programma klimaatadaptatie 2020-2023, Provincie Utrecht).	Gemeente, opgave klimaatadaptatie samen met opgave groen	2020
Onderzoek naar verdere uitwerking tussendoelen, monitoring en indicatoren. Dit is samenhang met de landelijk lopende onderzoeken	Gemeente, opgave klimaatadaptatie	2020 - 2023
Onderzoek over het destilleren van indicatoren voor klimaatbestendigheid uit bestaande datasets, op lokaal niveau (gemeentes, waterschappen), en is onderdeel van de onderzoekslijn Klimaatbestendige Stad binnen het onderzoeksprogramma Nationaal Kennis-en Innovatieprogramma Water en Klimaat (NKWK KBS)	NKWK, gemeente is lid van klankbordgroep	Loopt
Onderzoek naar hoeveel water we moeten vasthouden om in drogere perioden in de zomer, maar in natte periodes in de winter de bodem niet te nat laten worden (waterbalans), stedelijk.	Gemeente ism HDSR	2022
Drie buurten (bv groenarme wijk) onderzoeken op urgentie en maatregelen klimaatadaptatie en vervolgens meekoppelen bij andere opgaven.	Gemeente, opgave klimaatadaptatie	2021
Ontwikkeling hittestresstool met ontwerprichtlijnen	Nelen & Schuurmans gemeente deelnemer	Loopt
Subsidie groene schoolpleinen	Gemeente, MO/UVO	Loopt
Subsidie vergroening en afkoppeling maatschappelijke functies	Gemeente, programma water en riolering	2021
Dakenvisie: maken afwegingskader en kansenkaart multifunctionele daken. Afstemmen van ambities tussen gemeente en stakeholders op basis van een ambitiedocument.	Gemeente, gezond leefklimaat	Loopt, Q3 2021 resultaat
Hitte meet je stad: Milieucentrum Utrecht brengt samen met inwoners klimaatverandering in kaart brengen. O.a. door het maken van meetkastjes voor luchtvochtigheid en temperatuur in de eigen leefomgeving.	MCU ism gemeente, Universiteit	Loopt

Onderzoek	Wie	Uitvoering
Lokaal hitteplan: Het concept hitteplan uitwerken tot een definitief plan. Het lokale hitteplan helpt organisaties bijvoorbeeld bij het verkrijgen van achtergrondinformatie en bij het uitvoeren van hun reguliere taken en aanvullende maatregelen tijdens hitte door middel van een draaiboek.	Gemeente, volksgezondheid	Loopt
Ontwikkelen van communicatietools voor klimaatadaptatie en dit samenvoegen met Waterproof030	Gemeente, opgave klimaatadaptatie en programma water en riolering	2021-2023
Afspraken maken met alle partijen in de bouwketen ter bevordering van klimaatadaptief bouwen en afstemmen met convenant bouwen (bron: programma klimaatadaptatie 2020-2023, Provincie Utrecht).	Provincie ism gemeenten, waterschappen, projectontwikkelaars, woningbouwcoöperaties, aannemers; gemeente lid werkgroep	Loopt, 2021 afspraken ondertekenen
Stimuleren van adaptatiemaatregelen op lokaal niveau op het gebied van hittestress, met name in de openbare ruimte, de gebouwde omgeving en de zorgsector. Inzetten op meetpunten ten behoeve van de monitoring van het effect van hittemaatregelen. (Bron: programma klimaatadaptatie 2020-2023, Provincie Utrecht).	Provinicie ism RIVM, GGD'en, KNMI, Klimaatverbond Nederland, gemeenten, waterschappen, werkregio's.	Doorlopend
Na onderzoek gevolgenbeperking: Onderzoek is dijkversterking alleen voldoende om ons voor te bereiden op klimaatverandering. In hoeverre is het nodig om toch nu al maatregelen te treffen om de gevolgen van een eventuele dijkdoorbraak te beperken.	Onderzoek VRU, regionaal (HKV),	Loopt, 2021
RAS: Regionale- en provinciale onderdelen van klimaatadaptatie opnemen in Regionale Adaptatiestrategie van de werkregio en gezamenlijke ambities uitvoeren	NWK; lid werkgroep	Afgerond 2020
Uitvoeringsprogramma RAS: aanvraag budget impulsregeling DPRA	NWK ; lid werkgroep	Loopt, 2021
Klimaatbestendige wijk pilot In de wijken Kanaleneiland en Overvecht in Utrecht wordt bij herinrichtingsprojecten ingezet op het vergroten van de klimaatbestendigheid door verharding te verminderen en groen toe te voegen en regenwater vast te houden door infiltratie. Daarnaast wordt onderzocht of woningcorporaties bij lopende renovaties aan de aangrenzende woningen regenwater apart kunnen aanleveren, tuinen kunnen ontharden en daken kunnen vergroenen	NWK, Universiteit Utrecht, Deltares (Utrecht pilotgemeente)	loopt/2021 resultaat

Bijlage 4: Bronnen en informatie

- www.utrecht.nl/klimaatbestendig
- Kennisportaal klimaatadaptatie
- Klimaateffectatlas
- Klimaatklaar
- Netwerk Water en Klimaat
- Klimaatschadeschatter
- Klimaatportaal Provincie Utrecht
- Kaartenportaal Utrecht
- https://www.knmi.nl/klimaatverandering
- Deltaprogramma
- https://www.hva.nl/klimaatbestendigestad
- Netwerk KANS
- www.koelebuurt.nl


fietsen P

Reactienota

Het weer verandert, Utrecht verandert mee



Visie Klimaatadaptatie en Visie Water en Riolering

September 2021

Gemeente Utrecht

Utrecht.nl

Inhoudsopgave

Inleiding....3
1 Samenvatting aanpassingen in visies....4
2 Reacties op het concept Visie Klimaatadaptatie....9
3 Reacties op het concept Visie Water en Riolering....21

Bijlagen

1. Inspraakbrief HDSR Visie Klimaatadaptatie
2. Antwoordbrief Visie Klimaatadaptatie aan HDSR
3. Gespreksverslag HDSR
4. Gespreksverslag Provincie Utrecht
5. Inspraak Waternet
6. Antwoordbrief aan Waternet
7. Inspraak NMU
8. Antwoordbrief aan NMU
9. Inspraak HDSR Visie Water en Riolering
10. Antwoordbrief Visie Water en Riolering aan HDSR

Inleiding

In de Visie Klimaatadaptatie Utrecht staat hoe we de stad aanpassen aan het veranderend klimaat. Dit willen we in 2050 hebben behaald. Voor de Visie Water en Riolering betekent dit dat we voor het water- en rioleringssysteem in Utrecht streven om het systeem gezond, robuust en toekomstbestendig te houden. Daarbij willen we dat iedereen hiervan profiteert en hieraan bijdraagt.

Inspraak is- naast dat het ook wettelijk verplicht is – noodzakelijk voor de gemeenteraad om alle belangen te kennen en een goede afweging te maken bij besluitvorming. Met inspraak worden inwoners en stakeholders in het algemeen betrokken bij het voorbereiden, vormen en uitvoeren van beleid van de overheid. Daarnaast worden door de reacties en kennis van inwoners en stakeholders de plannen beter.

De Visie Klimaatadaptatie en de Visie Water en Riolering hebben gelijktijdig van 17 juni t/m 29 juli 2021 ter inzage gelegen. Beide visies zullen ook gelijktijdig door de raad worden vastgesteld, omdat er een grote samenhang is tussen beide stukken. Inwoners, ondernemers, stakeholders, belangengroepen en andere belanghebbenden hebben in die periode kunnen reageren op beide concepten. In de periode hebben we 29 reacties ontvangen op de Visie Klimaatadaptatie en 3 reacties op de Visie Water en Riolering. In deze reactienota zijn alle inspraakreacties opgenomen en beantwoord.

De leidraad voor participatie kent drie participatieniveau 's: raadplegen, adviseren en co-creëren. Voor de beide visies hebben we gekozen voor 'raadplegen'. Zowel de Visie Klimaatadaptatie als de Visie Water en Riolering zijn strategische nota's met een horizon tot 2050 waarin de ambitie, uitgangspunten en plan van aanpak van een klimaatbestendig en waterrobuust Utrecht zijn opgenomen. Het betreft de gehele stad. De aanpak 'raadplegen' houdt in dat de gemeente vraagt om meningen, ervaringen en ideeën. De gemeente bepaalt de agenda en gebruikt waar mogelijk de reacties van betrokkenen bij het vervolgproces. De reacties zijn voor de gemeente niet bindend. De beide visies worden onderdeel van de gemeentelijke omgevingsvisie en daarvoor is de inspraakprocedure op de plannen na vaststelling door college.

Leeswijzer
In het eerste hoofdstuk is beschreven tot welke aanpassingen de inspraakreacties hebben geleid, een toelichting op de belangrijkste inspraakpunten en een samenvatting van de reacties op sociale media. Verder zijn de belangrijkste punten uit de gesprekken met de partners opgenomen. In hoofdstuk 2 zijn de inspraakreacties voor de Visie Klimaatadaptatie met antwoord opgenomen in een tabel en in hoofdstuk 3 is dit voor de Visie Water en Riolering gedaan. In de bijlagen staan de inspraak- en antwoordbrieven en gespreksverslagen met partners.

1 Samenvatting aanpassingen in visies

De beide visies zijn op diverse punten aangevuld en punten die meerdere keren werden benoemd zijn in dit hoofdstukken uitgebreid beschreven. In onderstaande tabel staan de belangrijkste fysieke wijzigingen op basis van de inspraak:

Visie Klimaatadaptatie

Paragraaf 1.2	Relatie en samenhang tussen Visie Klimaatadaptatie en Visie Stadswater is benoemd
Paragraaf 2.1.2	Kwetsbaarheid als het stedelijk watersysteem niet meer water kan afvoeren via de Vecht en het Amsterdam-Rijnkanaal is toegevoegd
Paragraaf 2.1.5, alinea Biodiversiteit	Kwetswaarheden voor oppervlaktewater zijn benoemd
Paragraaf 3.1, alinea Onderbouwing vasthouden regenwater	De onderbouwing bij 90% water vasthouden doelstelling is aangevuld met mm berging. De ambitie om bij locaties 45-70 mm op te leggen indien het verhard oppervlak met minimaal 500 m2 wordt vergroot en bij hoogstedelijke gebiedsontwikkeling is toegevoegd
Paragraaf 4.2, alinea we houden het hoofd koel	Zijn de voorkeuren voor bomen, groene gevels toegevoegd ten opzichte van het gebruik van airco's.
Paragraaf 4.2, alinea we houden de stad leefbaar	Het beperken van de gevolgen van overstroming is toegevoegd.
Paragraaf 4.4, alinea gevolgenbeperking	Uitwerking van laag 2: voorkomen door ruimtelijke ontwikkelingen is aangevuld
Paragraaf 4.4, alinea klimaatadaptatieparagraaf	De rol van HDSR en samenwerking hierin is toegevoegd
Hoofdstuk 5	Toegevoegd de belangrijkheid van maatschappelijke baten, maar ook dat deze nog niet zijn meegenomen in de rekenmethode, omdat dat die er nog niet is

Visie Water en Riolering

Paragraaf 1.3	Is een beschrijving van de inspraakprocedure toegevoegd
Paragraaf 2.4	De kwetsbaarheid toegevoegd als het stedelijk watersysteem van de stad Utrecht bij extreme neerslag niet meer water kan afvoeren via de Vecht en het Amsterdam-Rijnkanaal
Paragraaf 3.4, alinea circulaire opgave	Opgave toegevoegd dat dit ook betekent dat het water- en rioleringssysteem natuurinclusief is, ofwel geschikt voor planten en dieren.
Paragraaf 3.4, alinea hergebruik van bagger	Toegevoegd dat het gaat om hergebruik van schone bagger, wat aan de criteria voor hergebruik voldoet.
Paragraaf 3.6, onderwerp waterkwaliteit	Toegevoegd dat we naast de Utrechtse soorten die we willen behouden en stimuleren ook soorten hebben die we bestrijden.
Paragraaf 5.1.1	Toegevoegd dat we binnen de bebouwde kom bij nieuwbouwontwikkelingen geen alternatieve decentrale verwerkingsvormen voor afvalwater (nieuwe sanitatie genoemd) gaan onderzoeken, omdat wij de centrale zuivering de meest doelmatige plek vinden om afvalwater te zuiveren en energie en grondstoffen terug te winnen.

	Buiten de bestaande bebouwde vinden we onderzoeken naar de haalbaarheid van alternatieve decentrale zuiveringen wel de moeite waarde.
Paragraaf 5.1.2	Toegevoegd wanneer we in plaats van rioolvervanging relining (het constructief versterken van een rioolbuis) kunnen toepassen.
Paragraaf 5.1.2	Explicieter aangegeven dat we ons bij vervanging inspannen om onze objecten en systemen te laten voldoen aan de dan geldende doelstellingen voor de maatschappelijke opgaves zoals klimaatadaptatie, circulair, duurzame energie en natuurinclusief.
Paragraaf 5.2.1	Een extra argument toegevoegd in welke situaties we mogelijk niet afkoppelen, namelijk dat het hemelwater dat op het riool wordt geloosd dermate vervuild is dat het terugbrengen in de bodem of oppervlaktewater zonder zuiveringsstap onverantwoord is.
Paragraaf 5.2.1	Bij de voorkeursvolgorde toegevoegd dat infiltratie ook de voorkeur heeft boven lozing op oppervlaktewater vanwege de zuiverende werking van de bodem en het beperken van de piekafvoer bij extreme neerslag.
Paragraaf 5.2.2	Is toegevoegd in welke situaties we bij ontwikkellocaties een hogere bergingsnorm (kunnen) opleggen dan de gangbare 15 mm behorende bij de doelstelling om minimaal 90% van de jaarlijkse neerslag vast te houden.
Paragraaf 5.4.3	Als uitgangspunt toegevoegd dat wij voor het aanplanten en maaien van watergangen en oevers conform ons zelfbeheerbeleid ervoor open staan om dit onderhoud te laten uitvoeren door bewoners, omdat die meer maatwerk kunnen leveren.

Mitigatie versus adaptatie

Het punt dat we als stad klimaatneutraal moeten worden werd veelvuldig benoemd bij de inspraak Visie Klimaatadaptatie. Zo werd er aangegeven dat de gemeente Utrecht zich niet alleen moet richten op het aanpassen aan het veranderende klimaat, maar ook actief klimaatverandering tegen moet gaan. Het tegengaan van klimaatverandering valt onder de noemer mitigatie en aanpassen onder adaptatie. Klimaatverandering is een feit, daar ontkomen we niet aan, dus moeten we ons op een veranderend klimaat aanpassen. In de Visie Klimaatadaptatie is de keuze gemaakt om alleen in te gaan op adaptatie. Mitigatie valt binnen andere beleidsvelden, zoals de energietransitie en circulaire economie. Dat betekent niet dat er geen samenhang is, want die is er zeker. We werken parallel aan de beide opgaven. Maatregelen in adaptatie zoals ontharding en vergroening dragen ook bij aan mitigatie. Echter wordt in deze visie alleen de adaptatieopgave beschreven.

IPCC

In augustus 2021 is het 6de IPCC-rapport uitgekomen, hierin wordt de urgentie tot adaptatie wederom duidelijk. De bevindingen uit het 6e IPPC-rapport zijn nog niet meegenomen in de visie. In de visie is uitgegaan van de klimaatscenario's die het KNMI in 2014 heeft gepubliceerd. In oktober 2021 komt het KNMI met het Klimaatsignaal '21 en dit is de Nederlandse duiding van het IPCC-rapport. Medio 2023 komen de nieuwe Nederlandse klimaatscenario's uit, die op het nieuwste IPCC-rapport zijn gebaseerd. Op basis van de klimaatscenario's '23 voeren we vervolgens nieuwe stresstesten uit. Hieruit zal blijken of we aanpassingen op de klimaatadaptatiedoelstellingen en daarmee de Visie Klimaatadaptatie willen doen.

Tussendoelen en indicatoren

In verschillende inspraakreacties werden er zorgen geuit over het ontbreken van concrete tussendoelen en indicatoren. Deze zijn nodig om te kunnen evalueren of we op schema liggen om de doelen te halen. Het formuleren van goede, realistische, tussendoelen is nog in ontwikkeling en is onderdeel van de uitvoering van de visie. Het formuleren van goede indicatoren is echter ingewikkeld. Ook landelijk zijn nog geen bruikbare indicatoren geformuleerd, die jaarlijks te actualiseren zijn. De

meest gehanteerde indicatoren zitten in de stresstesten, maar het is niet realistisch om die elk jaar uit te voeren. Op dit moment hanteren wij al een aantal indicatoren voor water en groen in het Duurzaamheidsverslag. Deze gaan over de hoeveelheid groen en water per huishouden en het aantal hectare dat ieder jaar wordt afgekoppeld. Wij kijken ieder jaar of bijstelling of aanvulling op de indicatoren nodig is. Wij zijn aangehaakt bij de (landelijke) onderzoeken naar indicatoren en blijven dit doen. Wanneer dit leidt tot indicatoren, dan zullen we die zeker gaan gebruiken.

Flora en fauna
In diverse inspraakreacties zijn diverse punten ingebracht met relatie tot flora en fauna en biodiversiteit. Het betrof met name onderwerpen die gemist werden. Deze hebben we waar nodig toegevoegd. Zo hebben we in de Visie Klimaatadaptatie de gevolgen benoemd van klimaatverandering voor de oppervlaktewaterkwaliteit en daarmee voor flora en fauna expliciet. In de Visie Water en Riolering hebben we onderwerpen explicieter benoemd, bijvoorbeeld de bestrijding van exoten, zelfbeheer en de opgave om onderhoud, vervangingen en verbeteringen ook natuurinclusief uit te voeren.

Sociale media
Bij de ter inzagelegging van de visies is er de mogelijkheid geboden om via sociale media te reageren. Hierbij de rode draad van de reacties op sociale media. Op Instagram is gevraagd wat voor inwoners hordes er zijn om klimaatbestendig te worden. Ook zijn er wensen en ideeën opgehaald. Hieruit blijkt dat huurders het moelijker vinden om maatregelen te nemen. Ze willen vaak wel, maar weten niet hoe ze bijvoorbeeld een groen dak kunnen realiseren. Ze zijn afhankelijk van de verhuurder en/of eigenaar en deze wil niet altijd meewerken. Verder zie je dat het voor VVE's ook een drempel is om bijvoorbeeld een groen dak aan te leggen. De kosten van een groen dak wordt ook genoemd als horde. Verder wil men graag geveltuintjes, maar in de praktijk blijkt dat vaak lastig door smalle stoepen en vernielingen. Ze willen graag weten wat wel en niet mag ten aanzien van geveltuinen. Inwoners kwamen ook met de maatregel die in de visie wordt genoemd, minder tegels en meer groen.

Een praktische drempel is: hoe maak ik een balkon klimaatbestendig. Bij tuinen is het vaak wel duidelijk: bomen en groen aanplanten en verharding eruit. Ook willen mensen graag een groene gevel, maar gaan zij er van uit dat de stoep te smal is. De opgehaalde reacties via de sociale media gebruiken wij om in de uitwerking van de visie maatwerk te leveren. In de communicatiecampagne kan extra aandacht gegeven worden aan het realiseren van geveltuinen en een klimaatbestendig balkon. Ook wordt er gekeken op welke wijze wij kunnen ondersteunen bij het realiseren van groene daken als inwoners dit willen.

Partners
Tijdens het opstellen van de visies en de inspraak zijn diverse partners betrokken. Tijdens de inspraak hebben we gesprekken gevoerd met het Hoogheemraadschap Stichtse Rijnlanden, Provincie Utrecht en het Waterschap Amstel, Gooi en Vecht/Waternet. Daarnaast hebben we een uitgebreide inspraakreactie van de Natuur en Milieufederatie Utrecht ontvangen.
In de bijlagen zijn de inspraakbrieven van HDSR, Waterschap AGV/Waternet en NMU opgenomen. Ook is er een gespreksverslag van het overleg met de Provincie Utrecht opgenomen. De inspraakbrieven zijn per brief beantwoord en opgenomen als bijlagen bij de reactienota. Alle partners geven aan graag te willen samenwerken met de gemeente om Utrecht klimaatbestendig en waterrobuust te maken en wij gaan deze samenwerking graag aan. Zoals wij al aangeven in de Visie Klimaatadaptatie, we kunnen het niet alleen.

Hoogheemraadschap Stichtse Rijnlanden (HDSR)
HDSR heeft aparte reacties gestuurd op beide visies.

Visie Klimaatadaptatie
HDSR: "Complimenten voor de Visie Klimaatadaptatie het is een concreet, leesbaar en ambitieus document geworden".

HDSR heeft in hun gesprek en inspraak aangegeven dat zij graag bij waterberging concrete ambities in mm zien en de ambitie (40 mm-70 mm) te formuleren. Wij hebben als basis de doelstelling 90% neerslag vasthouden en deze is leidend. Wij hebben het volgende aangepast en toegevoegd:

Als doelstelling streven we ernaar om minimaal 90% van de jaarlijkse neerslag vast te houden via de eerste drie stappen. Bij de meest gangbare bodemopbouw en infiltratiecapaciteit in Utrecht betekent dit dat er een bergingsvoorziening nodig is met de inhoud van 15 mm (15 liter per m2) over het aangesloten verharde oppervlak. Hiermee vergroten we de sponswerking van de stad en voorkomen we schade door droogte.

De grens van 90% hanteren we omdat als je meer dan 90% wil vasthouden er relatief hoge investeringen gedaan worden voor voorzieningen die bijna nooit nodig zijn. De kosten wegen in dat geval niet meer op tegen de baten. Een vergelijkbare doelstelling is gehanteerd bij de ontwikkeling van de wijk Leidsche Rijn.

In specifieke gebieden hanteren we een hoger percentage berging van de jaarlijkse neerslag. Daar zetten we in op een hogere berging van 45 tot 70 mm. Deze gebieden zijn locaties waar de verharding met meer dan 500 m2 toeneemt. Ook bij de te transformeren hoogstedelijke gebieden, met weinig beschikbare openbare ruimte voor waterberging, leggen we een hogere bergingseis op bij de bouwkavels. In die gebieden is dan, bij de meest gangbare bodemopbouw (conform de richtlijnen van HDSR) een infiltratievoorziening met een inhoud van 45 liter hemelwater per m2 aangesloten verharding of een alternatieve waterberging vereist. De keuze om in te zetten op een hogere berging voor het vasthouden van de jaarlijkse neerslag nemen we in overleg met waterschap en provincie bij de vaststelling van het programma van eisen voor een specifiek gebied.

Visie Water en Riolering
HDSR geeft aan dat de juiste accenten in de visie gelegd worden voor een waterrobuuste, duurzame en gezonde leefomgeving en dankt de gemeente voor het betrekken van HDSR bij het tot stand komen van de Visie.

HDSR uit ook hier haar zorgen over de te lage ambitie op het gebied van waterberging bij nieuwbouw. Dit heeft geleid tot dezelfde aanpassingen als in de Visie Klimaatadaptatie (zie verder de reactie bij Visie Klimaatadaptatie). Daarnaast uit HDSR haar zorgen voor de gevolgen van het volledig ontvlechten van het afvalwater- en hemelwatersysteem voor de oppervlaktewaterkwaliteit als gevolg van vervuild hemelwater of foutieve vuilwateraansluitingen op het hemelwatersysteem. Wij delen de conclusie dat dit onderwerp in de inspraakversie onvoldoende benoemd is en hebben dit onderwerp toegevoegd, bijvoorbeeld door bij de criteria die bepalen of ontvlechten mogelijk is ook de kwaliteit van het afstromende hemelwater als criterium op te nemen. Tevens hebben we n.a.v. de inspraakreactie van HDSR ons standpunt m.b.t. nieuwe sanitatie (het lokaal zuiveren van afvalwater) opgenomen. Te weten te onderzoeken bij uitbreidingen buiten de bebouwde kom, niet de voorkeursoplossing bij nieuwbouw of herontwikkeling binnen de bebouwde kom.

Waterschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV)/Waternet
Waternet, namens het waterschap Amstel Gooi en Vecht, complimenteert de gemeente Utrecht met de Visie Klimaatadaptatie Utrecht en de Visie Water en Riolering.

AGV geeft aan raakvlakken met de “Afspraken Klimaatadaptief Bouwen” van de Provincie Utrecht te zien. Hierin zijn prestatie-eisen opgenomen voor hitte, droogte, wateroverlast, biodiversiteit & natuurinclusiviteit, bodemdaling en gevolgenbeperking van overstromingen. Dezelfde thema’s die in de Visie Klimaatadaptatie staan. AGV adviseert de gemeente Utrecht om deze prestatie-eisen over te nemen in de Visie Klimaatadaptatie en de Visie Water en Riolering.

Wij herkennen dat de doelstelling in onze visies afwijkt van op de prestatie-eis voor wateroverlast voor berging eigen terrein. Wij hebben in diverse herinrichtings- en nieuwbouwprojecten geprobeerd de hoge waterbergingseis te realiseren. Wij constateren daarbij dat dit ruimtelijk forse consequenties heeft en daarbij tot aanzienlijk hogere investeringskosten leidt. Daarnaast zijn wij van mening dat het in hoog stedelijk gebied vaak doelmatiger en robuuster is om de extra waterberging te concentreren in robuuste groen- of oppervlaktewaterstructuren in de openbare ruimte. Wij houden daarom vast aan onze eigen doelstelling, maar hebben wel de mogelijkheid toegevoegd dat we in specifiek aan te wijzen locaties een hogere waterbergingseis op eigen terrein kunnen opleggen en dat dit in elk geval geldt bij ontwikkellocaties die leiden tot een aanzienlijke toename van het verhard oppervlak.

Als gemeente zijn wij actief betrokken bij het opstellen van de ‘Afspraken Klimaatadaptief Bouwen’. Op dit moment gaan wij na wat de afspraken betekenen voor de gemeente Utrecht en onze opgave klimaatadapatie. Daarom hebben wij besloten om het convenant nu nog niet te ondertekenen, maar eerst onze lokale ambitie en doelstellingen in de Visie Klimaatadaptatie bestuurlijk te laten vaststellen. Vervolgens zullen wij besluiten of wij het convenant met ‘Afspraken Klimaatadaptief Bouwen’ ondertekenen en in hoeverre wij de hierin opgenomen afspraken overnemen in onze lokale regelgeving.

Provincie Utrecht
De provincie is blij verrast met de visies, vooral de mate van concreetheid, de keuze van financiering en de lange termijn. Volgens de provincie kan dit een voorbeeld voor andere gemeenten in de regio zijn. Het geeft mogelijkheden en kan helpen in de discussie. Ze zien mogelijkheden om samen te werken op diverse projecten bijvoorbeeld coolregion project. De visies geven aanknopingspunten waar de gemeente en de provincie kunnen samenwerken.

Natuur en Milieufederatie Utrecht (NMU) op de Visie Klimaatadaptatie
NMU onderschrijft de hoge ambities onderschreven. Zij vindt het positief dat Utrecht kiest voor vergroenen van de stad en het vergroten van de sponswerking. Aandachtspunten zijn het ontbreken van de concrete uitwerking van de ambities. Er zijn geen tussendoelen benoemd en geen indicatoren. Monitoring is hierdoor moeilijk en eventuele bijsturing. De doorwerking in de Visie Klimaatadaptatie is in de hierboven aangegeven paragraaf tussendoelen en indicatoren beschreven.

Verder kwam zowel bij NMU als MCU het punt over gebruik airco’s. In de Visie Klimaatadaptatie geven we aan dat dit niet wenselijk is, omdat het naast een groot energieverbruik ook de openbare ruimte verwarmd. Wij hebben in de Visie Klimaatadaptatie alternatieven aangegeven, zoals zonwering, bomen, groene gevels en daken. Als suggestie geeft NMU aan dat hier een voorkeursvolgorde wenselijk is, waarbij de laatste keuze airco’s zijn. Dit vinden wij een goed idee en willen dit bij de uitvoering van klimaatadaptatie meenemen en verder uitwerken in relatie tot het klimaatbestendig bouwen/maken van woningen.

NMU heeft de verder de volgende ideeën, zoals gebruik maken van de klimaatambassadeurs, actieve vrijwilligers, van het duurzame daken en servicepunt. Daarnaast een rol spelen in wijk- en buurtprojecten, communicatie en bewustzijn op vergroening en klimaatbestendige inrichting.

2 Reacties op het concept Visie Klimaatadaptatie

Visie Klimaatadaptatie

	Reactie belangstellenden op concept **Hieronder wordt de inhoud van de inspraakreacties vermeld. Alle persoonlijke en adresgegevens zijn geanonimiseerd**	**Antwoord**
1	Wij hebben kennisgenomen van de conceptvisie klimaatadaptatie, een ambitieus document wat zeker onze instemming heeft. Graag willen wij reageren op de wijze om inwoners te betrekken zoals beschreven in paragraaf 4.3.2. Inwoners die zoals beschreven onmisbaar zijn voor klimaatadaptatie. Toch ademt deze paragraaf een afwachtende houding uit. Bewoners krijgen op allerlei wijze informatie en advies aangeboden waarbij het afwachten is of bewoners tot actie overgaan. Ontzorgen als instrument om bewoners tot actie te bewegen is nauwelijks uitgewerkt. En het is juist ontzorgen dat hand in hand met bewustwording de motor is om tot significante resultaten te komen. Ook ontbreekt het aan slagkracht omdat het beleid zich vooral lijkt te richten op individuele bewoners en zich beperkt tot privé tuinen. Onze oplossingen: Het is belangrijk toe te voegen op welk wijze bewoners kunnen bijdragen aan de openbare ruimte om deze te ontharden en te vergroenen. Er is inmiddels ervaring opgedaan met vergroenen van de openbare ruimte door bewoners in de wijk Voordorp en Veemarkt met als resultaat de aanleg van 165 geveltuinen, 50 nieuwe groenvakken en veel groene boomspiegels in zelfbeheer. Uitgangspunt van dit verkregen resultaat is bewoners te verleiden, zodat zij de openbare ruimte(lees: bestaande en nieuwe groenvakken, boomspiegels en geveltuinen) als een verlenging van hun eigen tuin ervaren. Bewoners die ‘eigenaarschap’ ervaren nemen daar verantwoordelijkheid voor. *Ontzorgen en ‘eigen keuze plantenpakket’*, is hierbij de sleutel voor succes, waarbij de tegenprestatie zelfbeheer is (wat idealiter dan niet meer als zelfbeheer beschouwd wordt). Onder ontzorgen en eigen keuze wordt verstaan dat grootte van aan te leggen groenvak in overleg gaat met bewoner, deze aangelegd wordt door gemeente en bewoner keus krijgt tussen verschillende soorten bij- en vlindervriendelijke plantenpakketten met aanplant	In de visie is op hoofdlijnen beschreven wat de rol van inwoners is. De wijze waarop is niet uitgeschreven. Dit is op de website van de gemeente deels beschreven, maar daarnaast zijn er ook vele websites die aangeven wat bewoners kunnen doen. We gaan in de uitvoering op projectniveau uitwerken hoe we inwoners beter kunnen betrekken, ontzorgen en stimuleren om maatregelen te nemen. We nemen jullie aanbevelingen hierin zeker mee. De inspraakreactie heeft niet geleid tot aanpassingen in de visie.

	instructies. Levering van planten geschiedt door gemeente waarna bewoners met het plantadvies zelf planten. Slagkracht en kostenefficiëntie kunnen worden vergroot door *het beleid te richten op straat- en wijkaanpak, samen met bewoners*. Een strategisch goede keuze kan zijn als de gemeente (in overleg met een buurtinitiatief) een straat kiest, die bv kan passen in een groene wandelroute met goede mogelijkheden voor ontharding met nieuwe groenvakken/geveltuinen. Als eerste wordt geïnventariseerd waar bewoners zelfbeheer willen. *Tegelijkertijd wordt elke eigenaar die een stenen privé tuin heeft uitgenodigd om mee te doen* onder vergelijkbare voorwaarden. Het deel waar geen groen zelfbeheer mogelijk is komt in handen van onderhoud door gemeente. Daar waar zinloze verharding niet omgezet kan worden naar een groenvak vormt open bestrating een alternatief. Belangrijke voorwaarden bij deze aanpak zijn: Een vast aanspreekpunt bij Wijkservice & Onderhoud dat bekend wordt voor bewoners en in de wijk zichtbaar aanwezig is. Een op te stellen lijst en plattegrond van alle potentiële onthardingsvakken met inventarisatie welke in aanmerking komen voor groen zelfbeheer, groen gemeentebeheer en open bestrating. Beschikbaarheid van lijsten van sterke bij- vlindervriendelijke planten en heester soorten. Niet noodzakelijk maar belangrijk kan zijn een groen wijkinitiatief van bewoners die dit proces faciliteren.	
2	Uw plannen in de visie zijn ontoereikend en de doelstelling moet gehaald worden in 2030, niet in 2050. U heeft toch zelf de noodtoestand uitgeroepen? GEEN VERGUNNINGSVRIJE UITBOUW MEER VAN 4 METER Ik wil uw aandacht vragen voor het volgende: bij vrijwel alle verkochte huizen in mijn wijk (Tuindorp) wordt door de nieuwe eigenaren vergunningsvrij 4 meter uitgebouwd. Het is eerder de regel dan de uitzondering geworden. Voorts maken ze grote terrassen en gigantische overkappingen om onder te zitten op hun lounge meubilair. Mijn nieuwe buren achter en links hebben in één jaar tijd effectief 70% van hun achtertuin teniet gedaan. Dit is een tendens van een nieuwe generatie, waarvoor de eeuwenoude huizen kennelijk nooit groot genoeg zijn.	De Visie Klimaatadaptatie gaat over het aanpassen aan het veranderende klimaat en niet over het tegengaan van klimaatverandering, dat betreft mitigatie. Het gemeentelijk beleid om klimaatverandering tegen te gaan wordt onder andere vastgelegd in de opgaven energietransitie en circulaire economie. In de Visie Klimaatadaptatie is gekozen voor het jaar 2050 om klimaatbestendig te zijn omdat dit landelijk is afgesproken tussen landelijke, regionale en gemeentelijke overheden. Wij sluiten ons hierbij aan en willen dit realiseren door vanaf nu alle werkzaamheden en ruimtelijke ontwikkelingen klimaatbestendig te maken. In de Visie geven wij aan dat de gekozen ambitie geen verboden of verplichtingen zijn, maar uitgaan van het goede voorbeeld geven en voor het stimuleren en faciliteren van de inwoners. De inspraakreactie heeft niet geleid tot aanpassingen in de visie.

	Dit is funest voor de stad. Geen groen meer, geen dieren, geen bomen, nóg meer waterafvoer via het riool, hitte, droogte…. Hoeveel groene aarde zal er verloren gaan wanneer in de komende decennia elk verkocht huis met 4 meter vergunningsvrij wordt uitgebouwd? MAAK UITBOUWEN MET ONMIDDELIJKE INGANG ONMOGELIJK EN ILLEGAAL. Er is nog een andere reden waarom dit van groot belang is. Door bezuinigingen kan de gemeente zelf geen toezicht meer houden op de uitbouwen. Daarom is het vergunningsvrij geworden. Dat leidt nu al tot hele grote problemen. Je mag ook de constructie van een huis vergunningsvrij veranderen. Overal waar dit gebeurt hebben buren overlast met gescheurde muren en andere ellende. Als de gemeente geen geld meer heeft voor het verstrekken van vergunningen en het controleren op degelijke bouw, dan moet je het niet vergunningsvrij maken maar juist het omgekeerde: het voortaan verbieden. En helemaal gezien de acute klimaatproblemen lijkt me dit een héél gemakkelijke en voor de hand liggende maatregel.	
3	Twee jaar geleden - 12 juli 2019 – riep de gemeenteraad van Utrecht de klimaatnoodtoestand uit. De Raad gaf aan het college van Burgemeester en Wethouders de opdracht zich maximaal in te spannen om de opwarming van de aarde zoveel mogelijk te beperken. Twee jaar later, is de daad, ondanks diverse reminders van diverse milieuorganisaties waaronder Extinction Rebellion, nog steeds niet bij het woord gevoegd! **Visie Klimaatadaptatie** Op 17 juni 2021 is de Visie Klimaatadaptatie uitgebracht. In deze visie staat welke maatregelen de gemeente Utrecht wil nemen om de stad voor te bereiden op het veranderende klimaat. De notitie gaat in op de risico's van klimaatverandering, waaronder hitte, droogte, wateroverlast, overstroming en afname van planten en dieren (biodiversiteit). De heer Diepenveen, wethouder openbare ruimte, heeft aan inwoners van Utrecht gevraagd input te leveren op deze visie en mee te helpen aan realisatie ervan. Als betrokken én bezorgde inwoner van de stad Utrecht, doe ik dat graag. Hieronder kunt onze reactie lezen. **Klimaatverandering = klimaatcrisis** Helaas zijn de door de gemeente Utrecht geformuleerde visie en voorstellen volstrekt onvoldoende om een optimale klimaatadaptatie te realiseren. Mijn belangrijkste bezwaar is, dat de visie uitgaat van een klimaatbestendig 2050. Als dan pas alle kwetsbaarheden die op ons afkomen zijn aangepakt, is het te laat.	Net als u willen we zo snel mogelijk naar een klimaatneutrale stad. Daarvoor werken we nu samen met onze partners en bewoners aan projecten om energie te besparen, duurzame energie op te wekken en nemen we stappen om buurt voor buurt over te gaan op duurzame manieren van koken en verwarmen. Dit vraagt van iedereen inspanningen die binnen zijn of haar mogelijkheden liggen. Hoe wij bewoners hierbij helpen en hoe bewoners ons hierbij (kunnen) helpen is te vinden op Energie | Gemeente Utrecht, https://www.utrecht.nl/wonen-en-leven/duurzame-stad/energie/. De klimaatverandering is een feit, we moeten ons voorbereiden op een veranderend klimaat. Met deze visie klimaatadaptatie geven we invulling aan de aanpassingen die we in de stad moeten gaan doen aan het veranderde klimaat, waarop we ons ook moeten gaan voorbereiden. Als stip op de horizon gaan we in deze visie uit van 2050, ook omdat we dit landelijk hebben afgesproken met landelijke, regionale en gemeentelijke overheden. Dit betekent niet dat we tot 2050 wachten om aan de slag te gaan. Utrecht werkt daarnaast ook aan een circulaire stad waarbij op tal van fronten ook het klimaat is gediend en wordt gewerkt aan CO2-reductie. Denk aan minder milieubelastend bouwen (zogenaamd circulair bouwen), circulair ondernemen, circulair inkopen en zorgen dat afval weer is in te zetten als grondstof. Zo draagt Utrecht Circulair ook bij aan de benodigde energietransitie. Als gemeente kiezen we ervoor om aan te sluiten aan het landelijk beleid omdat we als gemeenten juist ook anderen nodig hebben om resultaat te bereiken door zoveel mogelijk mee te koppelen aan andere trajecten.

	Inmiddels zijn alle (klimaat)wetenschappers het erover eens dat klimaatverandering en de daarmee gepaarde schade aan biodiversiteit, zich veel sneller voltrekt dan eerder gedacht. Klimaatverandering dekt derhalve de lading niet en geeft ten onrechte een gevoel van rust, we leven in een klimaat- en ecologische crisis. Een crisis, die als we niet nu handelen, extreme gevolgen heeft voor al het leven op aarde. Oók voor de inwoners van Utrecht. Het onlangs gelekte IPCC rapport schetst een angstaanjagend beeld voor de wereld in 2050. We zien de gevolgen echter vandaag al, op allerlei plekken ter wereld, denk aan Canada en Pakistan. Ofwel: Het klimaat is een drempel overgegaan, waarna extreme temperaturen sneller stijgen dan tot nu toe werd gedacht. Dit kan ook in Nederland gebeuren. Met een plek buiten die verkoeling biedt zoals beschreven in de visie Klimaatadaptatie, zijn we er dan ook niet. Voor mensen in kwetsbare posities, denk aan ouderen slecht ter been, jonge kinderen, in onvoldoende geïsoleerde woningen betekent hitte ‘nowhere to run, nowhere to hide’ met klimaatdoden tot gevolg. Geert Jan van Oldenborgh, werkzaam bij het KNMI en hoogleraar in het Engelse Oxford, zegt: "*Als je me een jaar geleden had gevraagd wat de hoogst mogelijke temperatuur van een hittegolf zou zijn daar, zou ik hebben gezegd: waarschijnlijk twee graden boven het vorige hitterecord. Maar het werd bijna vijf graden heter. Hoe dit kan, weten we dus eigenlijk echt nog niet. En dat maakt ons erg bezorgd.*" **Handel nu** Hoe snel we de uitstoot van broeikasgassen ook naar beneden brengen, verhitting van de aarde met 1,5 graden is niet meer tegen te houden. Alleen wanneer we NU actie ondernemen kunnen we de meest rampzalige klimaatscenario’s nog afwenden, aldus het IPCC, het klimaatpanel van de VN, in haar uitgelekte rapport. Alle signalen staan op rood. De grenzen waarbinnen we ons als mensen nog kunnen aanpassen komen daarmee steeds sneller in zicht. In de door u gepresenteerde visie, zie ik de ernst van deze prangende kwestie onvoldoende terug. Veel hangt af van de vrijwillige en vrijblijvende goodwill van burgers en bedrijven. Daarmee wordt een groot deel van de verantwoordelijkheid, bij de burger gelegd. De Covid-19 crisis heeft echter duidelijk gemaakt dat nood heilige huisjes, zoals ‘de overheid mag niet ingrijpen in de privé-sfeer’, kan breken. Juist politici moeten opkomen voor het collectieve lange termijn belang om zo ook de toekomst van de generaties na ons te beschermen. **Laat burgers beslissen** De burger, die wil wel. Zo lieten cijfers van CBS onlangs zien, dat driekwart van de Nederlanders zich zorgen maakt over gevolgen klimaatverandering (CBS, 2021). De wijze waarop de transitie de komende decennia vorm krijgt, zal van invloed zijn op de kwaliteit van leven van huidige en volgende generaties (SCP, 2021). Ervaren eerlijkheid,	We vinden het fijn als burgers betrokken zijn bij hun stad en mee willen denken over het beleid. Daar bieden we op verschillende manieren ruimte voor zoals bijvoorbeeld met deze consultatie, waarbij suggesties kunnen worden gegeven om het beleid te verbeteren. Maar ook in projecten in de wijk waar bewoners samen aan de slag zijn om de straat/buurt/stad groener, duurzamer en socialer te maken, bijvoorbeeld met ondersteuning van het Initiatievenfonds. De inspraakreactie heeft niet geleid tot aanpassingen in de visie.

	effectiviteit, relevantie en bezorgdheid spelen een rol in de mate waarin burgers klimaatregelingen accepteren, zo blijkt uit onderzoek naar het maatschappelijk draagvlak voor klimaatbeleid (TNO, 2021). Dit werd nog eens bevestigd in de participatieve waarde evaluatie over het klimaat (TU Delft, UU, 2021). Van links tot rechts: kiezers willen steviger en eerlijker klimaatbeleid, zo liet ook een rapport van Milieudefensie zien (Milieudefensie, 2021). **Drie uitgangspunten** Ofwel: Alle onderzoeken naar de opinie van burgers over klimaat, laten zien dat de burger veel verder wil gaan dan de overheid tot nu toe doet. Ik wil u dan ook vragen, de ruimte die inwoners geven om adequate maatregelen te treffen optimaal te benutten door de volgende uitgangspunten te hanteren: Vertel de waarheid over de ernst van de situatie, dat is een andere manier van aanspreken dan burgers te bewegen tot lichtvoetig 'tegelwippen'. Doe wat nodig is, we hebben geen tijd te verliezen. Alleen wanneer wij in 2025 onze uitstoot naar netto nul hebben teruggebracht kunnen we de ergste scenario's van klimaat-ontwrichting nog stoppen. Betrek burgers écht en op een ander participatieniveau dan consultatie. Laat burgers meebeslissen en richt bijvoorbeeld een burgerberaad met mandaat in voor een gedragen en adequaat klimaat- en biodiversiteitsbeleid. **2050 is te laat** Tot slot wijs ik u nog op uw eerder gedane belofte om in 2030 klimaatneutraal te zijn. Nog geen twee jaar geleden riep u bovendien de klimaatnoodtoestand uit. U heeft toegezegd om een maximale inspanning te leveren om de opwarming van de aarde zo veel mogelijk te beperken. Belofte maakt schuld. U kunt het niet met mij oneens zijn, dat 2050 te laat is. Naast versnelde adaptatie moet er actief gehandeld worden naar de dreiging die ons te wachten staat; er is per direct actie nodig.	
4	Idem aan inspraak 3	Zie reactie 3
5	Idem aan inspraak 3	Zie reactie 3
6	Idem aan inspraak 3	Zie reactie 3
7	Idem aan inspraak 3	Zie reactie 3
8	Idem aan inspraak 3	Zie reactie 3
9	Idem aan inspraak 3	Zie reactie 3
10	mag ik jullie er aan helpen herinneren dat we al heel lang geleden zeer intensief hadden moeten beginnen met allerlei maatregelen om de uitstoot van Co2 te verminderen...hebben jullie hier genoeg aan gedaan...zet dit als nummer één op je agenda alstublieft, de tijd wacht niet !	Het terugdringen van de uitstoot van CO_2 valt onder mitigatie. De Visie Klimaatadaptatie gaat over het aanpassen aan het veranderende klimaat, zie ook reactie 3. De inspraakreactie heeft niet geleid tot aanpassingen in de visie.
11	Goedemiddag team Klimaatbestendig, burgemeester en wethouders van Utrecht,	Zie reactie 3

	Natuurlijk ben ik blij dat gemeente Utrecht bezig is met duurzaamheid, maar eigenlijk vind ik de plannen te weinig. Graag lever ik daarom mijn input op de Visie Klimaatadaptie die vorige maand is uitgebracht, want ik heb het gevoel dat het lang niet genoeg is. Waar het mij op dit moment vooral omdraait is dat jullie visie tot en met 2050 is. Dat is te laat. Hoe snel we de uitstoot van broeikasgassen ook naar beneden brengen, verhitting van de aarde met 1,5 graden is niet meer tegen te houden. Alleen wanneer we **NU** actie ondernemen kunnen we de meest rampzalige klimaatscenario's nog afwenden. In de door u gepresenteerde visie, zie ik de ernst van deze prangende kwestie onvoldoende terug. Veel hangt af van de vrijwillige en vrijblijvende goodwill van burgers en bedrijven. Daar**mee wordt een groot deel van de verantwoordelijkheid bij de burger gelegd**. De Covid-19 crisis heeft echter duidelijk gemaakt dat nood heilige huisjes, zoals 'de overheid mag niet ingrijpen in de privé-sfeer', kan breken. **Juist politici moeten opkomen voor het collectieve lange termijn belang om zo ook de toekomst van de generaties na ons te beschermen.** Misschien dat het niet sneller 'kan', maar dat niet-kunnen is meer een niet-willen vanuit de gemeente. Wij willen wel, alleen moet het wel op een eerlijke manier gebeuren. Daarom ben ik actief geworden bij Extinction Rebellion Utrecht en wil ik jullie graag wijzen op hun uitgangspunten, omdat het kan helpen te laten zien waar het misgaat in jullie Visie Klimaatadaptie. 1. **Vertel de waarheid** over de ernst van de situatie, dat is een andere manier van aanspreken dan burgers te bewegen tot lichtvoetig 'tegelwippen'. 2. **Doe wat nodig is,** we hebben geen tijd te verliezen. Alleen wanneer wij in 2025 onze uitstoot naar netto nul hebben teruggebracht kunnen we de ergste scenario's van klimaat-ontwrichting nog stoppen. 3. **Betrek burgers écht en op een ander participatieniveau dan consultatie**. Laat burgers meebeslissen en richt bijvoorbeeld een **burgerberaad** met mandaat in voor een gedragen en adequaat klimaat- en biodiversiteitsbeleid. **2050 is te laat** Tot slot wijs ik u nog op uw eerder gedane belofte om in **2030 klimaatneutraal** te zijn. Nog geen twee jaar geleden riep u bovendien de klimaatnoodtoestand uit. U heeft toegezegd om een maximale inspanning te leveren om de opwarming van de aarde zo veel mogelijk te beperken. Belofte maakt schuld. U kunt het niet met mij oneens zijn, dat 2050 te laat is. Naast versnelde adaptatie moet er actief gehandeld worden naar de dreiging die ons te wachten staat; er is per direct actie nodig.	
12	Idem aan inspraak 3	Zie reactie 3
13	Idem aan inspraak 3	Zie reactie 3
14	Idem aan inspraak 3	Zie reactie 3

15	Het is een mooi stuk geworden, erg visueel en geeft duidelijk de noodzaak weer. Ik denk dat wij ([redacted]) hier een voorbeeld aan kunnen nemen om dat ook voor ons vastgoed zo op te zetten.	Dank voor het compliment.
16	Idem aan inspraak 3	Zie reactie 3
17	Ik reageer graag op uw visiedocument klimaatadaptatie. Uw visietekst stelt: “Voor overstroming is een regionale aanpak nodig en dit wordt dan ook regionaal opgepakt door de Veiligheidsregio Utrecht en het netwerk Water & Klimaat”. Een onderbouwing overstroming voorkomen komt in de tekst niet terug. Momenteel werk ik mee aan een verkenning naar de gevolgen van een hoger calamiteitenpeil voor het watersysteem van het Noordzeekanaal /Amsterdam Rijnkanaal. Dit peil zou van het huidige nul m NAP naar +0,2 m NAP kunnen gaan. Deze maatregel verkleint de faalkans van het watersysteem aanzienlijk (momenteel 1/70 per jaar) , een heeft gevolgen voor aanliggende gebieden zoals Leidsche Rijn, afkoppelen van verbindingen met de vecht, maar raakt ook de sterkte en levensduur van waterkeringen, scheepvaart, vrije afwatering van rurale gebieden, functioneren van riooloverstorten, bereikbaarheid etc. Het overstromingsprobleem voor Utrecht is meer dan alleen het risico op een doorbraak van de Lekdijk, zoals u die in uw visie omschrijft. Ook bij problemen met bemaling in IJmuiden en regenval kan de waterstand regionaal oplopen (wat niet in de stresstesten zit volgens mij). Dit heeft ook gevolgen voor Utrecht. Wellicht is het goed om na te denken over: - De koppeling tussen het stedelijke watersysteem en de afvoer naar Vecht en Amsterdam Rijnkanaal, - Gevolgen van hoog water op het Amsterdam Rijnkanaal en een bijhorend maalverbod, zoals de capaciteit van afwatering richting de Vecht. Hoeveel komt de waterstand omhoog, welke problemen geeft dat (bijv riooloverstorten, of nieuw stadsdeel merwedekanaalzone en zijn energiewinning uit oppervlaktewater) en zijn hiervoor maatregelen nodig? - Kan Leidsche Rijn zijn water nog voldoende kwijt als de sluis bij gemaal de aanvoerder wordt dichtgezet? - Wordt in de ruimtelijke ontwikkeling rekening gehouden met de toenemende kwetsbaarheid van het watersysteem en een mogelijk hoger peil?	Het klopt dat we aangeven dat het thema gevolgenbeperking regionaal wordt opgepakt. Wij zijn als gemeente betrokken bij dit onderzoek. Dit onderzoek kijkt niet alleen naar wat te doen en hoe te voorkomen bij een dijkdoorbraak, maar ook naar overstroming door wateroverlast. In paragraaf 4.4 onderzoeksagenda hebben we de tekst aangevuld over het onderzoek gevolgenberking. Wij zijn sinds de zomer 2021 ambtelijk betrokken bij het lopende onderzoek naar een toekomstbestendig Noordzeekanaal en Amsterdam Rijnkanaal. Daarbij zijn wij ons terdege bewust van het belang van beide kanalen voor de opvang en afvoer van extreme buien en de kwetsbaarheid van de stad Utrecht als deze mogelijkheid wordt beperkt door een maalstop richting het Amsterdam Rijnkanaal. Tot deze zomer was ons nog niet bekend dat de voor- en nadelen van een hoger calamiteitenpeil in het Amsterdam Rijnkanaal wordt onderzocht. Maar gezien de mogelijke gevolgen voor de stad werken wij graag mee aan dit onderzoek om een antwoord te krijgen op de vragen die u stelt. Daarnaast leest u in onze Visie dat wij in ons beleid al preventieve maatregelen nemen door in te zetten op het vasthouden van minimaal 90% van de jaarlijkse neerslag. Hiermee maken we de stad minder afhankelijk van de opvang en afvoer van extreme neerslag. Wij hebben in de Visie het vraagstuk toegevoegd in hoofdstuk 2 bij de kwetsbaarheid voor wateroverlast.
18	Adaptatie klinkt als aanpassen, maar we moeten vooral ook inzetten op de strijd tegen de klimaatverandering! Dus maak van Utrecht de groenste stad van Nederland in uitstoot, watergebruik, circulariteit en natuur in de stad. Middels regelgeving, subsidies, stimuleren van initiatieven (bv voedselbos, circulair Hof van Cartesius, eco-wonen, geveltuinen, wadi's, huisisolatie, mobiliteit etc).	De strijd tegen klimaatverandering heeft te maken met klimaatmitigatie, zie ook reactie 3. De Visie Klimaatadaptatie gaat over het aanpassen aan het veranderende klimaat. De inspraakreactie heeft niet geleid tot aanpassingen in de visie.

	We staan globaal bekend om onze wonderschone stad, maak daar een wonderSCHONE stad van! Het zal zich ruimschoots uitbetalen in toerisme, werkgelegenheid, leefbaarheid etc.	
19	Graag wil ik reageren op de conceptvisie klimaatadaptatie van gemeente Utrecht, die t/m 29 juli 2021 Met veel plezier heb ik de conceptvisie klimaatadaptatie doorgelezen. Complimenten voor deze uitgebreide en vergaande visie met een hoog ambitieniveau richting 2050. Ik wil graag de volgende opmerkingen mee geven en mogelijkheden voor verbetering: 1. De route naar 2050 is wat tijd betreft een lange termijn. Wat zijn concrete tussendoelen (smart) tot 2050? Hoe en wanneer worden deze uitgewerkt? 2. Vervolgvraag die hiermee te maken heeft: worden er prestatie-indicatoren ontwikkelt die in de tussentijd worden gemonitoord voor eventuele bijsturing om de doelen te bereiken? 3. Een aantal kaarten uit de stresstesten zijn gebruikt als uitgangspunt voor deze concept visie. Vindt ook monitoring plaats of dit in de praktijk ook realistisch is? 4. Een belangrijk aspect van de leefbaarheid is de hitte in de stad. Hoe wordt de maximum gevoelstemperatuur gemonitord ten opzichte van buitengebied? Hoe kunnen bewoners hierbij een rol spelen? 5. De visie omvat vele groene maatregelen, waaronder het aanplanten van bomen. Hoeveel bomen kunnen of moeten voor de leefbaarheid bijgeplaatst worden en wat is het te verwachten effect hiervan in de binnenstad en omliggende wijken? 6. Per wijk zijn verschillende plekken aanwijsbaar waar de hittestress verminderd kan worden. Kunnen inwoners ook zelf plaatsen aanwijzen of aandragen die voor vergroening in aanmerking komen? 7. Is de wateroverlastkaart (piek van 80 mm, 1 keer in de 100 jaar) nog representatief gezien de veel extremere weerssituatie die recent mogelijk is gebleken in Zuid-Limburg, Belgie en Duitsland? 8. Welk aandeel van het regenwater dient in de bodem te worden gebufferd en blijft dit voldoende beschikbaar voor het huidige en nog aan te planten groen in periodes van droogte? 9. Kansen voor Utrecht: Nederland heeft zich gecommitteerd aan het klimaatakkoord van Parijs. Dit betekent ook dat de CO2-emissies verder moeten worden gereduceerd, wat ook een doel binnen gemeente Utrecht zal zijn. De bodem in gemeente Utrecht (binnen en buitengebied) heeft de potentie om door te zorgen dat meer koolstofvastlegging in de bodem plaatsvindt, te zorgen voor win-wins op zowel het gebied van klimaatadaptatie als -mitigatie. Parallel aan de inzet om het koolstofgehalte van bodems jaarlijks met 0,04 % te laten stijgen, liggen hier kansen voor Utrecht. Door maatregelen van duurzaam beheer mee te nemen in de visie (en uitvoering) op klimaatadaptatie, kan de Utrechtse bodem tegelijk ook zorgen voor een klimaatbestendigere bodem (meer organische stof in de bodem betekent beter watervasthoudend vermogen, betere droogteresistentie, betere biodiversiteit etc.) en voor meer CO2-reductie. Deze aanpak is ook landelijk in ontwikkeling, zoals binnen de landbouwsector. De mogelijkheden hiervan onderzoeken, past prima in de onderzoeksagenda van deze visie.	1. Het klopt dat er nu geen tussendoelen zijn benoemd, in hoofdstuk 1 van de reactienota gaan wij hier nader op in. 2. Zie hiervoor de paragraaf over indicatoren in hoofdstuk 1 van de reactienota. 3. Dit gebeurt in de uitvoering. Via nader onderzoek zal worden nagegaan of de prioriteitsgebieden die zijn bepaald via modelberekeningen ook in werkelijkheid kwetsbaar zijn en prioriteitsgebied moet blijven. Ook kunnen er andere prioriteitsgebieden bij komen als uit meldingen of andere signalen blijkt dat er elders een groot probleem is. 4. De gevoelstemperatuur is nu berekend en in de stresstest weergegeven. De huidige methodiek is gevalideerd met behulp van metingen. Bij de nieuwe stresstesten in 2024 zal hier wederom naar worden gekeken, maar in de uitvoering nemen we dit mee. Met diverse kennisinstellingen zijn we bezig de methodiek te verbeteren. Hierbij kijken we ook naar de werkelijk gemeten temperaturen uit het project hitte meet je stad. Mocht er aanleiding zijn om eerder nieuwe stresstesten uit te voeren dan doen we dat. 5. We hebben een schatting gemaakt als we hittestress willen verminderen via schaduw van extra bomen. In dat geval hebben we ongeveer 60.000 bomen in straten nodig hebben om klimaatbestendig te worden. Hierbij hoort de kanttekening dat dit aantal nodig is als we het hitteprobleem alleen met bomen oplossen. Een boom plaatsen is niet altijd mogelijk maar ook niet altijd de oplossing voor het probleem. In de praktijk zullen er dus geen 60.000 nieuwe bomen hoeven te worden geplant maar ook gekozen worden voor andere, technische, oplossingen. 6. In de volgende fase gaan we kijken hoe we inwoners kunnen betrekken en stimuleren. We nemen hierin het idee mee over aanwijzing van plaatsen door inwoners. Bedankt voor de tip. 7. Op dit moment vinden wij de bui van 80 mm/uur representatief. Dit is een bui met een momenteel een kans van voorkomen van eenmaal per 250 jaar. Gangbaar in Nederland is bescherming tegen een extreme bui met een herhalingskans van eenmaal per 100 jaar. Wij kiezen dus al voor een hoger beschermingsniveau dan landelijk gebruikelijk is Als uit de nieuwe KNMI-scenario's blijkt dat deze bui niet meer representatief is, dan zullen we overwegen ons beleid aan e passen. 8. Op dit moment hebben we gekozen voor de algemene doelstelling om 90% van de neerslag vast te houden. Door ervaring en aanvullend onderzoek brengen we dit de

		komende tijd preciezer in beeld en passen we waar nodig maatwerk toe of passen we de doelstelling aan. 9. Bij koolstofvastlegging volgen we de landelijke route. 10. De inspraak heeft niet geleid tot aanpassingen in de visie.
20	Graag maak ik gebruik van de mogelijkheid om een zienswijze in te dienen op de ontwerp-visie Klimaatadaptatie van de gemeente Utrecht. Ik heb de visie met belangstelling gelezen en kan me er goed in vinden. Het is een brede ambitieuze visie, met een aantal belangrijk acties/stappen om te zetten. Het is jammer dat de doorklik-links naar de kaarten en informatieve sites niet werken, maar dat is niet de reden voor deze zienswijze. Er zijn een paar punten waar ik nog aandacht voor wil vragen, omdat ze in de visie wat onderbelicht zijn: 1. Er worden in de visie Klimaatadaptatie veel rapporten, plannen en visies genoemd die een duidelijke relatie hebben met één of meerdere onderdelen uit de visie. Dat is ook logisch, want klimaatadaptatie is stadsbreed en veelomvattend. Wat ik helaas nog mis in de lijst is de nu in ontwikkeling zijnde Visie Stadswater, vanwege het belang om een goede balans te vinden tussen alle gebruiksfuncties van het water, de aanwezigheid en ontwikkeling van ecologisch gevarieerde oevers en groengebieden, een aantrekkelijke en gezonde leefomgeving en de noodzaak om Utrecht klimaatbestendig te ontwikkelen. In mijn ogen is het essentieel dat de onderlinge samenhang in beide visies wordt onderkend. Ik zou verwachten dat de Visie Klimaatadaptatie een aantal kaders en randvoorwaarden meegeeft die voor wat betreft gebruik en exploitatie in de Visie Stadswater worden uitgewerkt. In de startnotitie Visie Stadswater wordt helaas slechts een nogal korte en vrijblijvende melding gedaan dat het thema klimaatadaptatie raakt aan de visie Stadswater, dat het beleid en de maatregelen daarvoor worden beschreven in de Visie Klimaatadaptatie en dat er regelmatig wordt afgestemd met de collega's die zich daarmee bezighouden. Geconcludeerd wordt dat het niet nodig is om in de Visie Stadswater aandacht aan klimaatadaptatie te besteden. Daarmee blijft volstrekt onduidelijk in hoeverre klimaatadapatie een bepalende factor wordt bij de afwegingen rond de verschillende gebruiksfuncties en exploitatie van vaarwegen en zwemwateren. De Visie Klimaatadaptatie zal daarom explicieter moeten verwijzen naar de Visie Stadswater. 2. Als het gaat om de relevante plannen van partners: hier verbaast het me dat het Waterbeheerprogramma 2022-2027 van de waterschappen niet genoemd wordt. Het ontwerpprogramma van De Stichtse Rijnlanden ligt momenteel – tot 13 september – ter visie en dat van Amstel, Gooi & Vecht vast ook rond diezelfde tijd. Beide programma's gaan voor een groot deel ook over klimaatadaptatie en het stedelijk water en zijn voor de gemeente bijzonder relevant. Ook verbaast het me dat de rol van het drinkwaterbedrijf als relevante partner niet genoemd wordt, in verband met de noodzaak om zuiniger om te gaan met ons drinkwater en de bescherming van ons grondwatersysteem.	Het klopt dat de links niet werkten, excuses daarvoor. In de nieuwe versie is dit verholpen. 1. U heeft gelijk dat de Visie Stadswater ontbreekt bij het overzicht met beleidsstukken die raken aan de Visie Klimaatadaptatie. We hebben deze daarom alsnog opgenomen in hoofdstuk 1.2. 2. Wij onderschrijven het belang van een goede samenwerking tussen de partners. Wij kiezen ervoor om in de Visie alleen te verwijzen naar stukken van de gemeente zelf of waar wij een bijdrage aan hebben geleverd. De noodzaak van zuiniger omgaan met drinkwater en bescherming van grondwatersysteem in relatie tot het drinkwaterbedrijf is opgenomen in waterproof030 en zodoende is Vitens ook een partner, maar beschrijven wij niet separaat in de visie.

	3. Mooi dat communicatie veel aandacht krijgt. Helaas overheerst daarin nog een beetje het beleren en informeren. Er zijn echter ook veel bewoners, ondernemers en organisaties al actief en soms ook heel deskundig. En in elk geval heel gemotiveerd om de handen uit de mouwen te steken voor een groene, gezonde en aantrekkelijke leefomgeving. Is het dan niet ook logisch om uit te spreken dat je dit als gemeente wilt stimuleren en zo nodig verder faciliteren? In elk geval dankbaar gebruik van maken. 4. Tenslotte mis ik in de financiële paragraaf nog de (maatschappelijke) baten en aanvullende doelen die meerwaarde geven, als criterium bij de financiële afweging. Kunnen deze nog worden toegevoegd?	3. Het klopt dat wij graag de inwoners informeren, omdat wij zien dat de bewustzijn op klimaatadaptatie nog niet voldoende is bij alle inwoners. Wij zijn het eens met stimuleren van initiatieven van actieve inwoners, ondernemers en organisatie. Dit nemen wij mee in de uitvoering. 4. Wij zijn het met u eens dat ook andere (maatschappelijke) baten een rol spelen in de financiële afweging. Wij benoemen deze baten in hoofdstuk van de visie met de kanttekening dat het nog lastig om deze te kwantificeren.
21	Idem aan inspraak 3	Zie reactie 3
22	Idem aan inspraak 3	Zie reactie 3
23	Idem aan inspraak 3	Zie reactie 3
24	Idem aan inspraak 3	Zie reactie 3
25	Allereerst willen we de gemeente feliciteren met de totstandkoming van de Visie Klimaatadaptatie. Vanuit de Meet Je Stad community van Milieucentrum Utrecht hebben we vanaf de zijlijn gemerkt dat het proces veeleisend was en langer duurde dan verwacht. We kunnen ons dat voorstellen want de gevolgen van klimaatverandering zijn ingrijpend en strekken zich uit over vele beleidsterreinen. De schade door extreme hoosbuien kan aanzienlijk oplopen. De gevolgen van aanhoudende hitte in de stad zijn nu al te merken. Woningen zijn er vaak niet op ingericht. Ook vanuit de deelnemers aan het Meet Je Stad Utrecht project krijgen we feedback over ervaren hittestress binnenshuis, zoals slaapproblemen. Klimaatverandering sluipt onze levens binnen, is nu al voelbaar. Voor veel stadsbewoners is de voor de hand liggende maatregel de installatie van een airco. Een korte termijn oplossing die klimaatverandering juist in de hand werkt. Hoe gaat de gemeente daar mee om? Dat is misschien ook een kritische noot bij de Klimaatadaptatie Visie. Op een bepaalde manier lijkt het stuk een zekere rust uit te stralen. De noodzaak van klimaatadaptatie wordt stevig onderbouwd maar tegelijk lijkt het jaar 2050 nog ver weg. Het gaat over de kans op overstromingen van eens in de 100 jaar en kaarten laten zien hoe zeldzame gebeurtenissen de stad veranderen. Een schril contrast met de actualiteit van dit moment. In de inspraakperiode alleen al regent het extreme situaties om de stad heen. Een vroege hittegolf, een valwind die enorme schade en schrik veroorzaakt in Leersum, overstromingen die in Duitsland en België vele doden eisen ten gevolge van extreme hoosbuien en tot evacuaties leiden in Limburg en ga zo maar door. De extreme weersomstandigheden van de afgelopen tijd maakt pijnlijk duidelijk dat de stad Utrecht nu of in de nabije toekomst al door extreem weer getroffen kan worden. Wat de vraag oproept of de gemeente daar nu al klaar voor staat. Welke meest kwetsbare gebieden in de stad worden het eerst aangepakt? Hoe voorkom je dat kwetsbare stadsbewoners nu al ziek worden van hittestress? Wat zijn de gevolgen als een valwind de stad Utrecht treft? Heeft de gemeente Utrecht daar een scenario voor klaar liggen?	Wij zijn het eens dat airco’s geen oplossing zijn voor hittestress voorkomen. In hoofdstuk 1 geven wij hier uitgebreid antwoord op hoe we hier mee omgaan. We hebben de prioriteiten op kaart gezet en de volgende stap wordt kijken welke eerste aan te pakken, dit valt samen met projecten van andere programma’s, want we willen zoveel mogelijk meekoppelen. Om te voorkomen dat huidige inwoners ziek worden hebben we een lokaal hitteplan

	Met het burgerwetenschap project Meet Je Stad Utrecht verzamelen wij sinds 2019 veel data over klimaat en creëren we bewustzijn voor klimaatverandering. Wij bouwen een lerende community van stadsbewoners op met een netwerk van meetstations in groene en versteende stadsbuurten en streven naar een ring van meetpunten om de stad heen waarmee we het stedelijk hitte-eiland effect kunnen bestuderen. Het is goed dat dit project ook diverse keren wordt genoemd in de Visie Klimaatadaptatie. Wij zijn blij met deze erkenning en willen in dit project nadrukkelijk samenwerken met de gemeentelijke organisatie. Graag zien wij daarom de gemeentelijke bijdrage aan dit project gecontinueerd. Ondersteuning van dit project draagt bij aan de bewustwording over klimaatverandering en het belang van klimaatadaptatie in de stad. Zo kunnen wij samen optrekken om de invloed van groene daken, schaduwrijke bomen en waterpartijen zichtbaar te maken. In de Visie wordt benoemd dat de gemeente maar zeggenschap heeft over 40 procent van de ruimte in de stad. Er wordt veel verwacht van particulieren die hun tegeltuin opbreken en groen aanplanten. Een prima zaak die ook de biodiversiteit en leefbaarheid in de stad vergroten. De uitdaging is om dit ook bij de bewoners van de stad in beeld en tussen de oren te krijgen. En om hen handelingsperspectief te bieden. Het Milieucentrum heeft hierover het afgelopen jaar in samenwerking met diverse partners online bijeenkomsten georganiseerd onder de titel ‘Jouw tuin klimaatproof’ waar veel interesse voor was. Wij zijn benieuwd naar de ambitie van de gemeente op het gebied van vergroening van particulier bezit. Daarbij gaat het niet alleen om tuinen, maar ook om vergroening van grote bedrijventerreinen. Daarnaast is het van belang om bewoners enthousiast te maken om samen zelf het initiatief te nemen om hun tuin en hun omgeving te vergroenen. Utrecht Natuurlijk en het Milieucentrum Utrecht nemen thans gezamenlijk, mede op uitnodiging van de gemeente, het initiatief tot een platform van groene zelfbeheerders. Het is van groot belang dat de gemeente in aansluiting op het uitgangspunt van “groen tenzij” de zelforganisatie van bewoners om te komen tot een gewaardeerde groene leefomgeving -in welke vorm ook- actief en blijvend ondersteunt. Het is in de praktijk van co-creatie, bouwend op bewustzijn, kennis en handelingsperspectief van bewoners dat klimaatadaptatie het krachtigst kan worden verankerd. Tenslotte vragen wij aandacht voor de link tussen klimaatmitigatie en klimaatadaptatie. Het lijken soms twee verschillende werelden maar ze hebben alles met elkaar te maken. Het is fijn dat er koele plekken worden gecreëerd in de nabijheid van je huis maar waar moet je ’s nachts naar toe? De inrichting van de woning en de mate van isolatie, zijn bepalend voor een gezonde nachtrust tijdens hitteperiodes. Zonnepanelen op een groen dak gaan klimaatverandering tegen en dragen bij aan een aangenamer leefklimaat in de stad. Twee vliegen in één klap. Nu extreme weersomstandigheden steeds dichterbij komen is dit het moment om serieus met stadsbewoners samen te werken, om klimaatverandering tegen te gaan en tevens die tegels te wippen!	ontwikkeld. Hier hebben we al mee proefgedraaid en wordt dit jaar nog vastgesteld. Voor het voorkomen van schade bij valwinden is geen scenario, maar de crisisorganisatie van de gemeente Utrecht en de Veiligheidsregio Utrecht is voorbereid op de (gevolgen van) een veelheid van scenario’s. Extreem weer is opgenomen in het risicoprofiel van de veiligheidsregio en krijgt zodoende extra aandacht in de preparatie van de crisisorganisatie. Wij willen graag groene tuinen met weinig verharding. In de visie geven we aan dat we dit willen stimuleren. Via onze bewustwordingscampagne Waterproof030 hebben we hier al acties op ondernomen, zoals deelname aan het NK Tegelwippen. De bedrijventerreinen zijn opgenomen als prioriteitsgebieden, omdat hier veel verharding en hittestress is. In ons netwerk Water en Klimaat en het uitvoeringsprogramma van de Regionale Adaptatie Strategie (RAS) is de aanpak van bedrijventerreinen als project opgenomen. Wij sluiten als gemeente hierbij aan. De inspraak heeft niet geleid tot aanpassingen in de visie.
26	"klimaatadaptatie"	Zie reactie 3

	Het is beschamend hoe naïef dit is. Dweilen met de kraan open en die kraan gaat steeds harder. Eerst die kraan dichtdraaien!! Zolang de toename van co2 (en andere broeikasgassen) niet tijdig gestopt wordt, heeft het NUL zin om over adaptatie te praten. KEIHARDE MAATREGELEN NU! De verwachting is dat rond 2050 er 1 billion klimaatvluchtelingen zullen zijn! Waar zijn de plannen om die op te vangen? De verwachting is dat het water de komende 20 jaar 15meter stijgt! Maar utrecht kan het niks schelen want de binnenstad ligt hoog genoeg. De verwachting is dat aan het eind van de eeuw het iq 15 punten daalt door een teveel aan CO2 en dus een tekort aan zuurstof in de lucht! Prioriteit nummer 1 is de klimaat hell die iedereen te wachten staat te beperken. dus niet aan komen zetten met wat extra plantsoen. en ja ik ben boos en verdrietig. en ja ik voel me machteloos als burger. Ik begrijp dat deze klimaatadaptatie van bovenaf komt. maar het is tijd om de bal terug te gooien en ze daarboven te vertellen dat ze met iets beters moeten komen. Zelfs als we slechts 1.5°C stijgen is deze adaptatie onzin. Wat ik graag zou willen zien: - Alle niet-elektrische personenauto's en motoren verbieden! - Subsidies op zuivel en vlees en vis-industrie afschaffen. In plaats daarvan een klimaatbelasting op zuivel en vlees. Zuivel en vlees zijn bovendien kankerverwekkender dan tabak. - Klimaatbelasting op vliegverkeer. - tja, eigenlijk alles wat een broeikasgas produceert belasten. - Eerlijke voorlichting! te beginnen met alle politici. De klimaatcrisis is niet van korte duur. als we NU niet alles inzetten, kan het nog duizenden jaren duren voor de planeet weer leefbaar wordt.	

3 Reacties op het concept Visie Water en Riolering

Visie Water en Riolering

Reactie belangstellenden op concept **Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeld. Alle persoonlijke en adresgegevens zijn geanonimiseerd**	**Antwoord**
Graag maak ik gebruik van de mogelijkheid om een zienswijze in te dienen op de ontwerp-visie Water en Riolering van de gemeente Utrecht. Ik heb de visie met belangstelling gelezen en kan me er goed in vinden. Het is belangrijk dat het watersysteem niet alleen vanuit de technische insteek wordt benaderd en dat de opgaven en aanpak in samenhang met de vele andere ruimtelijke en stedelijke thema's worden bekeken. In samenwerking met iedereen die een rol heeft, kan of zou moeten hebben. Alleen dan is het mogelijk om echt toekomstbestendige oplossingen te realiseren. 1. Een belangrijke ambitie is het sluiten van kringlopen en terugwinnen/hergebruiken van grondstoffen. Wat ik echter lees op pag 25 heeft me erg verontrust. Daar staat dat afgelopen jaren de meeste bagger uit Utrechtse watergangen is gebruikt voor het verondiepen van de Hoogekampse Plas bij Groenekan. Ik vraag me af of de gemeente beseft wat deze niet-schone bagger daar – een natuurplas, in trek bij watervogels – teweeg brengt. Er blijken namelijk veel milieuvreemde stoffen in de toegepaste bagger te zitten, o.a. veel piepschuim. Dit komt daar vervolgens in grote hoeveelheden boven drijven, zoals te zien op onderstaande foto uit februari 2019. Met name de ontelbare piepschuim bolletjes in de oevers vormen een bedreiging, omdat het niet wordt afgebroken. Bekend is dat dieren (vogels) dit voor voedsel aanzien, waar het zich ophoopt in het lichaam. Pas na diverse meldingen van een verontruste bewoner uit De Bilt werd maart 2020 een schoonmaakactie uitgevoerd (2e foto). In de zomer van 2020 leidde het hoge nutriëntengehalte in de bodem vervolgens ook tot een explosie van blauwalg (3e foto). Het kan best zijn dat het allemaal binnen de normen valt en dat de bagger volgens de protocollen correct is gecontroleerd en aangeleverd, maar deze normen passen in elk geval totaal niet bij de doelen van een natuurplas! 20% milieuvreemde stoffen (in gewicht!) levert nooit Gezond Water op. Bent u het me me eens dat dit zeer ongewenst is, dat het niet past bij onze zorgplicht en bij de kringloopgedachte en dat het indruist tegen onze ambities/beleidsregels van een diervriendelijke en gezonde leefomgeving? En dat we hier dus ook niet kunnen spreken van een nuttige toepassing? Het lijkt me ook in strijd met het gemeentelijk beleid om de verspreiding van plastics in het milieu tegen te gaan. Vandaar mijn oproep of de gemeente in de visie als beleidskeuze kan	1. Wij delen uw mening dat bagger alleen hergebruikt kan worden als deze schoon is en voldoet aan de gestelde voorwaarden. Wij weten dat de bagger die wij hebben aangeleverd bij de Hoogekampseplas steeds is gekeurd en getoetst, voordat ze is hergebruikt om te verondiepen. Omdat wij als gemeente niet betrokken zijn geweest bij de verondieping zelf, kunnen wij niet beoordelen of dit de oorzaak is van de verontreiniging die u heeft waargenomen. U kunt hiervoor het beste navraag doen bij Natuurmonumenten, de beheerder van de plas. Wel hebben wij n.a.v. uw reactie bij de betreffende tekst in paragraaf 3.4 in de Visie toegevoegd dat bagger alleen hergebruikt kan worden, voor zover de bagger voldoet aan de criteria voor hergebruik.

	toevoegen dat voor het nuttig inzetten van baggerspecie striktere normen/toepassingscriteria worden uitgewerkt, passend bij de bestemming, in lijn met de eigen waterkwaliteitsdoelen en duurzaamheidsambities. En/of als voorwaarde op te nemen dat de plastics en andere probleemstoffen/verontreinigingen eruit gefilterd worden, vóórdat ze worden aangeboden als herbruikbare bagger.	
2.	Wat ik in de beschrijving van het oppervlaktewatersysteem nog mis is de opmerking dat de (lokale) waterkwaliteit ook beïnvloed wordt door de aanwezigheid van water- en oeverplanten (en de variatie daarin). Ook allerlei waterdieren hebben invloed op de waterkwaliteit. Flora en fauna is dus niet alleen afhankelijk van de waterkwaliteit, maar ook een sturingsfactor. In combinatie met een natuurvriendelijke inrichting. Dit blijft ook onderbelicht in 3.6 Gezonde Waterkwaliteit (pag 25-26). Het is in mijn ogen een extra argument voor het versterken van de biodiversiteit in en langs het water. Oorzaak-gevolg en vice versa. Kan dit punt worden toegevoegd?	2. In paragraaf 5.4 beschrijven we het onderdeel ambitie de factoren die invloed hebben op de waterkwaliteit. Hier noemen we nadrukkelijk ook de aanwezige waterplanten, oeverplanten, vissen en andere fauna. Wij vinden dit voldoende. Behalve de aanpassing die we hebben doorgevoerd n.a.v. uw derde opmerking, hebben we de tekst in paragraaf 3.6 daarom op dit punt niet aangepast.
3.	Tevens mis ik hier de notie dat niet alle planten en dieren een goede uitwerking hebben, omdat sommige soorten de neiging hebben andere weg te concurreren of ziekten, plagen en/of schade veroorzaken. En dat het daarom belangrijk is om te zorgen voor een goede variatie planten en dieren die elkaar in evenwicht houden. Naast de Utrechtse soortenlijst zou daarom ook een lijst toegevoegd moeten zijn van de probleemsoorten. Kan zo'n lijst er komen, met inbegrip van de omstandigheden waaronder ze gedijen, de schade die ze veroorzaken en de aanpak om ze in te dammen/de schade te minimaliseren? Ofwel een verwijzing waar dit is terug te vinden?	3. U heeft gelijk dat dit onderwerp ontbreekt in de visie. Wij hebben daarom in paragraaf 3.6 na de beschrijving van de Utrechtse soortenlijst de volgende alinea toegevoegd: "Naast soorten die we willen beschermen in Utrecht zijn er ook soorten planten en dieren die we bestrijden. Over het algemeen betreft dit soorten die hier van nature niet voorkomen en de gezondheid, de werking van het water- en rioleringssysteem of de biodiversiteit aantasten, de zogenaamde invasieve exoten. Voorbeelden hiervan zijn de Amerikaanse rivierkreeft en de reuzenberenklauw. Onder regie van de provincie werken we samen met buurgemeenten, waterschappen en Rijkswaterstaat aan plannen om de invasie exoten te bestrijden".
4.	Extra aandacht wil ik vragen voor een goede borging van de ecologische doelen en ambities in de (dagelijkse) uitvoering van het beheer en onderhoud., zowel als het gaat om de eigen diensten als om uitbestede werkzaamheden. Er zijn teveel negatieve voorbeelden dat het niet afdoende is om beleidsregels en afspraken op papier te zetten. Wordt dit in het Programma verder uitgewerkt? Zodat het per ongeluk afmaaien of verwijderen van met zorg ontwikkelde natuur wordt voorkomen/geminimaliseerd? Zowel projectleiding als ook op de werkvloer moet men weten wat wel/niet de bedoeling is.	4. In paragraaf 5.4 bij het onderdeel strategie beschrijven wij de belangrijkste keuzes die we maken bij het beheer en onderhoud om de belangen voor de ecologie te borgen. Wij vinden dat we dit onderwerp hiermee voldoende behandeld hebben. Voor een uitgebreidere beschrijving verwijzen wij u naar de gedragscode flora en faunawet van de gemeente Utrecht op de website met het gemeentelijke groenbeleid.
5.	pag 39 n.a.v. het 1e beleidskaderpunt onder beleidskeuze 7: Is het wel reëel om te beloven dat bij buien met een intensiteit die gemiddeld 1x per jaar optreden, totaal geen water op het straatoppervlak blijft staan? Gaat het er niet meer om in welke mate en hoe lang water op straat acceptabel is? Af en toe een plasje, of een nat geultje tegen de stoeprand of in het midden van de weg, is toch niet zo erg? Is het niet wat overdreven (en kostbaar) als we bij 1x per jaar de grens leggen?	5. In de Visie hebben wij bij beleidskeuze 7 aangegeven dat wij ons inspannen om de door u beschreven doelstelling te halen. Dit is wat anders dan dat wij beloven dat dit ook altijd lukt, oftewel een resultaatsverplichting. Zoals u terecht stelt kunnen wij dit niet beloven. Vandaar dat wij onze doelstelling nadrukkelijk beschrijven als een inspanningsverplichting om onze riolering en wegverharding op dit niveau te krijgen. Wij hebben de tekst in de Visie niet aangepast.

	6. In hoeverre biedt de Visie Water en Riolering de ruimte dat ook bewoners/collectieven die niet direct aangrenzend eigenaar zijn een rol kunnen spelen in het beheer/onderhoud van bv natuurvriendelijke oevers/vegetatie-eilanden/objecten t.b.v. flora en fauna? Kan hiervoor in 5.4.4 een punt worden toegevoegd? Is de Visie Water en Riolering vervolgens wellicht een logische plek om aan te geven hoe de gemeente wil stimuleren/ondersteuning bieden aan bewoners/initiatiefnemers die zelf met voorstellen komen om het watersysteem in de openbare ruimte komen te verbeteren? Of is het de bedoeling om dit in één van de andere visies/programma's aan de orde te stellen? In dat geval hoor ik graag waar ik dat kan terug vinden.	6. Wij delen uw mening dat dit punt nu ontbreekt. Daarom hebben we in paragraaf 5.4.4 de volgende tekst toegevoegd: "Voor het aanplanten en maaien van watergangen en oevers geldt dat wij conform ons zelfbeheerbeleid ervoor open staan om dit onderhoud te laten uitvoeren door bewoners, omdat die meer maatwerk kunnen leveren".
	7. tenslotte nog een paar opmerkingen bij de kaarten: - Ambitiekaart oppervlaktewaterkwaliteit (pag 69): klopt het dat er geen enkele watergang als doel 'natuurlijk' heeft gekregen? Zo ja, heeft echt geen enkel water die potentie? En waarom ontbreekt landgoed Amelisweerd op de kaart? Welke doelen hebben de watergangen daar? - Kunnen ook de namen van de watergangen op de kaarten worden ingevoegd (niet alleen de straatnamen ernaast)? Verder is het vreemd dat de enige naam die erin staat verkeerd is: namelijk in de Oude Gracht staat Vecht.	7. Het klopt dat geen enkele watergang als doel "natuurlijk" heeft gekregen. Samen met Hoogeheemraadschap De Stichtse Rijnlanden achten wij dit momenteel niet haalbaar. Een verwijzing naar de onderbouwing van de ambities hebben wij toegevoegd bij de online versie van de kaart. Landgoed Amelisweerd ligt grotendeels in de gemeente Bunnik en is daarom buiten beschouwing gebleven. De namen van de watergangen zijn onderdeel van de achtergrondkaart. Deze kunnen wij niet aanpassen waardoor helaas in de Oude Gracht de naam Vecht staat.

HOOGHEEMRAADSCHAP
DE STICHTSE
RIJNLANDEN

veilige dijken • droge voeten • schoon water

Gemeente Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimtet.a.v. inspraak visie klimaatadaptatie
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Datum	Contactpersoon	Telefoonnummer
23 juli 2021	Marcel Wijstma	+3130 634 5897
Uw brief d.d.	**Uw kenmerk**	**Ons kenmerk**
		1796114
Onderwerp		**Bijlage(n)**
Reactie visie klimaatadaptatie		

Geachte [redacted]

Op 17 juni hebben wij van u het eindconcept van de visie Klimaatadaptatie van gemeente Utrecht ontvangen. In deze brief ontvangt u onze reactie op deze visie. Onze reactie op de water- en rioleringsvisie staat in de brief met kenmerk 1795622.

Onze conclusie
Speerpunt in de visie klimaatadaptatie zijn de maatregelen die nodig zijn om Utrecht voor te bereiden op de gevolgen van extreem weer door klimaatverandering: hitte, droogte, wateroverlast en overstroming. Zowel vanuit de waterketen als vanuit de opgaven rondom klimaatadaptatie juichen wij deze ontwikkeling van harte toe. Hiermee worden de juiste accenten in de visie gelegd voor een waterrobuuste, duurzame en gezonde leefomgeving.

Onze opmerkingen
Tijdens het overleg op 5 juli jl. hebben wij een aantal punten aangeven waarop de visie nog verheldering of aanvulling behoeft. Deze zijn opgenomen in uw gespreksverslag, die als reactie kan worden beschouwd. Hieronder geven wij een korte samenvatting van de belangrijkste punten.

1. <u>Doelstelling 90% neerslag vasthouden</u>

U geeft aan 90% van de jaarlijkse neerslag te willen vasthouden op de plek waar deze valt. Hier wordt nog niet gekwantificeerd hoeveel mm neerslag moet worden vastgehouden bij nieuwbouw en herstructurering. In navolging van de leidraad klimaatadaptief bouwen van de Provincie Utrecht, die recent is opgesteld, zouden wij graag concrete ambities in mm in de visie benoemd willen zien. Hierbij vragen wij een minimale ondergrens 15mm bij herstructurering, 45 mm bij nieuwbouw) en een ambitie (40mm-70 mm) te formuleren.

2. <u>Waterkwaliteit</u>

Voor waterkwaliteit zijn geen duidelijke doelstellingen opgenomen in de visie. Met het veranderende klimaat zien wij een belangrijke opgave om de waterkwaliteit in de toekomst te borgen en te verbeteren. In de water en rioleringsvisie worden hier wel uitspraken over gedaan, wij stellen voor deze in deze visie over te nemen.

Poldermolen 2
Postbus 550
3990 GJ Houten
T (030) 634 57 00
post@hdsr.nl
www.destichtserijnlanden.nl

3. Zwemwater

De ambitie voor gezond zwemwater steunen wij van harte, maar de omschrijving van de doelstelling in paragraaf 4.2 zou iets anders geformuleerd dienen te worden. Bacteriologisch kunnen we dit op dit moment de classificatie zwemwater niet garanderen. Van belang is het goed communiceren richting inwoners waar er wel en niet zonder grote risico's kan worden gezwommen.

4. Gevolgenbeperking

Bij het voorkomen van (de gevolgen van) overstromingen missen wij bij meerlaagse veiligheid de uitwerking van de zogenoemde laag 2: gevolgen van overstromingen beperken door bijvoorbeeld ruimtelijke inrichting. Wij zouden in deze visie hier graag een ambitie/doelstelling over opgenomen zien.

5. Klimaatadaptatieparagraaf

Bij de klimaatadaptatieparagraaf is de rol van HDSR niet benoemd, terwijl wij als waterbeheerder een groot belang hebben. We worden bij dit proces graag benoemd, inclusief onze rol.

Tot slot

Wij kijken uit naar de verdere samenwerking tussen de gemeente en het waterschap in het klimaatadaptief en waterrobuust maken van uw gemeente. Wanneer de visie klimaatadaptatie is vastgesteld door de gemeenteraad ontvangen wij graag een (digitale) versie hiervan.

Mocht u naar aanleiding van deze brief nog vragen hebben, dan kunt u contact opnemen met de heer M. Wijstma. Hij is bereikbaar op telefoonnummer (030) 634 5897 of per e-mail, marcel.wijstma@hdsr.nl

Met vriendelijke groet,
Dijkgraaf en hoogheemraden,
namens hen,

Mevrouw E. van Grol
Directeur Sterke Lekdijk(HWBP) en Manager Ontwikkeling, Strategie en Advies

Burgemeester en Wethouders
Postadres Postbus 16200, 3500 CE Utrecht
Telefoon 14 030
www.utrecht.nl/

Gemeente Utrecht

Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden
t.a.v. Dhr. M. Wijstma
Postbus 550
3990 GJ HOUTEN

Behandeld door	M. Linckens	**Datum**	2 november 2021
Doorkiesnummer	030 - 28 64254	**Ons zaaknummer**	9322422
E-mail	m.linckens@utrecht.nl	**Onderwerp**	Inspraakreactie op de Visie Klimaatadaptatie Utrecht
Bijlage(n)	Reactienota Visie Klimaatadaptatie		
Uw kenmerk	1796114	**Verzonden**	
Uw brief van	23 juli 2021	Bij antwoord datum, zaaknummer en onderwerp vermelden	

Geachte heer, mevrouw,

Hartelijk dank voor uw inspraakreactie op de Visie Klimaatadaptatie Utrecht. Wij hebben uw reactie met belangstelling gelezen. Wij zijn blij met uw conclusie dat naar uw mening vanuit de waterketen als vanuit de opgave klimaatadaptatie de juiste accenten in de visie zijn gelegd voor een waterrobuuste, duurzame en gezonde leefomgeving.

Hieronder gaan wij in op uw opmerkingen.

1. Doelstelling 90% neerslag vasthouden
   U geeft aan dat niet wordt gekwantificeerd hoeveel mm neerslag moet worden vastgehouden bij nieuwbouw en herstructurering. In navolging van de leidraad klimaatadaptief bouwen van de Provincie Utrecht zien jullie graag concrete ambities in mm, met een minimale ondergrens van 15 mm bij herstructurering, 45 mm bij nieuwbouw en een ambitie (40 mm-70 mm) te formuleren.
   Wij hebben als basis de doelstelling 90% neerslag vasthouden en deze is leidend. Wij hebben het volgende aangepast en toegevoegd:

   Als doelstelling streven we ernaar om minimaal 90% van de jaarlijkse neerslag vast te houden via de eerste drie stappen. Bij de meest gangbare bodemopbouw en infiltratiecapaciteit in Utrecht betekent dit dat er een bergingsvoorziening nodig is met de inhoud van 15 mm (15 liter per m2) over het aangesloten verharde oppervlak. Hiermee vergroten we de sponswerking van de stad en voorkomen we schade door droogte.

   De grens van 90% hanteren we omdat als je meer dan 90% wil vasthouden er relatief hoge investeringen gedaan worden voor voorzieningen die bijna nooit nodig zijn. De kosten wegen in dat geval niet meer op tegen de baten. Een

vergelijkbare doelstelling is gehanteerd bij de ontwikkeling van de wijk Leidsche Rijn.

In specifieke gebieden hanteren we een hoger percentage berging van de jaarlijkse neerslag. Daar zetten we in op een hogere berging van 45 tot 70 mm. Deze gebieden zijn locaties waar de verharding met meer dan 500 m2 toeneemt. Ook bij de te transformeren hoogstedelijke gebieden, met weinig beschikbare openbare ruimte voor waterberging, leggen we een hogere bergingseis op bij de bouwkavels. In die gebieden is dan, bij de meest gangbare bodemopbouw (conform de richtlijnen van HDSR) een infiltratievoorziening met een inhoud van 45 liter hemelwater per m2 aangesloten verharding of een alternatieve waterberging vereist. De keuze om in te zetten op een hogere berging voor het vasthouden van de jaarlijkse neerslag nemen we in overleg met waterschap en provincie bij de vaststelling van het programma van eisen voor een specifiek gebied.

2. Waterkwaliteit
   U geeft aan dat in de visie geen duidelijk doelen op waterkwaliteit zijn opgenomen en in de Visie Water en Riolering wel en stellen voor dit over te nemen in de Visie Klimaatadaptatie.
   Wij nemen uw voorstel over en daarnaast hebben we nog in paragraaf 2.1.5 de kwetsbaarheden van de waterkwaliteit opgenomen en maatregelen in paragraaf 4.2.

3. Zwemwater
   U geeft aan dat de ambitie op zwemwater anders moet worden geformuleerd, omdat bacteriologisch de classificatie zwemwater niet kan worden gegarandeerd. Het is van belang dit goed te communiceren naar inwoners over risico's waar wel en niet kan worden gezwommen.
   Wij nemen deze formulering over in de Visie Klimaatadaptatie.

4. Gevolgenbeperking
   U geeft aan dat bij het voorkomen van overstromingen de uitwerking van de zogenoemde laag 2: gevolgen beperken door bijvoorbeeld ruimtelijk inrichting van de meerlaagse veiligheid te missen. En zien graag dat de ambitie/doelstelling wordt overgenomen.
   Wij nemen dit punt over en hebben paragrafen 4.2 en 4.4 hierop aangevuld.

5. Klimaatadaptatieparagraaf
   U geeft aan dat bij het opstellen van de klimaatadaptatieparagraaf, HDSR en de bijbehorende rol niet wordt benoemd en dit wel graag ziet.
   Wij hebben HDSR en uw rol in paragraaf 4.4 benoemd.

Wij danken u nogmaals voor uw inspraakreactie en zetten, zoals u zelf aangeeft, graag onze samenwerking met u voort om de ambities op klimaatadaptatie waar te maken.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Gemeente Utrecht

Vergaderverslag

Bijeenkomst	Overleg Visies klimaatadaptatie en Water en Riolering HDSR en GU	**Verslag door**	Marit Linckens
Datum	5 juli 2021	**Datum verslag**	20 juli 2021
Tijdstip	14.00 - 15.00 uur		
Plaats	Teams		
Bijlagen			

Deelnemers

Marcel Wijstma (HDSR), Nico Admiraal (HDSR), Sita Vulto (HDSR), Dries Schuwer (HDSR), Erwin Rebergen (GU), Joram van der Schans (GU) en Marit Linckens (GU)

Verslag

Complimenten, het is leesbaar, concreet en ambitieus.

Tekstuele opmerkingen volgen via de mail.

Proces en planning van de beide visies besproken. Bevindingen verdeeld per visie en onderverdeling met kopjes gemaakt.

Visie Klimaatadaptatie

Waterkwaliteit

Waterkwaliteit is niet duidelijk opgenomen in de visie, wordt wel in de visie water en riolering genoemd. Zou net zoals biodiversiteit apart kunnen worden benoemd of bij biodiversiteit de kwetsbaarheden opnemen.

Zwemwater

De ambitie gezond zwemwater willen we graag, maar is het wel haalbaar? In paragraaf 4.2 wordt dit niet op de juiste manier beschreven. Bacteriologisch kunnen we dit niet waarmaken/controleren. Wat we hier wel op kunnen doen is communiceren richting inwoners en dus op communicatie inzetten. Optie is in tekst opnemen dat er zonder grote risico's kan worden gezwommen.

Doelstelling 90% neerslag vasthouden

De concrete millimeters worden gemist, dus de minimaal 15 mm voor herstructurering. In de klimaatadaptieve bouwafspraken van de provincie is het wel in millimeters opgeschreven. Daardoor ontbreekt het haakje. Streven is 45 mm. In de visie water en riolering wordt het wel concreet benoemd. De ambitie van 70 mm wordt niet genoemd (wel in klimaatadaptatieve bouwafspraken) en is dit op te nemen in de visie of zoals Nieuwegein in centrum doet minimaal 20 mm en ambitie op 45 mm?

Reactie GU: 45 mm voor binnenstedelijk is erg hoog en moeilijk haalbaar.

Gevolgenbeperking
Bij meerlaagsveiligheid ontbreekt laag 2: gevolgen van overstromingen beperken door bijvoorbeeld ruimtelijke inrichting. Voor nieuwbouw geldt dit en wordt nu niet benoemd.

Klimaatadaptatieparagraaf
Bij de klimaatadaptatieparagraaf wordt HDSR niet benoemd, we worden bij dit proces graag benoemd inclusief rol.

Prioriteiten
In paragraaf 3.3 prioriteiten wordt voornamelijk reactief beschreven terwijl je in eerste instantie het wil voorkomen.
Reactie GU: het is beschreven als knelpunten en wat dan te doen. Het klopt dat je het in eerste instantie wil voorkomen, maar als de situatie zich voor doet, hoe prioriteer je hem dan. Zo is die bedoelt, maar komt niet zo over.

Visie Water en Riolering
Knip programma/visie
Hoe is de knip programma/visie? Wordt het programma ook nog gedeeld?
Reactie GU: programma wordt niet ter inzage gelegd, omdat het besluit bij het college ligt. Als het programma gereed is inclusief onderzoeksagenda wordt dit nog afgestemd met HDSR.

Foutieve aansluitingen
Hoort bij vervanging ook de foutieve aansluitingen en hoe gaat GU hier mee om? Aan de voorkant voorkomen?

Zuiveringsvisie
Hoe gaan we om met de RWZI Overvecht? Wat is de stip op de horizon. Voorstel om dit in de zuiveringsvisie op te nemen. Het is een RO-keuze en ook als zodanig opgenomen in de RSU. Financien en subsidie HDSR wordt in de zuiveringsvisie opgenomen. Er is ook een relatie met de Ruimtelijke Strategie Utrecht.

Nieuwe sanitatie
Ontbreekt in visie, kan worden opgenomen in hoofdstuk circulariteit. Ook de rol van regio en HDSR hierin benoemen.

Re-linen
Re-linen wordt niet genoemd.
Reactie GU: dit is nog een discussie. Optie is om in programma een afwegingskader op te nemen.

Bergingsopgave
De bergingsopgave is nog een onderzoeksvraag.
Voor <20 mm geldt afvoer riool en is duidelijk
20-80 mm is de vraag: wat is de opgave? Hoe gaat GU dit behalen?
>80 mm is voor kwetsbaar en vitaal
Een andere onderzoeksvraag is de grondwaterstand. Wat is het handelingsperspectief? Dit samen met HDSR oppakken.

Afkoppelen afstromend HWA

Hoe om gaan met afgekoppeld afstromen hemelwater in relatie tot de waterkwaliteit? Nu wordt dit direct geloosd op oppervlaktewater. Welke maatregelen worden genomen? Schema Winnet kan hierbij helpen- te gebruiken als handvat.

Overig:
Richtlijnen herstructurering in klimaatadaptatieve bouwafspraken regio niet benoemt

Loodvrij vissen wordt niet genoemd
Reactie GU: hoort het wel in de visie water en riolering of past het beter in de watervisie?

Afvalwaterakkoord – nagaan of dit moet worden geactualiseerd en worden genoemd in visie water en riolering.

Gemeente Utrecht

Vergaderverslag

Bijeenkomst	Overleg Visies klimaatadaptatie en Water en Riolering PU en GU	**Verslag door**	Marit Linckens
Datum	1 juli 2021	**Datum verslag**	13 juli 2021
Tijdstip	10.00 - 11.00 uur		
Plaats	Teams		
Bijlagen			

Deelnemers

Wietse Visser (PU), Erwin Rebergen (GU) en Marit Linckens (GU)

Verslag

Blij verrast met beide visies, vooral de mate van concreetheid, de keuze van financiering en de lange termijn. Dit kan een voorbeeld voor andere gemeente in de regio zijn. Het geeft mogelijkheden en kan helpen in de discussie.

De visie geeft aanknopingspunten waar we als gemeente en provincie kunnen samenwerken. In het verslag gaan we hierop in.

Een aandachtspunt is de prioritering. Waar zet je als eerste op in. Op groenarme wijken, sociale achterstand. Samenwerking met de woningcorporaties aangaan. Vanuit de provincie gaan we aan de slag met schoolpleinen en verzorgingstehuizen. Een idee is via een platform – crowdfunding. Hoe kan de gemeente hier samenwerken. Is dit ook een prioriteit van de gemeente.
Ook een idee voor samenwerking tussen gemeente en provincie is het opzetten van een datahub. Hier wordt samengewerkt met universiteit utrecht en RIVM gericht op gezondheid. Een voorbeeld is de snuffelfiets, waar je ook hitte mee kunt meten.

De rioolvervangingsopgave geeft goed weer dat dit samen kan met de klimaatadaptatieve bouwafspraken van de regio voor bestaande bouw. De visie water en riolering en de daarbij horende vervangingsopgave is de basis voor de ruimtelijke keuzes die gemaakt moeten worden.

Provincie Utrecht heeft met NMU een project opgezet waar voor groene daken een quickscan is opgezet. Is dit een middel om woningcorporaties meer toe te zetten om groene daken te gaan uitvoeren?

Cool region, een project waar de provincie bij betrokken is. De HKU heeft de opdracht: De forten van de waterlinie gebruiken voor klimaatadaptieve educatie en dit in samenhang met erfgoed.
Een mogelijkheid is ook pilot in Utrecht kan sportaccommodatie EDO zijn. Hoe kan je het water benutten en opvangen, maar ook gebruiken voor besproeien kunstgrasvelden? Bij Kampong is dit al gedaan. De thema's wateroverlast, hitte en sportaccommodaties komen hierin samen.

Memo

Aan
[redacted] - Gemeente Utrecht
[redacted] – Gemeente Utrecht

Datum
28 juli 2021

Contactpersoon
M.T. van Wijnen
Marvin.van.wijnen@waternet.nl

Doorkiesnummer
020-608 54 67

Mobiel nummer
[redacted]

Onderwerp
Reactie Visie Klimaatadaptatie Utrecht & Visie Water en Riolering Utrecht

Visie Water en Riolering Utrecht:
Het waterschap Amstel, Gooi en Vecht complimenteert de gemeente Utrecht met de visie Water en Riolering Utrecht. De visie geeft duidelijk de ambities en uitdagingen weer voor het thema water in de gemeente Utrecht.

Het waterschap Amstel Gooi en Vecht merkt op dat de visie Water en Riolering Utrecht afwijkt van de “Afspraken Klimaatadaptief Bouwen” van de Provincie Utrecht (vastgesteld op 16 juli). Voor wateroverlast is er de prestatie-eis van 50 mm neerslag verwerken (geïnfiltreerd, vastgehouden en/of geborgen) op eigen terrein of in het plangebied. De voorzieningen voeren de eerste 24 uur vertraagd af en zijn na maximaal 60 uur weer beschikbaar. De presentatie-eis opgesteld door de Provincie Utrecht ziet het Waterschap Amstel Gooi en Vecht dan ook als de uitwerking van de opgave voor het thema water:
“We maken een stad waarvan de bodem als spons werkt. We houden minimaal 90% en bij voorkeur 100% van onze jaarlijkse neerslag vast op de plek waar deze gevallen is.”

Visie Klimaatadaptatie Utrecht:
Het waterschap Amstel Gooi en Vecht complimenteert de gemeente Utrecht me de visie Klimaatadaptatie Utrecht. Het waterschap Amstel, Gooi en Vecht werkt graag samen met de gemeente Utrecht aan de implementatie van de visie bij projecten en plannen.

Bij de uitwerking van de visie klimaatadaptatie ziet het Waterschap Amstel, Gooi en Vecht raakvlakken met de “Afspraken Klimaatadaptief Bouwen” van de Provincie Utrecht. Hierin zijn al prestatie-eisen opgenomen voor hitte, droogte, wateroverlast, biodiversiteit & natuurinclusiviteit, bodemdaling en gevolgenbeperking van overstromingen. Het waterschap Amstel, Gooi en Vecht adviseert de gemeente Utrecht om deze presentatie-eisen over te nemen voor de uitwerking van de visie Klimaatadaptatie.

Burgemeester en Wethouders
Postadres Postbus 16200, 3500 CE Utrecht
Telefoon 14 030
www.utrecht.nl/

Gemeente Utrecht

Waterschap Amstel, Gooi en Vecht
Waternet
t.a.v. Dhr. M.T. van Wijnen
Postbus 94370
1090 GJ AMSTERDAM

Behandeld door	M. Linckens	**Datum**	2 november 2021
Doorkiesnummer	030 - 28 64254	**Ons zaaknummer**	9322422
E-mail	m.linckens@utrecht.nl	**Onderwerp**	Inspraakreactie op de Visie Klimaatadaptatie Utrecht
Bijlage(n)	Reactienota Visie Klimaatadaptatie		
Uw kenmerk		**Verzonden**	
Uw brief van	28 juli 2021	Bij antwoord datum, zaaknummer en onderwerp vermelden	

Geachte heer, mevrouw,

Hartelijk dank voor uw inspraakreactie en uw complimenten op de Visie Klimaatadaptatie Utrecht. Wij hebben uw reactie met belangstelling gelezen. Hieronder gaan wij in op uw opmerking.

Afspraken Klimaatadaptief Bouwen" van de Provincie Utrecht
U ziet raakvlakken met de "Afspraken Klimaatadaptief Bouwen" van de Provincie Utrecht. Hierin zijn al prestatie-eisen opgenomen voor hitte, droogte, wateroverlast, biodiversiteit & natuurinclusiviteit, bodemdaling en gevolgenbeperking van overstromingen. U adviseert de gemeente Utrecht om deze prestatie-eisen over te nemen in de visie Klimaatadaptatie.

Als gemeente zijn wij betrokken bij het opstellen van de 'Afspraken Klimaatadaptief Bouwen'. Op dit moment zijn wij bezig na te gaan wat de afspraken betekenen voor de gemeente Utrecht. Wij hebben besloten om het convenant nu nog niet te ondertekenen, maar eerst onze lokale ambitie en doelstellingen in de Visie Klimaatadaptatie bestuurlijk te laten vaststellen. Vervolgens zullen wij besluiten of wij het convenant met 'Afspraken Klimaatadaptief Bouwen' ondertekenen en in hoeverre wij de hierin opgenomen afspraken overnemen in onze lokale regelgeving.

U geeft aan graag verder samen te werken aan de implementatie van de visie bij projecten en plannen. Wij gaan graag een samenwerking hierin aan. Wij danken u nogmaals voor uw inspraakreactie.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Gemeente Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
t.a.v. Inspraak Visie klimaatadaptatie
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Arthur van Schendelstraat 600
3511 MJ Utrecht
030 2567 350
Info@nmu.nl
www.nmu.nl

Utrecht, 29 juli 2021
Kenmerk: 2021/13
Betreft: Inspraak Conceptvisie klimaatadaptatie

Geachte heer/mevrouw,

Hartelijk dank voor de mogelijkheid in te spreken op de Conceptvisie klimaatadaptatie.
In deze inspraakreactie reageren we op de conceptvisie. We sluiten af met een paar handreikingen hoe wij als maatschappelijke organisatie zouden kunnen en willen bijdragen aan deze visie.

Opmerkingen op de Conceptvisie klimaatadaptatie
De afgelopen drie droge en hete zomers (2018-2020) en de recente heftige overstromingen en wateroverlast op diverse plekken in ons land (2021), laten zien hoe kwetsbaar we zijn voor de gevolgen van klimaatverandering en leggen de urgentie bloot om onze leefomgeving hierop aan te passen. We zijn daarom blij dat de gemeente Utrecht een ambitieuze Conceptvisie klimaatadaptatie heeft opgesteld. Die hoge ambities onderschrijven wij volledig.

We vinden het positief dat de gemeente heel nadrukkelijk kiest voor het vergroenen van de stad en het vergroten van de sponswerking van de stad, en niet alleen voor rioolvervanging. Vergroening draagt ook bij aan andere belangrijke opgaven, zoals gezondheid, welzijn, recreatie, leefbaarheid en biodiversiteit. Een groene stad is een stad waar mensen fijn kunnen wonen en verblijven, groen geeft de stad en haar inwoners ademruimte.

We constateren dat acties om samen met inwoners aan klimaatadaptatie te werken, uitvoerig zijn beschreven in de visie. Dit is belangrijk, de gemeente kan het niet alleen, ook inwoners en andere gebruikers van de stad hebben een verantwoordelijkheid en spelen een belangrijke rol. Het is goed dat de gemeente daar zo nadrukkelijk op in gaat in de conceptvisie.

We vinden het ook positief dat er veel aandacht is voor groen en verkoeling in de stad op de belangrijke wandel- én fietsroutes. Dat maakt wandelen en fietsen, modaliteiten die ook de gemeente graag terug ziet in de stad, een stuk aangenamer.

Wij worden gesteund door NATIONALE POSTCODE LOTERIJ
CBF ERKEND GOED DOEL

We noemen ook graag nog een paar belangrijke aandachtspunten bij de Conceptvisie klimaatadaptatie. In het bijzonder vragen we aandacht voor de volgende punten.

- *Concrete uitwerking van ambities mist nog*
  De ambities zijn (terecht) erg hoog. Dat vinden we, zoals gezegd, positief. Maar de paragraaf 'Wat gaan we doen' (paragraaf 4.2) vinden we nog weinig uitwerking geven om daadwerkelijk invulling te geven aan deze ambities. We snappen dat het een visie betreft, maar de paragraaf bevat vooral veel herhaling van de aanpak die daarvoor al is geschetst en mist eigenlijk de concretere uitwerking daarvan. Dit is eigenlijk ons grootste zorgpunt bij de Conceptvisie, omdat zonder concrete uitwerking in maatregelen, tussendoelen en planning, het maar de vraag is of ambities wel haalbaar zijn en wat gedaan gaat worden om ze te halen.

- *Monitoring is lastig zonden tussendoelen*
  De gemeente geeft aan in 2024 te kijken hoe het gaat met de maatregelen en of de gemeente op schema zit. In het verlengde van ons vorige punt, het is lastig monitoren zonder concrete tussendoelen. Wij vragen de gemeente aan het begin van het traject tussendoelen te communiceren en ook aan te geven wat gemeente gaat doen indien de planning niet gehaald wordt. Wordt er dan extra capaciteit en middelen vrijgemaakt? Hoe wordt er bijgestuurd?

- *Klimaatbestendig maken openbare ruimte met groen*
  Op pagina 43 staat dat 45-50% van de openbare ruimte klimaatbestendig kan worden met rioolvervanging. Hoe moeten we dit percentage lezen in relatie tot de juist grote ambitie van de gemeente om voor vergroening te gaan en niet (alleen) voor rioolvervanging? Dit leest als een ondermijning van de eigen ambitie van de gemeente om juist in te zetten op de sponswerking van de stad.

- *Koele verblijfsplekken belangrijker dan slechts koele plekken*
  We vragen aandacht om niet alleen koele plekken in de stad te creëren, maar vooral koele verblijfsplekken, plekken die mensen ook graag gebruiken of waar ze graag verblijven, waar bankjes zijn, waar schaduw is, waar het rustig is of juist vermaak te vinden is en waar voldoende ruimte is. Het zou goed zijn als de gemeente dit opneemt in haar definitie van een koele plek, naast dat een koele plek ten minste 200 m^2 moet zijn.

- *Afstand tot het groen*
  De kaart op pagina 25 laat zien dat de stad nog best een grote opgave heeft om te zorgen dat iedereen binnen een afstand van 200 meter tot een groene plek woont. De plekken die op de kaart op pagina 25 nog niet op niveau zijn, komen niet allemaal als zodanig terug op de prioriteitenkaart op pagina 35 en 36, terwijl de gemeente in de conceptvisie aangeeft dat nabijheid tot groen wel onder de prioriteiten valt. Op basis daarvan zou je verwachten dat de prioriteitenkaart op pagina 35 en 36 een stuk uitgebreider zou zijn.

- *Grote nieuwbouwopgave vraagt om juiste aanpak*
  De (nieuw)bouwopgave in de gemeente Utrecht is groot. Woningen worden gemiddeld gebouwd voor ongeveer 100 jaar (tegenwoordig zelf langer). Dat betekent dat alle woningen die nu gebouwd worden of waar nu plannen voor worden gemaakt, meteen voldoende klimaatbestendig gebouwd dienen te worden. Op pagina 48 schetst de gemeente hoe ze dit gaat verplichten of afdwingen bij andere partijen. Hier moet de gemeente wat ons betreft bovenop zitten, om te zorgen dat er voldaan wordt aan de hoge

ambities van de gemeente en hier niet van afgeweken wordt. Vrijblijvendheid lijkt ons hier niet op zijn plaats, gezien de grote opgaven waar we voor staan en de enorme bouwopgave die de gemeente wil faciliteren.

- *Gebruik van airco-installaties moet ontmoedigd worden*
  De gemeente concludeert terecht dat koelen met airco-installaties niet de wenselijke manier is om voor verkoeling in gebouwen te zorgen, omdat deze energie gebruiken, geluid maken en hun warmte aan de buitenlucht afgeven, wat het probleem alleen maar groter maakt. Ter vergelijking: een groen dak kan in de ruimte onder het groene dak een temperatuurverlaging opleveren van wel 4 ºC. Om dezelfde temperatuurverlaging te bereiken door middel van een airco-installatie, kost veel stroom (en dus stroomkosten).
  We vragen daarom de gemeente om voor verkoeling en het voorkomen van hittestress in gebouwen een voorkeursvolgorde van maatregelen te hanteren, waarbij airco-installaties op de laatste plaats komen. Daarnaast vragen we de gemeente met subsidies voor (goede) groene gevels en daken en misschien wel voor andere verkoelende maatregelen zoals zonwering, te voorkomen dat mensen te snel tot plaatsing van een airco-installatie overgaan.
  Bij airco-installaties die vergunningplichtig zijn, bijvoorbeeld omdat het volume of het aanzicht van het gebouw verandert, zouden we graag zien dat de gemeente eerst vraagt welke andere maatregelen er al zijn genomen ter voorkoming van hittestress (zonwering, schaduw, groen dak/gevel etc) om het gebruik van een airco-installatie te ontmoedigen en de aanvrager om een zekere bewijslast te vragen.

- *Zoek de samenwerking op*
  Het is belangrijk dat de gemeente in voldoende mate de samenwerking opzoekt met andere partijen, zoals projectontwikkelaars en bouwers, zie hierboven, maar bijvoorbeeld ook met woningcorporaties. Ruim 30% van de woningen in de stad Utrecht is corporatiebezit. Dit betreft niet zelden woningen die verouderd zijn of in slechte staat. In de prestatie-afspraken moeten woningcorporaties aangeven wat zij doen om hun bezit te verduurzamen, klimaatadaptatie wordt daar ook in meegenomen. Heel vaak zijn echter vrij basale dingen niet goed geregeld voor de huurder. Zonwering bijvoorbeeld hoort officieel niet bij wat de woningcorporaties voor huurders dienen te regelen, maar is wel essentieel om mensen een voldoende koel huis te kunnen bieden in de zomer. Hetzelfde geldt voor een groen dak. Een corporatie hóeft dit niet te doen, maar het kan wel een enorme bijdrage leveren. Dit soort zaken vraagt veel meer aandacht en de gemeente kan hier een nadrukkelijke rol in spelen om samen met de corporatie te zoeken naar de juiste oplossingen.

- *Financiering is een uitdaging*
  De ambities van de gemeente in de conceptvisie zijn hoog. Terecht, want het gaat om een grote opgave en als er niets wordt gedaan is de schade heel hoog. Tegelijkertijd constateren we dat het vooral om een visie met hoge ambities gaat en niet om een programma met eigen financiering. Het merendeel van de uitvoering van deze ambities wordt meegekoppeld met bestaande programma's. Hier is iets voor te zeggen, want dit scheelt werkt, beperkt overlast voor inwoners en scheelt in de kosten. Maar het is tegelijkertijd ook een zorgpunt of in deze bestaande programma's de kosten voor een klimaatbestendige invulling dan wel voldoende gedekt zijn. We vragen de gemeente om goed te borgen dat de kosten voldoende gedekt zijn om de hoge ambities daadwerkelijk waar te maken.

- *Watergebruik bij ondergrondse infiltratie*
  De ambitie van de gemeente is om zo min mogelijk hemelwater af te voeren op het riool. De gemeente

hanteert voor omgang met hemelwater de volgende voorkeursvolgorde: 1. Vasthouden en nuttig gebruiken bovengronds, 2. Bovengronds infiltreren, 3. Ondergronds infiltreren via een voorziening, 4. Verwerken in het oppervlaktewater en 5. Afvoer naar de rioolwaterzuivering. De ambitie is om 90% van het hemelwater te verwerken via de eerste drie stappen.
We vragen de gemeente om bij stap 3 ook te kijken naar de mogelijkheden om bij een ondergrondse voorziening het water alsnog nuttig te gebruiken, bijvoorbeeld door het creëren van ondergrondse waterreservoirs van waaruit water hergebruikt kan worden, in plaats van infiltratie.

De NMU kan en wil graag bijdragen
We werken graag samen met de gemeente om de hoge ambities waar te maken. We hebben daar de volgende ideeën bij.

- *Klimaatambassadeurs*
  Sinds 2021 werkt de NMU samen met klimaatambassadeurs, inwoners die zich (vrijwillig) willen inzetten om een voortrekkersrol te spelen op het gebied van klimaatadaptatie in huis, tuin en buurt. Er hebben zich ruim tien ambassadeurs in de stad Utrecht gemeld, waarvan sommigen ook actief zijn bij diverse andere vrijwilligersgremia. We trekken graag actief op met de gemeente om deze klimaatambassadeurs een goede rol en positie te geven in de stad, ze bekend te maken en met hen mooie en zichtbare projecten te starten. We kunnen ze bijvoorbeeld koppelen aan concrete projecten of plekken in de stad waar de gemeente aan de slag gaat, om te zorgen dat hier ook andere inwoners bij betrokken worden.
- *Duurzame daken en servicepunt*
  De NMU lanceerde in 2021 haar Servicepunt Duurzame Daken. Middels dit servicepunt, waarvan de opzet en eerste fase gefinancierd is door o.a. de provincie Utrecht, worden dakeigenaren ondersteund bij het verduurzamen van de daken. We stimuleren een integrale blik op het dak, waar gezocht wordt naar de combinatie van groen (biodiversiteit), blauw (waterberging), geel (zonne-energie) en rood (terras / moestuin etc.). Er wordt veel gebruik gemaakt van het servicepunt door bewoners en buurten in de stad Utrecht.
- *Wijk- en buurtprojecten, communicatie en bewustzijn*
  We spelen graag een rol om samen met de gemeente concrete wijk- en buurtprojecten te starten voor vergroening en klimaatbestendige inrichting en het betrekken van inwoners. We doen op diverse andere plekken soortgelijke projecten, zoals Heuvelrugtuinen en Groen aan de Buurt. We trekken graag samen op in communicatie en het vergroten van bewustwording.

Nogmaals heel hartelijk dank voor de mogelijkheid in te spreken op de Conceptvisie klimaatadaptatie. We wensen u succes met de verdere afronding van de visie en kijken uit naar samenwerking aan deze mooi ambities!

Met vriendelijke groet,

Namens de Natuur en Milieufederatie Utrecht,

Josja Veraart
directeur

Burgemeester en Wethouders
Postadres Postbus 16200, 3500 CE Utrecht
Telefoon 14 030
www.utrecht.nl/

Gemeente Utrecht

Natuur en Milieufederatie Utrecht
Arthur van Schendelstraat 600
3511 MJ UTRECHT

Behandeld door	M. Linckens	**Datum**	2 november 2021
Doorkiesnummer	030 - 28 64254	**Ons zaaknummer**	9322422
E-mail	m.linckens@utrecht.nl	**Onderwerp**	Inspraakreactie op de Visie Klimaatadaptatie Utrecht
Bijlage(n)	Reactienota Visie Klimaatadaptatie		
Uw kenmerk	2021/13	**Verzonden**	
Uw brief van	29 juli 2021	Bij antwoord datum, zaaknummer en onderwerp vermelden	

Geachte heer, mevrouw,

Hartelijk dank voor uw inspraakreactie op de Visie Klimaatadaptatie Utrecht. Wij hebben uw reactie met belangstelling gelezen. Wij zijn blij met uw bevindingen dat de Visie Klimaatadaptatie door in te zetten op vergroening bijdraagt aan ook andere belangrijke opgaven zoals gezondheid, welzijn, recreatie, leefbaarheid en biodiversiteit. Ook bent u het eens met onze constatering dat de gemeente het niet alleen kan, maar dit samen met de inwoners moet doen.

Hieronder gaan wij in op uw opmerkingen.

<u>Concrete uitwerking van ambities mist nog</u>
U geeft aan dat u begrijpt dat het een visie is, maar dat de concrete uitwerking van de ambities in maatregelen, tussendoelen en planning ontbreekt.
Het formuleren van goede, realistische tussendoelen is nog in ontwikkeling en is onderdeel van de uitvoering van de visie. Op dit moment hanteren wij al een aantal indicatoren voor water en groen. Deze gaan over de hoeveelheid groen en water per huishouden en het aantal hectare dat ieder jaar wordt afgekoppeld. Overige indicatoren worden nog ontwikkeld.

<u>Monitoring is lastig zonder tussendoelen</u>
U vraagt ons om niet te wachten met het stellen van tussendoelen tot de evaluatie in 2024 en ook al aan te geven wat te doen bij het niet halen van de planning.
Zie antwoord hierboven.

<u>Klimaatbestendig maken openbare ruimte met groen</u>
U geeft aan dat op pagina 43 staat dat 45-50% van de openbare ruimte klimaatbestendig kan worden met rioolvervanging. Hoe moet u dit percentage lezen in relatie tot de juist grote ambitie van de gemeente om voor vergroening te gaan en niet (alleen) voor rioolvervanging?

Bij het meekoppelen met de rioolvervanging nemen we ook gelijk realisatie van groene maatregelen mee en niet alleen technische maatregelen op klimaatadaptatie. We willen deze projecten waarbij de straten open moeten integraal aanpakken.

Koele verblijfsplekken belangrijker dan slechts koele plekken
U geeft aan dat het niet alleen koele plekken moeten zijn, maar ook groene prettige verblijfsplekken en dat we deze definitie opnemen.
In de Visie Klimaatadaptatie geven we al aan dat we voor groene verblijfsplekken gaan. In de onderzoeksagenda hebben we opgenomen dat we de precieze definitie van een prettige groene verblijfsplek nog moeten vaststellen. We hebben hiervoor contact met de Hogeschool van Amsterdam, die hier ook onderzoek naar doen.

Afstand tot het groen
U geeft aan dat de urgente locaties op de afstand tot koelte kaartkaart op pagina 25 niet allemaal op de prioriteitenkaart zijn terug te vinden.
De locaties op de afstand tot koelte kaart die meer dan 200 meter van een koele plek zijn verwijderd zijn op de prioriteitenkaart opgenomen. Op de prioriteitenkaart zijn nog niet weergegeven de locaties die niet aan de te vormen definitie van een groene koele verblijfsplek voldoen, omdat dit onderzoek nog loopt.

Grote nieuwbouwopgave vraagt om juiste aanpak
U geeft aan dat de gemeente moet zorgen dat er nu al klimaatbestendig wordt gebouwd en dat niet van de ambities wordt afgeweken.
Wij zien dit ook, maar proberen op dit moment zoveel mogelijk deze ambities te laten landen in projecten, maar moeten de borging hiervoor nog regelen. Wij zien mogelijkheden hiervoor in de omgevingswet en de Afspraken Klimaatadaptief Bouwen van de provincie Utrecht.

Gebruik van airco-installaties moet ontmoedigd worden
U vraagt de gemeente om voor verkoeling en voorkomen van hittestress in gebouwen een voorkeursvolgorde van maatregelen te hanteren, waarbij airco's op de laatste plaats komen. En hier eventueel een vorm van subsidie aan te hangen.
Wij vinden dit een goed punt en nemen dit mee in onze uitvoering van de opgave klimaatadaptatie en in het vraagstuk hoe vorm te geven aan klimaatbestendig bouwen.

Zoek de samenwerking op
U vraagt de gemeente een rol te spelen om samen met de woningcorporaties klimaatbestendige maatregelen te nemen zoals zonwering en groene daken en dit in prestatie-afspraken op te nemen.
Wij zijn in gesprek met de woningcorporaties om vorm te geven aan klimaatbestendige maatregelen. Dit proces kost tijd.

Financiering is een uitdaging
U vraagt de gemeente om goed te borgen dat de kosten voldoende gedekt zijn om de hoge ambities waar te maken, omdat op dit moment alleen een deel van de kosten is gedekt.
Wij hebben bewust gekozen om geen eigen programma met een budget te worden, omdat we klimaatadaptatie integraal willen aanpakken. Een deel van de kosten wordt gedekt vanuit het programma Water en Riolering. Het andere deel is nog niet gedekt, maar is een belangrijk uit te werken punt in de RSU 2040.

Watergebruik bij ondergrondse infiltratie

U geeft aan dat bij de bij de voorkeursvolgorde van de verwerking van 90% van het hemelwater ook ondergrondse voorzieningen voor nuttig gebruik bij stap 3 extra toe te voegen.
De optie van ondergrondse berging valt onder punt 3, maar is niet expliciet benoemd, omdat bij de voorkeursvolgorde de eerste gedachte is zoveel mogelijk nature based maatregelen te nemen en minder via technische oplossingen te gebruiken.

U geeft aan graag samen te werken om de hoge ambities op klimaatadaptie waar te maken. Wij gaan graag met u hierover in gesprek. U geeft hierbij aan de volgende ideeën te hebben:

- Klimaatambassadeurs
- Duurzame daken en servicepunt
- Wijk- en buurtprojecten, communicatie en bewustzijn

Wij danken u nogmaals voor uw inspraakreactie en zetten graag onze samenwerking met u voort om de ambities op klimaatadaptatie waar te maken.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte

Dossiernummer	2176
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	16 december 2021
Agendapunt	8.2
Omschrijving	Raadsvoorstel Visie Water en Riolering Utrecht en Programma Water en Riolering 2022-2026
ID	2343
Behandelend ambtenaar	Erwin Rebergen
Telefoon	030-2864332
E-mail	e.rebergen@utrecht.nl
Datum collegebesluit	
Geocodering	Stad Utrecht
Thema	Volksgezondheid en milieu
Portefeuillehouder	Wethouder Diepeveen
Beleidsveld	Openbare ruimte
Referendabel	Ja
Reden niet referendabel	
Raadsadviseur (lijst)	Eveline Hamelink/Cie Zorg, Welzijn, Cultuur en Sport/06-39276727
Behandelvoorstel	Behandelvoorstel Griffie: 1. Agenderen voor de commissie MGOR 2. Tijd: 120 minuten

Op 18 oktober 2018 kwam tijdens de commissie S&R over de Programmabegroting en het nieuwe plan watertaken, het thema klimaatadaptatie aan de orde. Het gemeentelijk plan watertaken wordt herzien tot een Visie Water en Riolering en daarbij heeft het college aangegeven ook met een plan te komen hoe we ons voorbereiden en aanpassen op het veranderende klimaat. Daarom is besloten om een Visie Klimaatadaptatie te maken. Het bestuurlijk proces voor beide visies wordt gelijktijdig en samen doorlopen.

Op 18 oktober 2018 kwam tijdens de commissie S&R over de Programmabegroting en het nieuwe plan

watertaken, het thema klimaatadaptatie aan de orde. Het gemeentelijk plan watertaken wordt herzien tot een Visie Water en Riolering en daarbij heeft het college aangegeven ook met een plan te komen hoe we ons voorbereiden en aanpassen op het veranderende klimaat. Daarom is besloten om een Visie Klimaatadaptatie te maken. Het bestuurlijk proces voor beide visies wordt gelijktijdig en samen doorlopen.

De Visie Klimaatadaptatie Utrecht beschrijft de gevolgen van klimaatverandering voor Utrecht en de wijze waarop Utrecht daar mee wil omgaan. Hoe is en blijft Utrecht een stad die is voorbereid op het veranderende klimaat, waar het in de toekomst prettig is om te wonen, te werken en te verblijven. Er zijn beleidsdoelen opgenomen en er wordt invulling gegeven aan de realisatie.

De Visie Water en Riolering Utrecht bevat de gemeentelijke visie en strategie voor het omgaan met afvalwater, hemelwater, grondwateroverlast en het oppervlaktewater dat de gemeente in onderhoud heeft. De visie geeft voor water en riolering invulling aan de maatschappelijke opgaves basis op orde, gezonde leefomgeving en een circulaire en klimaatbestendige en daarmee toekomstbestendige stad.

Resultaat commissiebehandeling

Resultaat raadsbehandeling

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte	18 november 2021
Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte	**16 december 2021**

Voorgesteld besluit

Gemeente Utrecht

Voorstel aan de gemeenteraad

Visie Water en Riolering Utrecht en Programma Water en Riolering 2022-2026

Beleidsveld	Openbare Ruimte
Organisatieonderdeel	Stadsbedrijven
Opsteller	Erwin Rebergen
Kenmerk	8877404
Vergaderdatum Raad	volgt
Geheim	Nee

Het college van burgemeester en wethouders stelt de raad voor te besluiten:

1. De Visie Water en Riolering Utrecht vast te stellen met als belangrijkste beleidskeuzes:
   a. We verhogen de jaarlijkse vervangingsinspanning van de riolering van 5 naar 18 km per jaar in de periode 2021-2035 om het gemeentelijke rioolstelsel op orde te houden.
   b. We spelen bij alle rioolvervangingen volgens het principe van ontwikkelend beheer zoveel mogelijk in op andere maatschappelijke opgaven en lopende projecten, waarbij we inzetten op het verbeteren van de openbare ruimte, het verminderen van de hoeveelheid afval door het volledig scheiden van de vuile afvalwater- en schone hemelwaterstroom en het hergebruiken van materialen (circulaire doelstelling), het vasthouden van hemelwater en het hemelwaterbestendig maken van de openbare ruimte (doelstellingen klimaatadaptatie) en het ontharden en vergroenen van de openbare ruimte.
   c. We stimuleren het vergroenen en vasthouden van hemelwater ook bij andere ingrepen in de openbare ruimte door een financiële bijdrage vanuit de rioolheffing.
   d. We verwachten dat alle eigenaren voortaan een bijdrage leveren aan het vasthouden van hemelwater, omdat het niet voldoende is om dit alleen in de openbare ruimte te doen. Bij nieuw en verbouw verplichten we dit via nieuwe regelgeving, bij de overige bouw stimuleren we dit via bewustwording en facilitering (Waterproof030), de bestaande subsidieregeling groene daken en een nieuwe subsidieregeling watervriendelijk maatschappelijk vastgoed.
   e. We spannen ons voortaan ook in om schade door te lage grondwaterstanden te voorkomen.
   f. We kiezen samen met het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden voor nieuwe, ambitieuzere doelstellingen voor de oppervlaktewaterkwaliteit in Utrecht.
   g. We starten na vaststelling van deze visie een onderzoek naar een meer toekomstbestendige grondslag voor de rioolheffing.

2. De Visie Water en Riolering Utrecht in plaats van het Plan Gemeentelijke Watertaken 2016-2019 op te nemen in de Omgevingsvisie Utrecht, als onderdeel van het thematisch beleid van de ‘Omgevingsvisie Utrecht’ en de internetpagina https://omgevingsvisie.utrecht.nl/thematisch-beleid/

3. Het Programma Water en Riolering 2022-2026 vast te stellen met als belangrijkste activiteiten en beleidskeuzes:
   a. Het in de periode 2022-2026 vervangen van 41,5 km riolering oplopend van 6,2 km in 2022 naar 10,7 km in 2026 conform de uitgangspunten in de Visie Water en Riolering
   b. Het in de periode 2022-2026 afkoppelen van 66,5 ha verhard oppervlak oplopend van 11 ha in 2022 naar 16 ha in 2026 conform de uitgangspunten in de Visie Water en Riolering.

c. Uitgangspunten voor financiële bijdragen uit het programma Water en Riolering aan herinrichtingsprojecten in de openbare ruimte die niet voortkomen uit rioolvervangingsprojecten of projecten om wateroverlast op te lossen.
d. De beschikbare budgetten voor de subsidieregeling groene daken en voor de nieuwe subsidieregeling watervriendelijk maatschappelijk vastgoed.
e. De uit te werken en uit te voeren beleidswijzigingen en onderzoeken met als belangrijkste het uitwerken van de nog vast te stellen omgevingsplanregels voor het vasthouden van hemelwater op openbaar terrein en het bepalen van de benodigde maatregelen om de waterkwaliteitsambities te realiseren.
f. Het baggeren van het oppervlaktewater dat de gemeente in onderhoud heeft conform het met HDSR afgesproken meerjaren baggerplan.
g. De verwachte kostenontwikkeling voor de periode 2022-2026 voor het uitvoeren van alle opgenomen activiteiten inclusief de gevolgen voor het rioolheffingstarief, waarbij de kostenontwikkeling en het definitieve tarief jaarlijks worden vastgesteld door de Raad bij de vaststelling van de Programmabegroting..

4. Het Programma Water en Riolering met ingang van de Voorjaarsnota 2022 jaarlijks te actualiseren en als onderdeel van de Voorjaarsnota vast te stellen.

5. De aangepaste indicatoren in bijlage 4 in het Programma Water en Riolering 2022-2026 te gebruiken om voortaan de voortgang te monitoren.

6. Een onderzoek te starten naar een meer toekomstbestendige grondslag voor de gemeentelijke rioolheffing.

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Samenvatting

De Visie Water en Riolering Utrecht bevat de gemeentelijke visie en strategie voor het omgaan met afvalwater, hemelwater, grondwateroverlast en het oppervlaktewater dat de gemeente in onderhoud heeft. De visie geeft voor water en riolering invulling aan de maatschappelijke opgaves basis op orde, gezonde leefomgeving en een circulaire en klimaatbestendige en daarmee toekomstbestendige stad. De Visie Water en Riolering vormt een belangrijke inhoudelijke en financiële drager van het beleid in de nieuwe Visie Klimaatadaptatie. Daarom worden de Visie Klimaatadaptatie en de Visie Water en Riolering gelijktijdig ter besluitvorming aangeboden aan de raad. De uitwerking van de visie loopt via het Programma Water en Riolering. Het eerste programma 2022- 2026 wordt gelijktijdig bij de bestuurlijke vaststelling van de Visie ter besluitvorming aan de raad aangeboden en voortaan jaarlijks als onderdeel van de Voorjaarsnota geactualiseerd en vastgesteld. Met de vaststelling van Visie en Programma wordt tevens besloten een onderzoek te starten naar een meer toekomstbestendige grondslag van de gemeentelijke rioolheffing.

Context

Aanleiding

De gemeente heeft vanuit de wet een aantal specifieke zorgplichten en daarmee taken op het gebied van water en riolering. De invulling van deze zorgplichten is nu vastgelegd in het Plan Gemeentelijke Watertaken 2016-2019. De Visie Water en Riolering Utrecht vormt samen met het Programma Water en Riolering de opvolger van dit Plan. De Visie Water en Riolering vormt een belangrijke inhoudelijke en financiële drager van het beleid in de nieuwe Visie Klimaatadaptatie. Daarom worden de Visie Klimaatadaptatie en de Visie Water en Riolering gelijktijdig ter besluitvorming aangeboden aan de raad. Hiermee wordt invulling gegeven aan de toezeggingen 20/T485 en 19/T308 en motie M134: Klimaatadaptatie en onderhoud openbare ruimte gaan hand in hand.

Visie Water en Riolering

De Visie Water en Riolering bevat het gemeentelijke beleidskader voor de invulling van de gemeentelijke zorgplichten. Daarbij is het doel om het water- en rioleringssysteem in Utrecht gezond, robuust en toekomstbestendig voor iedereen te houden. Hiermee leveren we een bijdrage aan maatschappelijke opgaven voor de stad, waarvan de belangrijkste zijn:

- De basis op orde, door het borgen van een robuust water- en rioleringssysteem.
- Het realiseren van een toekomstbestendige stad via een klimaatbestendig en circulair water- en rioleringssysteem.
- Het realiseren van een gezonde leefomgeving, door het realiseren van een gezond water- en rioleringssysteem voor zowel mens, plant als dier.

Voor het realiseren van deze doelen maken we zoveel mogelijk gebruik van de natuurlijke momenten van vervanging, verbouw en nieuwbouw om de overlast voor de stad en de kosten te beperken. Zo maken we gebruik van de toenemende vervangingsopgave van de riolering die de komende jaren op ons afkomt om deze meteen toekomstbestendig te maken. Voor de vervanging van de riolering moeten we de straten openbreken, wat ons de gelegenheid geeft de bovengrond zoveel mogelijk te vergroenen en daarmee klimaatbestendig uit te voeren en de vuile afvalwaterstroom en schone hemelwaterstroom te scheiden. Bij nieuw- en verbouw verplichten we het vasthouden van hemelwater via nieuwe regelgeving, bij de overige bouw stellen we het vasthouden van hemelwater (nog) niet verplicht, maar stimuleren we het via bewustwording en facilitering (Waterproof030), de bestaande subsidieregeling groene daken en een nieuwe subsidieregeling watervriendelijk maatschappelijk vastgoed. Via een bijdrageregeling vanuit de rioolheffing stimuleren we het vasthouden van regenwater bij andere ingrepen in de openbare ruimte. Voor het realiseren van een gezond oppervlaktewatersysteem stellen we samen met het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden via deze visie nieuwe, ambitieuzere doelstellingen vast voor het oppervlaktewater in de stad, die we uiterlijk in 2027 willen realiseren.

Het realiseren van de doelstellingen vraagt een robuuste en toekomstbestendige programmering en financiering. Daarom stellen we voortaan jaarlijks als onderdeel van de Voorjaarsnota een Programma Water en Riolering vast, waarin de belangrijkste activiteiten voor de komende 5 jaar en de verwachte benodigde middelen en kostendekking worden vastgelegd. Ook starten we na vaststelling van deze

visie een onderzoek naar een meer toekomstbestendige grondslag voor de rioolheffing.

Het realiseren van de nieuwe doelstellingen en ambities en het werken met een visie en programma gaat niet vanzelf. Dit vraagt aanpassingen in de werkwijze van de gemeentelijke organisatie, afstemming met andere partijen en meer personele capaciteit. De komende jaren zullen we hiermee ervaring opdoen in projecten en door toepassing van nieuwe doelstellingen en regels. Ongetwijfeld zullen we hier en daar doelstellingen en ambities en de bijbehorende regels moeten bijstellen. Desalniettemin gaan we ervan uit dat het leren door te doen de beste manier is om verder te komen.

Programma
De activiteiten die volgen uit de Visie Water en Riolering Utrecht zijn uitgewerkt in het Programma Water en Riolering 2022-2026, dat samen met de Visie wordt vastgesteld. Dit Programma wordt in de toekomst jaarlijks geactualiseerd en als onderdeel van de Voorjaarsnota vastgesteld. De wijze waarop en de vorm waarin zijn nog in ontwikkeling. Het Programma is evenals de Visie thematisch ingedeeld volgens de gemeentelijke zorgplichten voor afvalwater, hemelwater, grondwater en oppervlaktewater. Per thema wordt in elk geval ingegaan op de activiteiten dagelijks onderhoud, groot onderhoud, vervangingen en verbeteringen en beleid en onderzoek. Daar waar deze onderdelen meerdere thema's betreffen zijn ze beschreven bij het thema waar de activiteit de meeste aansluiting heeft.

Juridische context
De Visie en het Programma vormen samen het wettelijk verplichte Gemeentelijk Rioleringsplan (artikel 4.22 Wet Milieubeheer). Hiermee worden Visie en Programma samen de opvolger van het huidige Gemeentelijk Rioleringsplan, het Plan Gemeentelijke Watertaken 2016-2019. In de Wet Milieubeheer is opgenomen dat elke gemeente een Gemeentelijk Rioleringsplan moet hebben waarin minimaal het volgende is opgenomen:
1. een overzicht van de in de gemeente aanwezige voorzieningen voor invulling van de zorgplichten;
2. een overzicht van de in de door het plan bestreken periode aan te leggen of te vervangen voorzieningen;
3. een overzicht van de wijze waarop de voorzieningen worden of zullen worden beheerd;
4. de gevolgen voor het milieu van de aanwezige voorzieningen en van de in het plan aangekondigde activiteiten;
5. een overzicht van de financiële gevolgen van de in het plan aangekondigde activiteiten.

De planverplichting voor het hebben van een Gemeentelijk Rioleringsplan vervalt met de invoering van de Omgevingswet (naar verwachting per 1 juli 2022). Vanaf dat moment moet het beleid een plek krijgen in de gemeentelijke omgevingsvisie, maatregelen en middelen in het omgevingsprogramma en de regels in het omgevingsplan. Door het beleid nu al vast te leggen in een Visie en de maatregelen en middelen in een Programma geven we al invulling aan de systematiek van de Omgevingswet, waardoor het na invoering van de Omgevingswet gemakkelijker wordt het water- en rioleringsbeleid in de gemeentelijke Omgevingsvisie en het gemeentelijke Omgevingsprogramma te implementeren.

Voor het opstellen van een visie en een programma geldt geen wettelijk voorgeschreven procedure. De wetgeving geeft slechts aan dat we moeten aangeven hoe we burgers en maatschappelijke organisaties hebben betrokken bij de voorbereiding van de visie en het programma. Hiervoor hebben we gebruik gemaakt van onze eigen gemeentelijke regelgeving, de Participatie- en inspraak Verordening 2019. Conform deze verordening is de visie Water en Riolering ter inzage gelegd, waarbij we ook voldoen aan de procedure voor vaststelling Omgevingsvisie onder de toekomstige Omgevingswet (3.4 Awb). Het Programma Water en Riolering 2022-2026 is niet ter inzage gelegd.

Eerdere besluitvorming en informatievoorziening
- 2 november 2018: Raadsbrief proces Plan Watertaken en Klimaatadaptatiestrategie
- 12 februari 2019: Raadsbrief over de klimaatstresstest
- 21 februari 2019: Technische bijeenkomst voor de raad over de klimaatstresstest
- 16 oktober 2019: Raadsmemo over aangepaste planning Plan Watertaken en Klimaatadaptatiestrategie
- 17 juni 2021: Raadsbrief, start inspraak Visie Klimaatadaptatie en Visie Water en Riolering

Beslispunten, Argumenten en Kanttekeningen/Risico's

Beslispunt	
1	De Visie Water en Riolering Utrecht vast te stellen met als belangrijkste beleidskeuzes: a. We verhogen de jaarlijkse vervangingsinspanning van de riolering van 5 naar 18 km per jaar in de periode 2021-2035 om het gemeentelijke rioolstelsel op orde te houden. b. We spelen bij alle rioolvervangingen volgens het principe van ontwikkelend beheer zoveel mogelijk in op andere maatschappelijke opgaven en lopende projecten, waarbij we inzetten op het verbeteren van de openbare ruimte, het verminderen van de hoeveelheid afval door het volledig scheiden van de vuile afvalwater- en schone hemelwaterstroom en het hergebruiken van materialen (circulaire doelstelling), het vasthouden van hemelwater en het hemelwaterbestendig maken van de openbare ruimte (doelstellingen klimaatadaptatie) en het ontharden en vergroenen van de openbare ruimte. c. We stimuleren het vergroenen en vasthouden van hemelwater ook bij andere ingrepen in de openbare ruimte door een financiële bijdrage vanuit de rioolheffing. d. We verwachten dat alle eigenaren voortaan een bijdrage leveren aan het vasthouden van hemelwater, omdat het niet voldoende is om dit alleen in de openbare ruimte te doen. Bij nieuw en verbouw verplichten we dit via nieuwe regelgeving, bij de overige bouw stimuleren we dit via bewustwording en facilitering (Waterproof030), de bestaande subsidieregeling groene daken en een nieuwe subsidieregeling watervriendelijk maatschappelijk vastgoed. e. We spannen ons voortaan ook in om schade door te lage grondwaterstanden te voorkomen. f. We kiezen samen met het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden voor nieuwe, ambitieuzere doelstellingen voor de oppervlaktewaterkwaliteit in Utrecht. g. We starten na vaststelling van deze visie een onderzoek naar een meer toekomstbestendige grondslag voor de rioolheffing.
Argumenten	
1.1	<u>Met de verhoging van de vervangingsinspanning van de riolering van 5 naar 18 km per jaar blijft het rioleringssysteem ook in de toekomst robuust.</u>
	De leeftijdsopbouw van de Utrechtse riolering en de gemiddelde levensduur van een Utrechts riool van 70 jaar betekenen dat de komende jaren de naoorlogse riolering vervangen moet worden. De omvang van de naoorlogse riolering maakt een toename van de vervangingsinspanning van gemiddeld 5 naar gemiddeld 18 km per jaar nodig. Door de verhoging van de jaarlijkse vervangingsinspanning nu te starten en in 15 jaar stapsgewijs door te voeren kunnen we goed inspelen op de groei en van de stad en de opgaven voor de naoorlogse wijken. Tevens blijven naar verwachting de gevolgen voor de organisatie, financiën en bereikbaarheid van de stad hanteerbaar.
1.2	<u>Conform het principe van ontwikkelend beheer houden we bij onze rioolvervangingen en andere ingrepen in op maatschappelijke opgaven als klimaatadaptatie, circulaire stad en het vergroenen van de stad om onze leefomgeving te verbeteren.</u>

	Klimaatverandering zorgt voor een toename van extreme buien, nattere winters en langdurige periodes van droogte in de zomer. Het hierop inspelen is onderdeel van de gemeentelijke hemel- en grondwaterzorgplicht. Bij circulaire stad gaat het om het sluiten van kringlopen. Hiervoor is het nodig afvalwater en hemelwater te scheiden en beiden als grondstof te gebruiken en bijvoorbeeld rioolbuizen zoveel mogelijk her te gebruiken. Het vergroenen van de stad, zorgt voor minder verharding en daarmee het vasthouden van hemelwater. Al deze ingrepen dragen dus bij aan een robuust en toekomstig bestendig water- en rioleringssysteem. Hierdoor is het mogelijk de bijkomende kosten te financieren uit de gemeentelijke rioolheffing. Ook geven we hiermee een impuls aan het verbeteren van de openbare ruimte.
1.3	Het is het meest doelmatig om bij rioolvervanging, herinrichting, nieuw- en verbouw de gewenste aanpassing van de verwerking van hemelwater door te voeren.
	Door bij rioolvervanging, herinrichting, nieuw- en verbouw de gewenste aanpassing voor de verwerking van hemelwater door te voeren blijven de kosten en overlast beperkt. Daarom ligt het voor de hand het beleid hierop te richten. Bij rioolvervangingen doen we dit voortaan standaard (principe van ontwikkelend beheer). Bij herinrichtingen van de openbare ruimte die niet samenhangen met een rioolvervanging stimuleren we dit via een financiële bijdrage vanuit de rioolheffing waarmee we (een deel van) de meerkosten voor de aanpassing dekken. Bij nieuw- en verbouw gaan we dit doen door het vasthouden van hemelwater te verplichten. Hiermee scheppen we duidelijkheid. Ook blijven de meerkosten beperkt als deze opgave vanaf het begin wordt meegenomen in het ontwerpproces. Bij bestaande bouw kiezen we (nog) niet voor verplichten, maar stimuleren we de aanpassing via voorlichting, subsidies en het faciliteren van de gewenste aanpassingen. We faciliteren en subsidiëren vooral maatregelen die meerdere gunstige effecten hebben en waar niet alleen de eigenaar, maar ook de omliggende bewoners van profiteren. Denk aan de aanleg van geveltuinen, groene daken of het ontharden en vergroenen van tuinen en andere privéterreinen. Gezien de voorbeeldfunctie van maatschappelijk vastgoed komen we naast de subsidieregeling groene daken met een nieuwe subsidieregeling voor het watervriendelijk inrichten van de terreinen van maatschappelijk vastgoed, zoals scholen, ziekenhuizen en verzorgingshuizen.
1.4	De waterkwaliteitsambities die we samen met Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden hebben opgesteld, geven invulling aan de doelstellingen van de Kaderrichtlijn Water voor een gezond oppervlaktewatersysteem.
	De Kaderrichtlijn Water vraagt partijen om een gezond en natuurlijk watersysteem na te streven. De doelstellingen voor de grotere wateren in de stad, de zogenaamde waterlichamen, zijn al in 2009 door de provincies vastgesteld. Voor de overige kleinere wateren hebben waterschap en gemeenten wel doelen gesteld, maar deze zijn nog niet vastgelegd in de Provinciale regelgeving. Met de voorgestelde waterkwaliteitsambities, die mede namens de gemeente door het waterschap bij de provincie zijn ingediend, wordt hier nu invulling aan gegeven. De voorgestelde doelen zijn ambitieus, maar realistisch gezien de diverse factoren die de waterkwaliteit bepalen. De te hanteren ondergrens is het streefbeeld “Zichtbaar”. Hierbij waarborgen we minimaal een waterkwaliteit, waarmee grote risico’s voor planten, dieren en mensen worden voorkomen. Waar dit haalbaar is, kiezen we voor een hogere doelstelling. Naast de ecologische doelstellingen kijken we ook naar het recreatieve gebruik van het water. Daarom spannen we ons samen met de waterschappen in om in alle wateren in de stad de bacteriologische zwemwaternorm te halen, zodat de bacteriologische waterkwaliteit nooit een reden kan zijn dat ergens niet gezwommen kan worden. Gezien de nu nog aanwezige gemengde riooloverstorten en de lozing van de zuiveringen van Bunnik en Zeist op de Kromme Rijn is dit voor de korte termijn een lastig te realiseren ambitie. Wij verwachten dat door bij vervanging van gemengde riolering het vuilwater en het hemelwater te scheiden vervuiling door riooloverstorten steeds minder zal voorkomen.
Kanttekeningen	

1.1	Het verhogen van de vervangingsinspanning in combinatie met de ambitie dit klimaatadaptief en circulair te doen en daarnaast ook nog via het principe van ontwikkelend beheer vraagt (te) veel van de gemeentelijke organisatie.
	Het klimaatadaptief en circulair vervangen van de riolering via het principe van ontwikkelend beheer maakt vervangingsprojecten complexer. Projecten krijgen hiermee een langere voorbereidingstijd en worden gevoeliger voor vertraging. Gelijke tijd willen we de jaarlijkse vervangingsinspanning opvoeren wat de opgave nog complexer maakt. Deze opgave kan alleen slagen als alle betrokken organisatieonderdelen voldoende kennis en capaciteit hebben en de integrale projectvoorbereiding op orde is. De afgelopen jaren hebben we hier al flinke stappen in gezet door uitbreiding van de personele capaciteit, het veel verder vooruit plannen van projecten en het standaard toepassen van het Utrechts Planproces 4 voor de integrale projecten. We zijn er echter nog niet. Ook de komende jaren zal deze opgave nog veel tijd en aandacht vragen.
1.2	Het nu al verhogen van de vervangingsinspanning maakt dat we de komende jaren mogelijk riolering vervangen die technisch nog zeker 10 tot 20 jaar mee zou kunnen.
	De actuele toestand van de naoorlogse riolering is over het algemeen nog dusdanig dat vervanging nog niet direct noodzakelijk is. Het verder uitstellen van verhoging van de vervangingsinspanning heeft echter een aantal belangrijke nadelen. Allereerst betekent uitstel dat de vervangingsinspanning over 5-10 jaar veel sneller omhoog moet om bijtijds alle naoorlogse riolering te vervangen voordat de riolering volledig versleten is. Dit heeft grote organisatorische en financiële gevolgen. Daarnaast missen we dan nu de mogelijkheid om met name in de naoorlogse wijken veel werk met werk te kunnen maken. Tot slot duurt het langer om klimaatbestendig en circulair te worden.
1.3	De voorgestelde aanpak om zoveel mogelijk gebruik te maken van de natuurlijke momenten om de gewenste transities in het water- en rioleringssysteem door te voeren, geeft geen garantie dat de transities in het streefjaar 2050 volledig zijn gerealiseerd.
	Onze aanpak is erop gericht om zoveel mogelijk gebruik te maken van vervangingen, nieuwbouw- en verbouw en herinrichtingen om de gewenste transities in met name de verwerking van hemelwater door te voeren. Om zeker te zijn dat de gewenste transities in 2050, het streefjaar om circulair en klimaatadaptief te zijn, zijn afgerond, is het mogelijk ook noodzakelijk zelfstandig ingrepen te doen, zonder dat werk met werk gemaakt kan worden. Dit is echter sterk kostenverhogend en roept naar verwachting veel maatschappelijke weerstand op. Het voorstel is daarom om eerst de komende jaren te kijken wat de voorgestelde aanpak oplevert. Indien nodig kan de aanpak dan alsnog versneld worden.
Beslispunt	
2	De Visie Water en Riolering Utrecht in plaats van het Plan Gemeentelijke Watertaken 2016-2019 op te nemen in de Omgevingsvisie Utrecht, als onderdeel van het thematisch beleid van de ‘Omgevingsvisie Utrecht’ en de internetpagina https://omgevingsvisie.utrecht.nl/thematisch-beleid/
Argumenten	
2.1	De Visie Water en Riolering Utrecht vervangt het Plan Gemeentelijke Watertaken 2016-2019.
	Het Plan Gemeentelijke Watertaken 2016-2019 bevatte het thematische water en rioleringsbeleid van de Omgevingsvisie Utrecht. De nieuwe Visie Water en Riolering Utrecht vervangt het Plan Gemeentelijke Watertaken 2016-2019. Hiermee moet de Visie Water en Riolering Utrecht opgenomen worden in de Omgevingsvisie Utrecht.
Beslispunt	
3	Het Programma Water en Riolering 2022-2026 vast te stellen met als belangrijkste

	activiteiten en beleidskeuzes: a. Het in de periode 2022-2026 vervangen van 41,5 km riolering oplopend van 6,2 km in 2022 naar 10,7 km in 2026 conform de uitgangspunten in de Visie Water en Riolering b. Het in de periode 2022-2026 afkoppelen van 66,5 ha verhard oppervlak oplopend van 11 ha in 2022 naar 16 ha in 2026 conform de uitgangspunten in de Visie Water en Riolering. c. Uitgangspunten voor financiële bijdragen uit het programma Water en Riolering aan herinrichtingsprojecten in de openbare ruimte die niet voortkomen uit rioolvervangingsprojecten of projecten om wateroverlast op te lossen. d. De beschikbare budgetten voor de subsidieregeling groene daken en voor de nieuwe subsidieregeling watervriendelijk maatschappelijk vastgoed. e. De uit te werken en uit te voeren beleidswijzigingen en onderzoeken met als belangrijkste het uitwerken van de nog vast te stellen omgevingsplanregels voor het vasthouden van hemelwater op openbaar terrein en het bepalen van de benodigde maatregelen om de waterkwaliteitsambities te realiseren. f. Het baggeren van het oppervlaktewater dat de gemeente in onderhoud heeft conform het met HDSR afgesproken meerjaren baggerplan. g. De verwachte kostenontwikkeling voor de periode 2022-2026 voor het uitvoeren van alle opgenomen activiteiten inclusief de gevolgen voor het rioolheffingstarief, waarbij de kostenontwikkeling en het definitieve tarief jaarlijks worden vastgesteld door de Raad bij de vaststelling van de Programmabegroting.
Argumenten	
3.1	<u>Met het Programma wordt invulling gegeven aan de doelstellingen uit de Visie Water en Riolering</u>
	Het Programma voorziet in een geleidelijke, jaarlijkse verhoging van de rioolvervangingen waarmee we toewerken aan het verhogen van de rioolvervangingen van 5 naar 18 km per jaar in 2035. Omdat we het stelsel bij de vervanging splitsen in een afvalwater- en hemelwatersysteem neemt ook het jaarlijks af te koppelen oppervlak toe. Het Programma bevat daarnaast diverse andere in de Visie aangekondigde activiteiten, zoals het opstellen van een maatregelenprogramma om de waterkwaliteitsambities te realiseren.
3.2	<u>Het Programma bevat de kaders voor de financiële bijdragen aan niet rioleringsprojecten in de openbare ruimte en subsidies aan eigenaren</u>
	Zoals in de Visie Water en Riolering aangegeven is het noodzakelijk om financiële kaders vast te stellen voor bijdragen aan niet rioleringsprojecten. De bijdrageregeling in bijlage 3 van het Programma stimuleert het afvoeren van hemelwater volgens de voorkeursvolgorde in de Visie Water en Riolering, waarbij de hoogste bijdrage wordt ontvangen als hemelwater op maaiveldniveau wordt geïnfiltreerd door verharding te vervangen door groen. De uitgangspunten in de bijdrageregeling leiden tot een aanzienlijke bijdrage van € 4 miljoen voor het open graven van de Leidsche Rijn, waarbij in dit geval verharding vervangen wordt door open water. Deze bijdrage is gelijkmatig verdeeld over de jaren 2022 t/m 2025. Voor de subsidieregeling groene daken en de nieuwe subsidieregeling watervriendelijk maatschappelijk vastgoed is in dit Programma respectievelijk 0,7 miljoen en 0,3 miljoen euro gereserveerd. Door jaarlijks het Programma te actualiseren als onderdeel van de Voorjaarsnota is het mogelijk om deze budgetten jaarlijks bij te stellen.
3.3	<u>Het Programma geeft voor de komende vijf jaar inzicht in de besteding van de gelden uit de rioolheffing en de verwachte ontwikkeling van de rioolheffing</u>
	De jaarlijkse programmabegroting geeft alleen inzicht in de totale inkomsten uit de rioolheffing en de kosten die daaruit gedekt worden. De verdeling van het budget is niet inzichtelijk. Ook is het lastig zicht te krijgen op de verwachte meerjarige kostenontwikkeling en de gevolgen daarvan voor de rioolheffing. Het Programma geeft deze informatie wel en voorziet daarmee in een behoefte, zeker nu de vervangingsinvesteringen steeds bepalender worden voor de mogelijkheden om de openbare ruimte te vernieuwen. De

	opgenomen kosten en kostendekkende tarieven in het Programma zijn richtinggevend. Het daadwerkelijke jaarbudget en het daadwerkelijke tarief voor de rioolheffing worden elk jaar voor het daaropvolgende jaar door de Raad vastgesteld als onderdeel van de Programmabegroting.
Kanttekeningen/Risico's	
3.1	Een bestuurlijk vastgesteld programma lijkt minder flexibiliteit te geven om in te spelen op onverwachte ontwikkelingen
	Met de bestuurlijke vaststelling van het Programma liggen maatregelen, spelregels en budgetten voor het eerstvolgende jaar vast met een doorkijk naar de 4 jaarschijven daarna. Er blijven nog steeds mogelijkheden om gedurende het eerste jaar bij te sturen via de 1e of 2e bestuursrapportage. Hoewel een dergelijk traject meer tijd en aandacht vraagt, staat daar tegenover dat een bestuurlijk vastgesteld programma het programma veel meer draagvlak en transparantie geeft. Aangezien de dekking van de kosten afkomstig is van een rechtstreekse belasting van alle perceeleigenaren en grote lozers in Utrecht vinden wij dat draagvlak en transparantie belangrijker dan flexibiliteit.
Beslispunt	
4	Het programma met ingang van de Voorjaarsnota 2022 jaarlijks te actualiseren en als onderdeel van de Voorjaarsnota vast te stellen.
Argumenten	
4.1	Hiermee wordt aangesloten bij de gangbare werkwijze in de gemeente Utrecht
	Artikel 10 van de Financiële verordening gemeente Utrecht schrijft voor dat het college aan de raad voor kapitaalgoederen zoals de riolering, de kostensystematiek en de meerjarige budgettaire toedeling voorlegt. Voorheen gebeurde dit in het Gemeentelijk Rioleringsplan, dat eens per vier jaar aan de raad werd aangeboden. Nu het verplichte Gemeentelijk Rioleringsplan met de invoering van de Omgevingswet vervalt, voorziet het Programma Water en Riolering in de lacune. Voor alle gemeentelijke meerjareninvesteringenprogramma's, zoals het Meerjarenperspectief Ruimte geldt dat deze als onderdeel van de Voorjaarsnota worden aangeboden aan de raad.
4.2	Hiermee wordt aangesloten bij de nieuwe Omgevingswet
	De Omgevingswet wordt naar verwachting per 1 juli 2022 ingevoerd. Vanaf dat moment moet beleid een plek krijgen in de omgevingsvisie, maatregelen en middelen in het omgevingsprogramma en regels in het omgevingsplan. Door het beleid nu al vast te leggen in de Omgevingsvisie Utrecht en de maatregelen en middelen in het Programma geven we invulling aan de systematiek van de Omgevingswet, waardoor het gemakkelijker wordt het water- en rioleringsbeleid in de gemeentelijke Omgevingsvisie en het gemeentelijke Omgevingsprogramma te implementeren.
4.3	Een jaarlijks vast te stellen Programma Water en Riolering inclusief kostendekking geeft een betere en actuelere onderbouwing van de voorgenomen activiteiten en de bijbehorende rioolheffing dan een vierjaarlijks vast te stellen Gemeentelijk Rioleringsplan
	De ervaring leert dat de voorgenomen activiteiten en de bijbehorende begroting in het vierjaarlijkse Gemeentelijk Rioleringsplan snel verouderd waren. Met de invoering van de Omgevingswet en de splitsing van het Gemeentelijk Rioleringsplan in een visiedeel en een programmadeel ligt het voor de hand het programma vaker te actualiseren. Door dit te doen als onderdeel van de Voorjaarsnota wordt aangesloten bij het jaarlijkse Meerjarenperspectief Ruimte en de toegezegde nieuwe meerjarenplanning behorend bij de Nota Beheer Openbare Ruimte. Ook krijgen college en raad hiermee jaarlijks inzicht in de verwachte ontwikkeling van de rioolheffing voor de komende vijf jaar. De opgenomen kosten en kostendekkende tarieven in het Programma zijn richtinggevend. Het daadwerkelijke jaarbudget en het daadwerkelijke tarief voor de rioolheffing worden elk jaar

	voor het daaropvolgende jaar door de Raad vastgesteld als onderdeel van de Programmabegroting.
Beslispunt	
5	De aangepaste indicatoren in bijlage 4 in het Programma Water en Riolering 2022-2026 te gebruiken om voortaan de voortgang te monitoren.
Argumenten	
5.1	De aangepaste indicatoren sluiten beter aan bij het nieuwe beleid in de Visie Water en Riolering
	Een aantal van de huidige effect- en prestatieindicatoren zijn wat ongelukkig geformuleerd. Dit leidt regelmatig tot vragen vanuit de Raad. Met de aangepaste indicatoren verwachten we meer duidelijkheid te verschaffen. Ook sluiten de aangepaste indicatoren beter aan bij het nieuwe beleid in de Visie Water en Riolering. Hiermee wordt invulling gegeven aan eerdere toezeggingen.
Beslispunt	
6	Een onderzoek te starten naar een meer toekomstbestendige grondslag voor de gemeentelijke rioolheffing.
Argumenten	
6.1	De huidige kostendekkingssystematiek van de rioolheffing sluit niet voldoende aan bij het principe de vervuiler betaalt.
	De huidige kostendekking systematiek heeft geen sterke relatie met het uitgangspunt van de vervuiler betaalt. Minder lozen op het openbaar riool levert voor eigenaren geen lagere rioolheffing op. In de motie M382 Eerlijkere verdeling woonlasten heeft u zelf opgeroepen om onderzoek te doen naar een meer gedifferentieerde opzet van de afvalstoffenheffing en de rioolheffing. Over de mogelijkheden voor de afvalstoffenheffing bent u geïnformeerd in de raadsbrief van 12 oktober 2021. Met het onderzoek naar een betere, toekomstbestendige kostendekkingssystematiek voor de rioolheffing geven we invulling aan de motie M382 Eerlijkere verdeling woonlasten.
6.2	De huidige kostendekkingssystematiek van de rioolheffing is met name voor het grootverbruik niet toekomstbestendig.
	De huidige kostendekkingssystematiek voor de bepaling van de rioolheffing is erg gevoelig voor de omvang van het grootverbruik. De ervaring leert dat het grootverbruik sterk kan schommelen, zeker omdat er in Utrecht maar een vijftal hele grote lozers zijn. . Een onderzoek naar een betere, toekomstbestendige kostendekkingssystematiek is daarom gewenst.
6.3	De nieuwe modelverordening voor de rioolheffing van de VNG vraagt om herziening de grondslag van de rioolheffing
	De VNG heeft in september 2021 een nieuwe modelverordening voor de rioolheffing gepubliceerd. Hiermee wordt het mogelijk om ook eigenaren zonder rioolaansluiting een aanslag voor de rioolheffing op te leggen, omdat zij ook profiteren van de gemeentelijke taken op het gebied van hemelwater en grondwateroverlast. Het toepassen van deze verordening vraagt om een nieuwe grondslag voor de gemeentelijke rioolheffing.

Financiën

Het vervangen van bijna 500 km riolering in de komende 30 jaar in combinatie met het klimaatbestendig en circulair maken kost bijna 1 miljard euro. Ruim een kwart van dit bedrag is nodig voor de gewenste ombouw van een gecombineerd naar een gescheiden systeem en voor het

stimuleren en subsidiëren van derden. Dit is veel geld, maar gezien de grote maatschappelijke opgaves waarvoor we staan en de kansen die de transitie biedt vinden wij dit absoluut noodzakelijk.

De voorgestelde beleidswijzigingen zijn allemaal te zien als nadere invulling van de gemeentelijke zorgplichten voor afvalwater, hemelwater en grondwater. Daarmee is het juridisch toegestaan de kosten die voortkomen uit de beleidswijzigingen te dekken uit de gemeentelijke rioolheffing. Omdat we in Utrecht het oppervlaktewater dat we als gemeente in onderhoud hebben, beschouwen als onderdeel van het gemeentelijke hemelwatersysteem, dekken we ook de kosten die nodig zijn om het oppervlaktewatersysteem gezond, robuust en toekomstbestendig te houden uit de gemeentelijke rioolheffing. Uitzondering vormen de kosten voor de oeverconstructies, die worden gedekt uit de algemene middelen.

In de Visie spreken we uit dat de voorgestelde aanpak leidt tot een jaarlijkse kostenstijging van 2 à 4% (exclusief inflatie). Omdat de stad blijft groeien en daarmee het aantal rioolheffing betalende gebouweigenaren stijgt is de jaarlijkse stijging van de rioolheffing lager. De verwachting is dat de stijging beperkt blijft tot 1,5 à 2,5 % (exclusief inflatiecorrectie).

Het Programma 2022-2026 bedraagt ongeveer € 235 miljoen, waarvan € 80 miljoen voor het reguliere beheer en onderhoud inclusief subsidies en personeelskosten, 6 miljoen voor groot onderhoud en € 100 miljoen aan vervangings- en verbeteringsinvesteringen. De resterende kleine € 50 miljoen gaat op aan de bijdrage aan de straatreiniging, de bijdrage aan het btw-compensatiefonds, de kosten voor de inning van de rioolheffing en de bijdrage aan de algemene kosten van de gemeentelijke organisatie.

De verwachte jaarlijkse kostenstijging ligt in de orde van 3% (exclusief inflatie) en valt daarmee in de bandbreedte van 2 tot 4% die in de Visie Water en Riolering is aangegeven. Omdat de stad blijft groeien en daarmee het aantal rioolheffing betalende gebouweigenaren stijgt is de verwachte jaarlijkse stijging van de rioolheffing lager. De verwachting is dat de stijging in de periode 2023-2026 jaarlijks in de orde van 2 tot 2,5 % zal liggen. Dit is exclusief verrekening van de inflatie. Ook dit past binnen de bandbreedte van 1,5 tot 2,5% die in de Visie Water en Riolering is opgenomen. In 2022 blijven de tarieven gelijk aan 2021.

Vervolg

College en raad bepalen samen wanneer de Visie Water en Riolering aan herziening toe is. Hiervoor geldt geen vaste termijn.

De uitvoering vindt plaats volgens het Programma Water en Riolering. In dit programma wordt steeds vijf jaar vooruit gekeken. Het Programma Water en Riolering wordt voortaan jaarlijks geactualiseerd als onderdeel van de Voorjaarsnota en kijkt daarbij steeds vijf jaar vooruit. Het Programma Water en Riolering 2023-2027 wordt daarmee als onderdeel van de Voorjaarsnota 2022 aan de Raad aangeboden.

Naast het meerjarenprogramma wordt jaarlijks in de Programmabegroting en de Verantwoording de voortgang van het betreffende jaar beschreven. Met ingang van de Programmabegroting 2023 zal dit gebeuren aan de hand van de indicatoren die bij het voorliggende Programma 2022-2026 worden vastgesteld. De vervangingsinvesteringen worden ook opgenomen in het overzicht van alle vervangingsinvesteringen in de openbare ruimte, wat voortaan jaarlijks bij de Voorjaarsnota aan de Raad wordt aangeboden. Bij de behandeling van de Programmabegroting stelt de raad ook jaarlijks de verordening Rioolheffing vast waarin het eigenaren- en grootverbruikerstarief voor het betreffende jaar worden vastgesteld.

Participatie

Voor de visie zijn de provincie Utrecht, het regionale Netwerk Water en Klimaat, HDSR, Waternet, Rijkswaterstaat en buurgemeenten geraadpleegd via workshops, bilaterale gesprekken en formele ter inzage legging. Hiermee is ook invulling gegeven aan de wettelijke vereiste om Provincie, zuiveringsbeheerders en waterkwaliteitsbeheerders bij het tot stand komen van het plan te betrekken.

Voor het onderdeel waterkwaliteitsambities is actief samengewerkt met HDSR (co creatie) om tot realistische ambities te komen. Via HDSR worden vervolgens de ambities ingebracht in het provinciale beleid, waar de ambities formeel worden verankerd.

De Visie Water en Riolering heeft van 17 juni t/m 29 juli 2021 ter inzage gelegen via de website www.utrecht.nl/waterenriolering. Verder is een persbericht uitgegaan en zijn er op social media berichten geplaatst. De Hoogheemraadschappen Amstel, Gooi en Vecht en De Stichtse Rijnlanden hebben formeel ingesproken, evenals één bewoner. Deze reacties met de bijbehorende antwoordbrieven zijn bij het raadsvoorstel gevoegd. De provincie en de overige partijen hebben alleen mondeling opmerkingen doorgegeven.

Over het Programma Water en Riolering 2022-2026 heeft geen participatie plaatsgevonden. Wel zijn de diverse onderzoeken en vervangingsinvesteringen afgestemd met de andere gemeentelijke programma's en indien van belang met externe partijen

Communicatie

Als de Visie Water en Riolering Utrecht en het Programma Water en Riolering 2022-2026 worden vastgesteld, dan vermelden we dat op de website van de gemeente. De insprekers ontvangen onze reactie op hun zienswijze. Voor vragen is het mailadres waterproof030@utrecht.nl beschikbaar. Het actuele investeringsprogramma is via een kaart via de gemeentelijke website te raadplegen.

Bijlagen

Bijlagen besluitvorming
- Visie Water en Riolering Utrecht
- Programma Water en Riolering 2022-2026

Bijlagen informatief
- Reactienota Visie Klimaatadaptatie Utrecht en Visie Water en Riolering Utrecht
- Inspraakreactie AGV Visie Klimaatadaptatie en Visie Water en Riolering
- Inspraakreactie HDSR Visie Water en Riolering
- Antwoordbrief op inspraakreactie AGV
- Antwoordbrief op inspraakreactie HDSR

Diverse kaarten:
- Wateroverlast (80mm / uur neerslag) Water op straat na extreme neerslag (arcgis.com)
- Rioolvervangingsplanning t/m 2050 Rioolvervangingsplanning t/m 2050 (arcgis.com)
- Rioolinvesteringsplanning 2022 t/m 2026 Rioolvervangingsplanning t/m 2026 (arcgis.com)
- Prioriteitsgebieden klimaatadaptatie Prioriteitsgebieden klimaatadaptatie (arcgis.com)
- Overzicht afgekoppeld oppervlak Overzicht afgekoppeld oppervlak (arcgis.com)
- Meerjaren baggerplanning Meerjaren baggerplanning (arcgis.com)
- Kansenkaart natuurvriendelijke oevers Kansenkaart natuurvriendelijke oevers (arcgis.com)
- Ambities overig water Doelen overig water (arcgis.com)
- Areaalkaart inzameling afvalwater Areaalkaart inzameling en transport stedelijk afvalwater (arcgis.com)
- Areaalkaart inzameling hemelwater Areaalkaart inzameling en transport hemelwater (arcgis.com)
- Areaalkaart ontwateringsmiddelen Areaalkaart horizontale en verticale drainage (arcgis.com)

Visie
Water en Riolering Utrecht



Zo houden we het water- en rioleringssysteem in Utrecht gezond, robuust en toekomstbestendig voor iedereen!

Gemeente Utrecht

utrecht.nl/
waterenriolering

Inhoud

Voorwoord 3

Samenvatting 4

1. Inleiding 7
- Aanleiding 8
- Juridisch kader 8
- Proces 10
- Leeswijzer 11

2. Het Utrechtse watersysteem 12
- Het afvalwatersysteem 13
- Het hemelwatersysteem 15
- Het grondwatersysteem 16
- Het oppervlaktewatersysteem 17

3. De opgave 19
- Vervangingsopgave 20
- Groei van de stad 21
- Een klimaatbestendige stad 22
- Een circulair water- en rioleringssysteem 23
- Een CO_2 arm water- en rioleringssysteem 23
- Een gezonde waterkwaliteit 24
- Klaar voor de Omgevingswet 26

4. Onze ambitie 27

5. Beleidskeuzes 29
- Afvalwater 30
- Hemelwater 34
- Structurele grondwateroverlast 41
- Oppervlaktewater 44

6. Financiële strategie 49
- Kostentoerekening 50
- Omgaan met groot onderhoud en vervangingsinvesteringen 51
- Kostenontwikkeling 52
- Kostendekking 53

BIJLAGEN 57
- Bijlage 1: Systeemkaarten 58
- Bijlage 2: Rioolvervangingskaart 2022-2050 62
- Bijlage 3: Kaarten wateroverlast 63
- Bijlage 4: Nog af te koppelen oppervlak 65
- Bijlage 5: Ambities oppervlaktewaterkwaliteit 66

Voorwoord

Elk jaar valt er bijna 100 miljard liter regenwater binnen onze gemeentegrenzen. Daarnaast stromen grote hoeveelheden water via rivieren, kanalen en sloten onze gemeente binnen. Al dat water is belangrijk voor onze stad en daarom is het ook belangrijk hoe we ermee omgaan. Zeker nu klimaatverandering zorgt voor vele uitdagingen. Zo willen we wateroverlast door zware regen voorkomen, natte periodes benutten om de droge tijden goed door te komen en het water gezond houden voor bodem, planten én veilige recreatie van Utrechters in, op en aan het water.

Utrecht klaar voor zware regen en droogte

De stad aanpassen aan het veranderende klimaat is een enorm belangrijke opgave. Hoe gaan we dat aanpakken? Onder andere door anders om te gaan met regenwater en de riolering anders in te richten. De komende 30 jaar is 35 tot 40% van de riolering toe aan vervanging. Dat is een mooie kans om het schone regenwater voortaan niet meer onnodig af te voeren naar de rioolwaterzuivering, maar om het vast te houden en nuttig te gebruiken in huis, tuin en openbare ruimte. Hiermee houden we voldoende water vast voor droge periodes, besparen we op kostbaar drinkwater en voorkomen we dat de riolering en de zuivering overbelast raken bij hevige neerslag. Daarnaast is de rioolvervanging een mooie kans om de openbare ruimte, die toch open moet voor de riolering, tegelijk te vernieuwen en te vergroenen. Want hoe meer groen, hoe beter we regenwater kunnen opvangen en vasthouden.

Anders omgaan met regenwater is niet alleen een opgave van de gemeente. Dat moeten we samen met alle inwoners en bedrijven doen. Zo'n 60% van de grond in Utrecht is van hen. Als iedereen zijn steentje bijdraagt – of eigenlijk juist wat steentjes wegdraagt –geven we regen de ruimte. Minder regenwater in het riool en meer regenwater in de bodem, dat is wat we willen. De komende jaren gaan we dat nog actiever stimuleren via onze campagne 'Geef regen de ruimte' vanuit Waterproof030 en via subsidieregelingen zoals onze groene dakensubsidie.

Gezond water in Utrecht

Samen met de waterschappen en Rijkswaterstaat zetten we ons in om de kwaliteit van het water goed te houden, zodat het geschikt is en blijft voor planten en dieren en voor recreatie zoals zwemmen. Ook dit is een grote opgave, omdat een warmer klimaat invloed heeft op de waterkwaliteit. Gelukkig krijgen we hierbij hulp van tientallen inwoners, die regelmatig de kwaliteit van het water in hun buurt meten en aan ons doorgeven of helpen om oevers en sloten beter in te richten. Ik ben trots op hun inzet en alles dat we samen al doen!



Kees Diepeveen
Wethouder wonen, Merwedekanaalzone,
openbare ruimte en versnelling Overvecht



Een blik vanuit Park Watertoren richting de Moezeldreef

Samenvatting

Aanleiding

De gemeente heeft vanuit de wet een aantal specifieke zorgplichten en daarmee taken op het gebied van water en riolering. Deze Visie Water en Riolering bevat het gemeentelijke beleidskader voor de invulling van deze zorgplichten. De visie is hiermee onderdeel van de gemeentelijke Omgevingsvisie voor het thema water en riolering. Bij de visie hoort een Programma Water en Riolering, waarin elk jaar de voorgenomen activiteiten en bijbehorende kosten en financiering voor de komende vijf jaar worden vastgelegd. Met de indeling in een visie en een programma voldoen we aan de eisen van de Omgevingswet, die naar verwachting in 2022 ingaat.

De Visie Water en Riolering vormt samen met het Programma Water en Riolering het nu nog wettelijk verplichte Gemeentelijk Rioleringsplan en is daarmee de opvolger van het Plan Gemeentelijke Watertaken Utrecht 2016-2019. Deze wettelijke verplichting verdwijnt met de invoering van de Omgevingswet.

Wat willen we bereiken

Utrecht wil een gezonde stad zijn voor iedereen. Voor het water- en rioleringssysteem in Utrecht betekent dit dat we streven om het systeem gezond, robuust en toekomstbestendig te houden. Daarbij willen we dat iedereen hiervan profiteert en hieraan bijdraagt.

Het opwarmende klimaat stelt ons voor twee belangrijke opgaven. Enerzijds willen we het verder opwarmen van het klimaat zoveel mogelijk voorkomen. Dit moeten we doen door de kringlopen voor water, materiaal en energie zoveel mogelijk te sluiten. Anderzijds moeten we ons water- en rioleringssysteem aanpassen aan het opwarmende klimaat, met vaker extreem weer zoals hevige neerslag en langdurige droogte. Dit doen we in een snelgroeiende stad, wat vraagt dat we zoveel mogelijk functies combineren en de beschikbare ruimte zo goed mogelijk te benutten. En omdat de toekomst nog onzeker is, moeten onze systemen flexibel zijn om ze aan te kunnen passen aan de eisen en wensen van morgen.

Vervangingsopgave riolering kans om toekomstbestendig te worden

Het meeste afval- en hemelwater voeren we op dit moment af via de riolering, een grotendeels ondergronds buizenstelsel van 1.300 km lang, met een vervangingswaarde van bijna 2 miljard euro. De komende 30 jaar gaan we bijna 500 km riolering vervangen. Dit is alle riolering die tegen die tijd meer dan 70 jaar oud is. Dit gaan we in de komende 15 jaar in een steeds hoger tempo doen. Van 5 km per jaar in 2020 naar 18 km per jaar in 2035. Dat tempo houden we daarna aan. Deze sterke toename van de vervangingsinspanning is nodig, omdat er vanaf de jaren vijftig van de vorige eeuw veel meer riolering is aangelegd dan in de oorlogsjaren.

De vervangingsopgave is niet alleen een kostenpost, maar ook een grote kans om het rioleringssysteem toekomstbestendig te maken en een bijdrage te leveren aan andere maatschappelijke opgaven, zoals het klimaatbestendiger, verkeersveiliger, groener en meer natuurinclusief maken van de openbare ruimte. Dit doen we door:

- Bij de rioolvervanging zoveel mogelijk werk met werk te maken en een belangrijke impuls te geven aan het opknappen en waar nodig herinrichten van de openbare ruimte (het principe van ontwikkelend beheer);
- De riolen waar afvalwater en hemelwater nog via dezelfde buis worden afgevoerd naar de rioolwaterzuivering te splitsen in een vuilwater- en een hemelwaterriool. Het hemelwater is relatief schoon en hoeft helemaal niet naar de rioolwaterzuivering. Daarnaast hebben we al het hemelwater ontzettend hard nodig om in de toekomst het groen in de stad in droge periodes van voldoende water te kunnen voorzien. Met deze maatregel verminderen we de afvoer naar de zuivering en ontlasten we het bestaande rioleringssysteem. Hierdoor ontstaat ruimte in ons rioleringssysteem voor het extra afvalwater als gevolg van de groei van de stad. Het verminderen van de hoeveelheid regenwater die samen met afvalwater wordt afgevoerd, zorgt er ook voor dat de riooloverstorten bij extreme neerslag minder vaak gaan werken. Dat is goed voor de waterkwaliteit.
- Het hemelwater dat we loskoppelen voortaan vast te houden en te verwerken via de voorkeursvolgorde: 1) vasthouden op daken en in regentonnen en nuttig gebruiken 2) op maaiveld infiltreren 3) ondergronds infiltreren 4) afvoeren naar oppervlaktewater 5) afvoeren naar de rioolwaterzuivering. Hiermee houden we regenwater zoveel mogelijk vast waar het valt, verminderen we de kans op droogteschade, ontlasten we het oppervlaktewatersysteem en zorgen we voor een toekomstbestendig hemelwatersysteem.
- Bij de rioolvervanging zoveel mogelijk niet functionele verharding weg te halen en te vervangen door bomen en ander groen.

Hiermee geven we invulling aan de doelstellingen uit de Visie Klimaatadaptatie voor wateroverlast en droogte en aan de doelstellingen voor een groene en toekomstbestendige stad, zoals vastgelegd in de Ruimtelijke Strategie Utrecht.

Stimuleren en sturen initiatieven van derden

Naast het toekomstbestendig uitvoeren van onze eigen rioolvervangingen blijven we, via een financiële bijdrage, het klimaatbestendig herinrichten van andere projecten in de openbare ruimte stimuleren. Voor nieuw- en grootschalige verbouwing werken we nieuwe omgevingsplanregels uit, zodat we naast het scheiden van afval- en hemelwater voortaan ook het vasthouden van een minimale hoeveelheid hemelwater op eigen kavel of binnen een bouwplan kunnen verplichten.
Bij bestaande bouw intensiveren we onze stimuleringsaanpak via bewustwordingscampagnes zoals Waterproof030 en subsidieregelingen. Zo werken we naast de subsidieregeling groene daken een nieuwe subsidieregeling uit voor het watervriendelijk maken van maatschappelijk vastgoed. Daarnaast werken we regels uit om bij rioolvervangingen eigenaren te kunnen verplichten om mee te werken als wij hun regenpijp aan de voorzijde van de woning willen aansluiten op een nieuw hemelwaterriool.

Grondwateroverlast

We blijven ons als eerste aanspreekpunt voor bewoners inspannen om schade als gevolg van te hoge grondwaterstanden in de openbare ruimte te verminderen. Nieuw is dat we ons voortaan ook inspannen om schade door te lage grondwaterstanden in de openbare ruimte te voorkomen. We hanteren hiervoor representatieve hoogste en laagste grondwaterstanden voor bebouwd gebied. We spannen ons samen met de waterschappen in om de grondwaterstanden binnen deze bandbreedte te laten fluctueren. We verwachten van iedereen dat ze bij nieuwe ontwikkelingen zo bouwen en inrichten dat gebouwen en het terrein bestand zijn tegen zowel hoge als lage grondwaterstanden.

Oppervlaktewater

Samen met Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden (HDSR) streven we nieuwe, ambitieuzere en gedifferentieerde ecologische ambities na voor het oppervlaktewater in de stad. We willen in overeenstemming met de Kaderrichtlijn Water deze ambities uiterlijk in 2027 realiseren. Deze opgave is niet eenvoudig, omdat het opwarmende klimaat over het algemeen een negatief effect heeft op de waterkwaliteit. Samen met HDSR werken we hiervoor een maatregelenprogramma uit.

Naast de ecologische doelstellingen spannen we ons in om op de langere termijn overal de bacteriologische doelstellingen te halen die vereist zijn voor zwemwater. Hiermee willen we bereiken dat de bacteriologische kwaliteit nergens een belemmering vormt bij de afweging om veilig te kunnen zwemmen. Dit doen we door bij rioolvervanging de vuilwater- en hemelwaterstroom te scheiden waar dat nu nog niet het geval is. Hierdoor raken rioolstelsel en rioolwaterzuivering bij extreme neerslag niet meer overbelast, waardoor bij extreme neerslag via riooloverstorten geen verdund afvalwater meer op het oppervlaktewater wordt geloosd.

Financiële strategie

Het vervangen van bijna 500 km riolering in de komende 30 jaar in combinatie met het klimaatbestendig en circulair maken kost bijna 1 miljard euro. Ongeveer een kwart van dit bedrag is nodig voor de gewenste ombouw van een gecombineerd naar een gescheiden systeem en het stimuleren en subsidiëren van derden. Dit is veel geld, maar gezien de grote maatschappelijke opgaves waarvoor we staan en de kansen die de transitie biedt vinden wij dit absoluut noodzakelijk.

We verwachten dat deze aanpak leidt tot een jaarlijkse kostenstijging van 2 à 4% (exclusief inflatie). Omdat de stad blijft groeien en daarmee het aantal rioolheffing betalende gebouweigenaren stijgt, is de jaarlijkse stijging van de rioolheffing lager. De verwachting is dat dit beperkt blijft tot 1,5 à 2,5 % (exclusief inflatiecorrectie).

Na vaststelling van de visie starten wij een onderzoek naar een meer toekomstbestendige grondslag voor de rioolheffing, die beter aansluit bij het uitgangspunt van de vervuiler betaalt voor het lozen van afvalwater en het uitgangspunt voor klimaatbestendigheid voor het lozen van hemel- en grondwater.



1

Inleiding

Utrecht is nauw verbonden met water. Zo zorgde de afdamming van de Kromme Rijn ervoor dat Utrecht in 1122 Stadsrechten kreeg en bepalen de grachten en kanalen het typerende Utrechtse karakter. Elke dag vinden diverse waterstromen hun weg door de stad via verhard oppervlak, groen, riolering, bodem en sloten en kanalen. Deze visie beschrijft hoe we met deze stromen omgaan en welke doelen we daarbij nastreven. De visie vormt daarmee de gemeentelijke visie op water en riolering in de Omgevingsvisie van Utrecht.

Foto: Een blik vanaf de Langerakbaan naar het Klifrakplantsoen

1.1 Aanleiding

Elk jaar valt er tussen de 80 en 90 miljard liter hemelwater op het oppervlak van de gemeente Utrecht. Daarnaast produceren bewoners en bedrijven in de gemeente Utrecht jaarlijks ruim 18 miljard liter huishoudelijk en bedrijfsmatig afvalwater. Dit zijn circa 7.200 volle 50 meter zwembaden. Ook stroomt jaarlijks circa 200 miljard liter water via de Kromme Rijn en het Amsterdam-Rijnkanaal de gemeente Utrecht in. Twee derde verlaat de gemeente weer via de Vecht en het Amsterdam-Rijnkanaal, een derde wordt gebruikt om het grondwater in de stad aan te vullen of de vijvers en sloten in Utrecht van water te voorzien. Al deze waterstromen moeten in goede banen worden geleid, zonder dat schade en overlast optreedt voor mensen, planten en dieren. Vies afvalwater wordt gezuiverd en schoon hemelwater wordt bij voorkeur nuttig gebruikt en vastgehouden in de stad. Het grond- en oppervlaktewaterpeil fluctueert binnen bepaalde bandbreedtes en de waterkwaliteit moet geschikt zijn en blijven voor planten, dieren, recreatie, drinkwaterwinning en andere functies waarvoor het bedoeld is.

Het waterbeheer is een taak waar diverse partijen bij betrokken zijn. De Rijksoverheid voor de wateren met nationaal belang zoals het Amsterdam-Rijnkanaal, de waterschappen voor het zuiveren van afvalwater en het beheer van het regionale grond- en oppervlaktewatersysteem en het drinkwaterbedrijf Vitens voor het bereiden en aanleveren van schoon drinkwater. De provincie kent de functies toe aan de regionale wateren, beheert het diepere grondwatersysteem en waarborgt de veiligheid op de officiële zwemwaterlocaties.

Ook de gemeente heeft vanuit de wet een aantal specifieke taken op het gebied van het stedelijk waterbeheer. Deze visie bevat het gemeentelijke beleidskader voor de invulling van deze taken. De visie is samen met het Programma Water en Riolering de opvolger van het Plan Gemeentelijke Watertaken 2016-2019, wat hiermee komt te vervallen.

1.2 Juridisch kader

Wettelijke zorgplichten

Gemeenten hebben in de wet drie specifieke zorgplichten op het gebied van water toegewezen gekregen, te weten:

1. De zorgplicht om huishoudelijk afvalwater in te zamelen en te transporten naar een zuiveringsinstallatie. Nu vastgelegd in artikel 10.33 van de Wet Milieubeheer, straks in artikel 2.16, lid 1a van de Omgevingswet.
2. De zorgplicht voor het inzamelen en verwerken van afvloeiend hemelwater, voor zover van de perceeleigenaar niet kan worden verwacht dat hij het zelf naar bodem of oppervlaktewater afvoert. Nu vastgelegd in artikel 3.5 van de Waterwet, straks in artikel 2.16, lid 1a van de Omgevingswet.
3. De zorgplicht om maatregelen te nemen tegen structureel nadelige gevolgen van de grondwaterstand mits dit doelmatig is. Nu vastgelegd in artikel 3.6 van de Waterwet, straks in artikel 2.16, lid 1a van de Omgevingswet.

De zorgplichten zijn een inspanningsverplichting en geen resultaatsverplichting. Dit betekent dat de gemeente niet afgerekend kan worden op het al dan niet behalen van het gewenste resultaat. In de wet is weinig vastgelegd over hoe invulling gegeven moet worden aan de zorgplicht, behalve dan dat de gemeente verplicht is dit in eigen beleid uit te werken. De gemeente heeft daarmee een grote vrijheid om de zorgplichten zelf in te vullen.

Naast de drie zorgplichten heeft de gemeente vanuit het Burgerlijk Wetboek een “zorgplicht” om de openbare ruimte veilig en bruikbaar te houden en de publieke gezondheid te waarborgen. Dit geldt dus voor alle voorzieningen die de gemeente gebruikt om invulling te geven aan de zorgplichten op het gebied van water. Het gaat hierbij om het ondergrondse rioleringssysteem, bestaande uit putten, buizen en pompen, maar ook om de bovengrondse voorzieningen zoals sloten, vijvers, greppels

of andere openbare ruimte die gebruikt wordt om regenwater af te voeren en te verwerken en de grondwaterstand te reguleren.

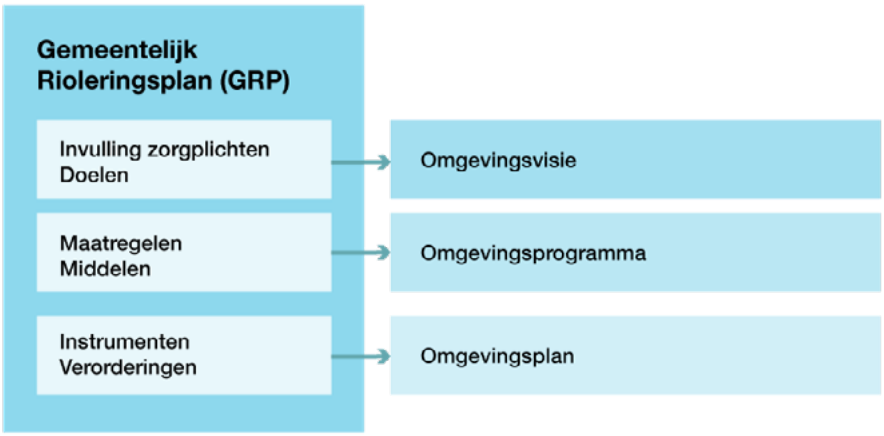
Om alle taken die voortkomen uit de drie zorgplichten op het gebied van water te kunnen financieren beschikt de gemeente over een aparte belasting, de rioolheffing (Gemeentewet artikel 228a).

Gemeentelijk Rioleringsplan en de Omgevingswet

Volgens artikel 4.22 van de Wet Milieubeheer moet elke gemeente een Gemeentelijk Rioleringsplan hebben waarin minimaal het volgende is opgenomen:

1. een overzicht van de in de gemeente aanwezige voorzieningen voor invulling van de zorgplichten.
2. een overzicht van de in de door het plan bestreken periode aan te leggen of te vervangen voorzieningen.
3. een overzicht van de wijze waarop de voorzieningen worden of zullen worden beheerd.
4. de gevolgen voor het milieu van de aanwezige voorzieningen en van de in het plan aangekondigde activiteiten.
5. een overzicht van de financiële gevolgen van de in het plan aangekondigde activiteiten.

De verplichting om een Gemeentelijk Rioleringsplan te hebben vervalt met de invoering van de Omgevingswet in 2022. Vanaf dat moment moeten beleid, maatregelen en middelen een plek krijgen in de gemeentelijke Omgevingsvisie, het omgevingsprogramma en het omgevingsplan.



Gemeentelijk Rioleringsplan en de Omgevingswet

Om die reden hebben we besloten nu geen nieuw Gemeentelijk Rioleringsplan ofwel Plan Gemeentelijke Watertaken meer op te stellen, maar het plan te splitsen in een aparte visie en een apart programma.

Deze Visie Water en Riolering vormt hiermee het gemeentelijke, thematisch water- en rioleringsbeleid in de gemeentelijke Omgevingsvisie. De visie krijgt geen specifieke looptijd, maar wordt aangepast als daar vanuit wijziging in wet en regelgeving of beleid aanleiding toe is. We kijken in deze visie vooruit tot 2050, het jaar dat ijkpunt is voor veel maatschappelijke opgaven, zoals klimaatadaptatie en een circulaire maatschappij.

Gelijktijdig met deze visie wordt het eerste Programma Water en Riolering vastgesteld. In dit programma beschrijven we de maatregelen voor de komende vijf jaar en de middelen die daarvoor nodig zijn. Het programma wordt vervolgens jaarlijks bij de Voorjaarsnota geactualiseerd en bestuurlijk vastgesteld en is daarmee tevens de onderbouwing van de gemeentelijke rioolheffing die jaarlijks door de gemeenteraad wordt vastgesteld.

Het Programma Water en Riolering geeft ook nadere invulling aan artikel 2 van de gemeentelijke Financiële verordening, waarin de verplichting tot een programmabegroting staat opgenomen. En aan de verplichting in artikel 17.2 van deze verordening dat ten minste eens in de vier jaar een Nota Rioleringsplan wordt voorgelegd aan de raad.

Een deel van het beleid in de visie wordt vertaald in regels die juridisch afdwingbaar zijn. We kiezen ervoor om geen gebruik meer te maken van de wettelijke bevoegdheid een hemel- en grondwaterverordening op te stellen, maar nemen deze regels meteen op in Omgevingsplanregels onder de Omgevingswet. Hiermee is de rechtszekerheid en de afstemming van deze regels met andere gemeentelijke regels in het fysieke domein en daarmee de handhaafbaarheid beter gewaarborgd.

Verhouding tot andere visies en ander waterbeleid

Deze Visie Water en Riolering gaat over de taken die voortkomen uit de gemeentelijke zorgplichten op het gebied van water en riolering. De visie beperkt zich daarmee tot de taken die deels of volledig gefinancierd worden uit de gemeentelijke rioolheffing. Gevolg is dat het gebruik van het gemeentelijke water voor recreatie, wonen, vervoer, energie, planten en dieren etc. niet of beperkt aan de orde komt. Hiervoor wordt een aparte visie, de Visie Stadswater, opgesteld.

Naast de Visie Stadswater zijn er nog meer opgaven met bijbehorende visies die raken aan deze visie en uitgangspunten en ambities meegeven. De belangrijkste zijn:

- Het streven naar een klimaatbestendige stad (Visie Klimaatadaptatie Utrecht).
- Het streven naar een kwalitatief goede openbare ruimte (Kadernota Kwaliteit Openbare Ruimte).
- Het streven naar een beheerbare openbare ruimte (Nota Beheer Openbare Ruimte).
- Het Koersdocument voor de ontwikkeling van de stad (Ruimtelijke Strategie Utrecht).
- Het streven naar een gezonde leefomgeving (Nota “Gezondheid voor iedereen, volksgezondheidsbeleid 2019-2023”);
- Het streven naar een diervriendelijke openbare ruimte (Nota Dierenwelzijn);
- Het streven naar een toegankelijke openbare ruimte, (agenda “Utrecht voor iedereen toegankelijk”);
- Het gebruik van duurzame materialen, duurzaam opgewekte stroom etc., (Nota Utrecht Circulair 2020-2023).
- Het streven naar regie op de Ondergrond (De nog op te stellen Visie Ondergrond).

In hoofdstuk 3 staan de belangrijkste opgaven uit deze visies beschreven die wij meenemen en implementeren in deze visie. Deze visie gaat niet in op het waterbeleid van andere overheden, zoals de Rijksoverheid, de provincie en de waterschappen. Zij leggen hun waterbeleid vast in eigen visies en/of plannen. Wel houden we in deze visie rekening met het beleid van deze overheden en stemmen ons beleid daarop af.

1.3 Proces

De gemeenteraad stelt de Visie Water en Riolering vast. Zowel de Wet Milieubeheer als de Omgevingswet vereisen betrokkenheid van gedeputeerde staten en water- en zuiveringsbeheerders bij het plan. Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden, Waterschap Amstel, Gooi en Vecht, Rijkswaterstaat en de provincie Utrecht zijn het bevoegd gezag met betrekking tot het nationale en regionale grond- en oppervlaktewatersysteem in de gemeente Utrecht. Daarnaast beheert Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden alle rioolwaterzuiveringen binnen de gemeente. Deze partijen zijn bij workshops in het voortraject betrokken en hebben een conceptversie en de inspraakversie van de visie ter commentaar ontvangen. Waar nodig zijn onderdelen van het plan met partijen besproken. De inspraakreacties zijn per reactiebrief beantwoord en hebben, indien aangegeven, geleid tot aanpassing van deze visie.

Ook alle bewoners en andere geïnteresseerden hebben de gelegenheid gehad om via de inspraakprocedure van 17 juni t/m 29 juli 2021 te reageren op de visie. Deze reacties zijn verwerkt in de reactienota en waar nodig in deze visie.

Bij het opstellen van deze visie is nauw samengewerkt met de opstellers van de gemeentelijke Visie Klimaatadaptatie. Hiermee is een integrale aanpak geborgd om de gemeente klimaatbestendig te maken. Daarnaast heeft afstemming plaatsgevonden met diverse andere gemeentelijke plannen, zoals het Groenstructuurplan, de Nota Volksgezondheid, de Ruimtelijke Strategie Utrecht en de Nota Beheer Openbare Ruimte.

1.4 Leeswijzer

In de volgende hoofdstukken komen achtereenvolgens aan bod:

- Hoofdstuk 2: Een beschrijving van het Utrechtse watersysteem
- Hoofdstuk 3: De maatschappelijke opgaven waarmee rekening is gehouden.
- Hoofdstuk 4: Onze ambitie
- Hoofdstuk 5: De belangrijkste beleidskeuzes.
- Hoofdstuk 6: De financiële strategie om invulling te geven aan de visie en ambitie

De bijlagen geven een overzicht van het bestaande rioleringssysteem, de rioolvervangingskaart 2022 - 2050, kaarten met de belangrijkste opgaven voor wateroverlast en water vasthouden en de ambitiekaart voor de Utrechtse oppervlaktewaterkwaliteit.



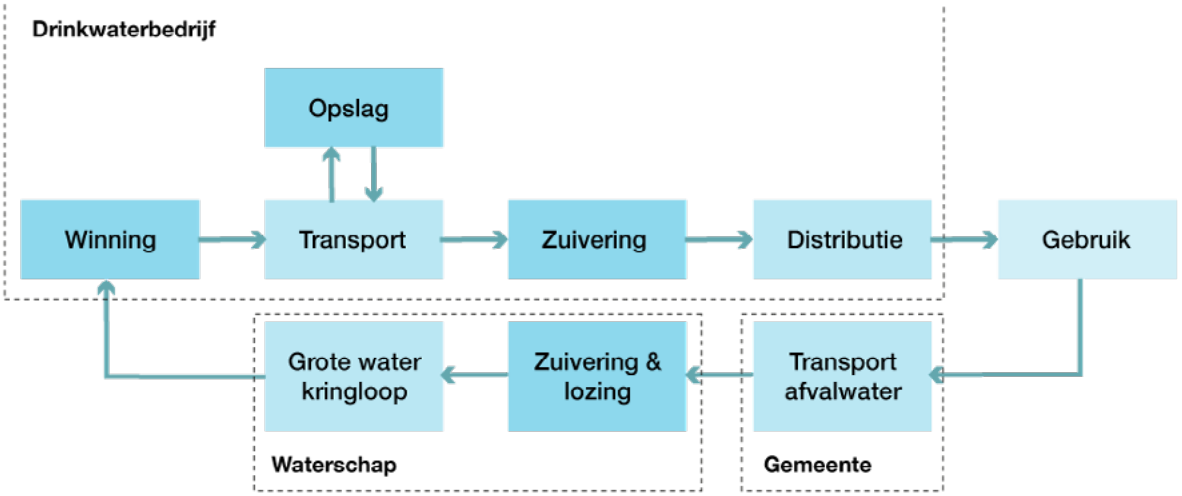
2

Het Utrechtse watersysteem

Het Utrechtse watersysteem is te verdelen in een afvalwatersysteem, een hemelwatersysteem, het grondwatersysteem en het oppervlaktewatersysteem. In onderstaande paragrafen gaan wij hier nader op in.

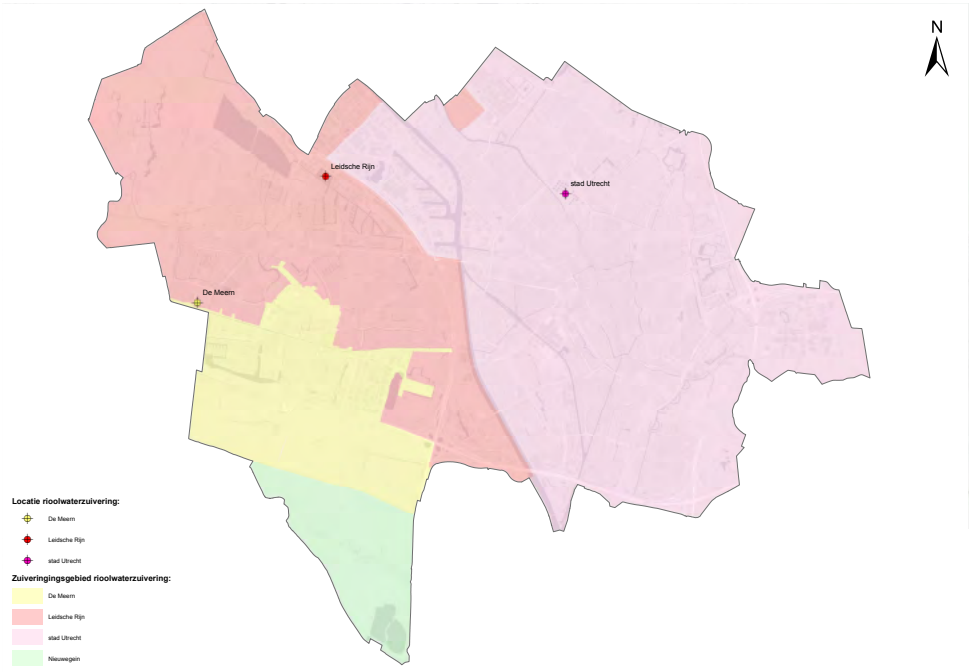
Foto: De pompenkelder van rioolgemaal Europaplein na renovatie

2.1 Het afvalwatersysteem



De drink- en afvalwatercyclus, ook wel waterketen genoemd

Bewoners en bedrijven in de gemeente Utrecht produceren jaarlijks ruim 18 miljard liter aan huishoudelijk en bedrijfsmatig afvalwater. Vanuit ruim 160.000 percelen wordt dit afvalwater geloosd op de openbare riolering van de gemeente. We transporteren het afvalwater vervolgens via ruim 900 km vrijverval riolering (riolering waarbij het water wordt getransporteerd door de zwaartekracht), bijna 700 rioolgemalen en pompunits en circa 150 km persleiding (riolering waarbij water wordt getranporteerd door het creëren van een kunstmatig drukverschil) en 10 eindgemalen (laatste gemaal voor zuivering) naar de drie rioolwaterwaterzuiveringsinrichtingen (rwzi's) binnen de gemeente Utrecht. Deze drie rwzi's staan aan de Brailledreef (voor de stad ten oosten van het Amsterdam-Rijnkanaal en Lageweide), de Proostwetering (voor Leidsche Rijn en Vleuten) en de Zandweg (voor De Meern). Het afvalwater van een deel van de polder Rijnenburg wordt afgevoerd naar de rwzi van Nieuwegein. Van zes percelen buiten de bebouwde kom wordt het afvalwater niet afgevoerd naar een rwzi. Deze beschikken over eigen installaties voor de behandeling van afvalwater.



Zuiveringsgebieden met de locaties van de rioolwaterzuiveringen

De circa 18 miljard liter afvalwater die we jaarlijks inzamelen en afvoeren naar de rwzi's, wordt vermengd met 10-15 miljard liter hemel- en grondwater. Voor een groot deel is dit bewust en historisch zo gegroeid. Tot begin jaren negentig van de vorige eeuw werd hemelwater vanwege de mogelijke verontreinigingen deels of volledig naar de rwzi afgevoerd. Tot in de jaren zeventig zelfs via dezelfde buis als het afvalwater. We noemen een dergelijk riool een gemengd riool. Momenteel hebben we daar nog 626 km van in Utrecht. Op het gemengde riool was in 2019 nog 1.532 ha verhard oppervlak aangesloten.

	RWZI Utrecht	RWZI LR + Vleuten	RWZI De Meern	Totaal
Inwoners per 1-1-2019	260.724	66.477	20.467	347.668
Vuilwater inwoners 2019 (m3/jaar)	11,4 mln	2,9 mln	0,9 mln	15,2 mln
Vuilwater grote lozers 2019 (m3/jaar)	n.b.	n.b.	n.b.	3,1 mln
Verhard oppervlak op gemengd riool [ha]	1.418	61	54	1.532

Verdeling afvalwater over de rioolwaterzuiveringen

Hoewel het gemengde riool goedkoop is in aanleg en relatief weinig ruimte inneemt, heeft het een aantal nadelen. De belangrijkste zijn:

- Op jaarbasis gaat 90-95% van de ingezamelde neerslag naar de zuivering, terwijl dit relatief schoon water is wat meestal geen zuivering nodig heeft. Het transport en de zuivering kost geld en extra ruimte op het terrein van de zuivering en het zuiveringsproces wordt er minder efficiënt van.
- Als het hard regent kan het riool niet al het hemelwater verwerken. In dat geval wordt verdund afvalwater via overlopen, de zogenaamde overstorten, ongezuiverd geloosd op oppervlaktewater. In Utrecht hebben we 156 gemengde overstorten. Om de grootste overlast door vervuiling tegen te gaan zijn achter de belangrijkste overstorten 18 extra bassin aangebracht, de zogenaamde bergbezinkbassins. Hetzelfde gebeurt bij de rioolwaterzuiveringen. Ook daar kan bij een hevige bui niet al het water worden gezuiverd en wordt een dee ongezuiverd of beperkt gezuiverd rechtstreeks geloosd op oppervlaktewater.

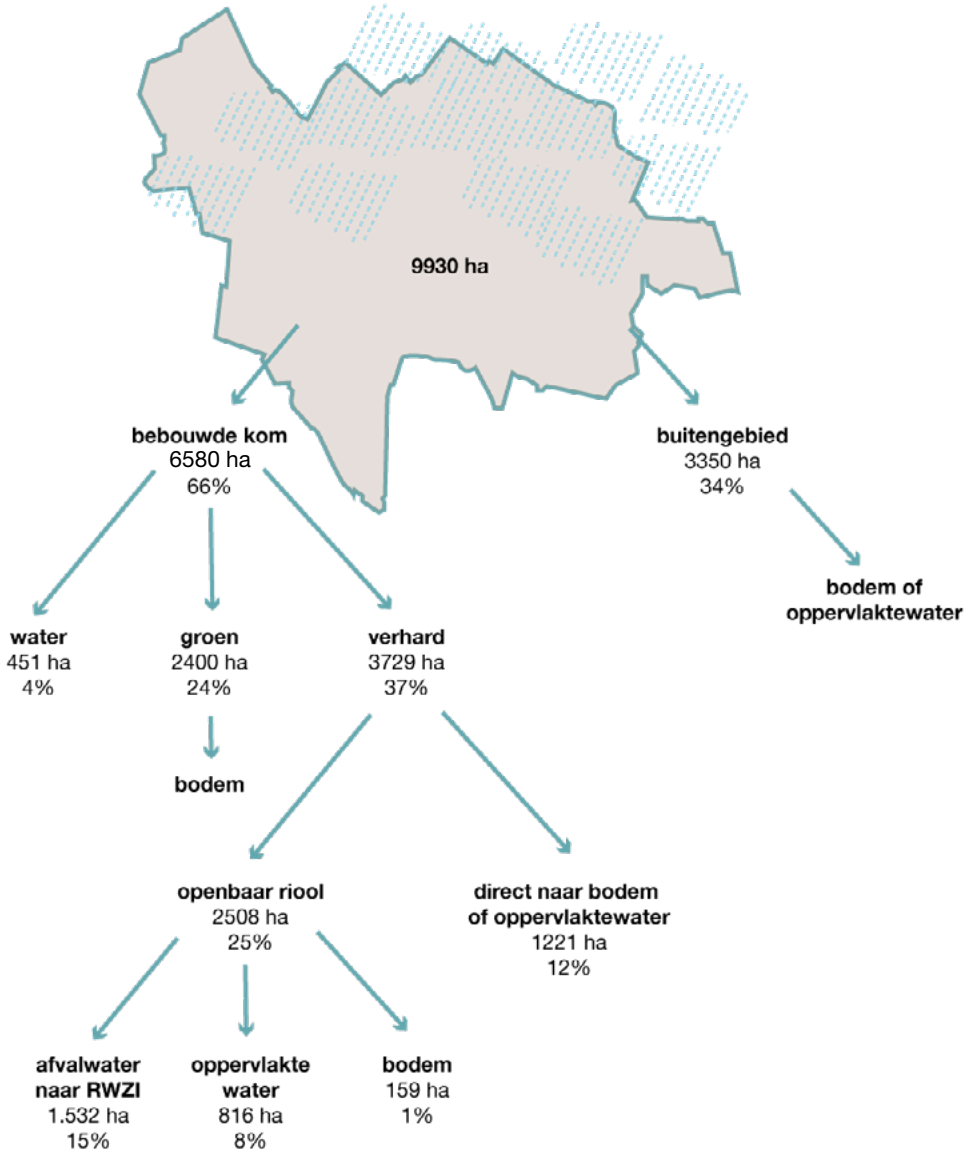
Vanwege deze nadelen gebruiken we vanaf de jaren zestig van de vorige eeuw aparte buizen om afvalwater en hemelwater in te zamelen en af te voeren. Vanaf 1991 geldt voor nieuwbouw de verplichting om regenwater en afvalwater op perceelniveau apart in te zamelen, tenzij de nieuwbouw werd aangesloten op een gemengd openbaar riool. Vanaf 2012 moet bij nieuwbouw afvalwater en hemelwater in alle gevallen gescheiden ingezameld en aangeleverd worden op het openbare riool.

Naast het bewust ingezamelde hemelwater, wordt soms ook onbewust hemel-, grond- en oppervlaktewater afgevoerd naar de rwzi's. Dit zogenaamde rioolvreemde water kan komen door foutieve aansluitingen, lekkende rioolbuizen of oppervlaktewater wat bij de overstorten naar binnen lekt. In 2011 hebben we die laatste stroom sterk teruggebracht door diverse overstorten te verhogen.

2.2 Het hemelwatersysteem

Van de 9.930 ha gemeenteoppervlak behoort anno 2020 ongeveer tweederde (6.580 ha) tot de bebouwde kom. Buiten de bebouwde kom infiltreert vrijwel al het hemelwater rechtstreeks in de bodem of wordt direct geloosd op de aanwezige sloten. In principe zamelen we buiten de bebouwde kom geen hemelwater in om af te voeren naar de rwzi's.

Van het oppervlak binnen de bebouwde kom is anno 2020 bijna 57% ofwel 3.729 ha verhard. Bijna 7% is water (451 ha) en de resterende 36,5% (2.400 ha) is groen. Het hemelwater van 1.532 ha verharding binnen de bebouwde kom gaat via de gemengde riolen nog naar de rwzi's. Dit hemelwater wordt vervolgens na zuivering geloosd op de Vecht, de Leidsche Rijn of het Amsterdam-Rijnkanaal en verlaat de stad richting de Noordzee. Onze bodem en het groen hebben er dus geen profijt van. Het hemelwater van de resterende verharding binnen de bebouwde kom infiltreert (deels) boven- of ondergronds in de bodem via waterpasserende verharding, greppels of andere infiltratievoorzieningen of wordt via 375 km aan ondergrondse hemelwaterleidingen geïnfiltreerd of rechtstreeks geloosd op de sloten, vijvers, grachten en kanalen in de stad.

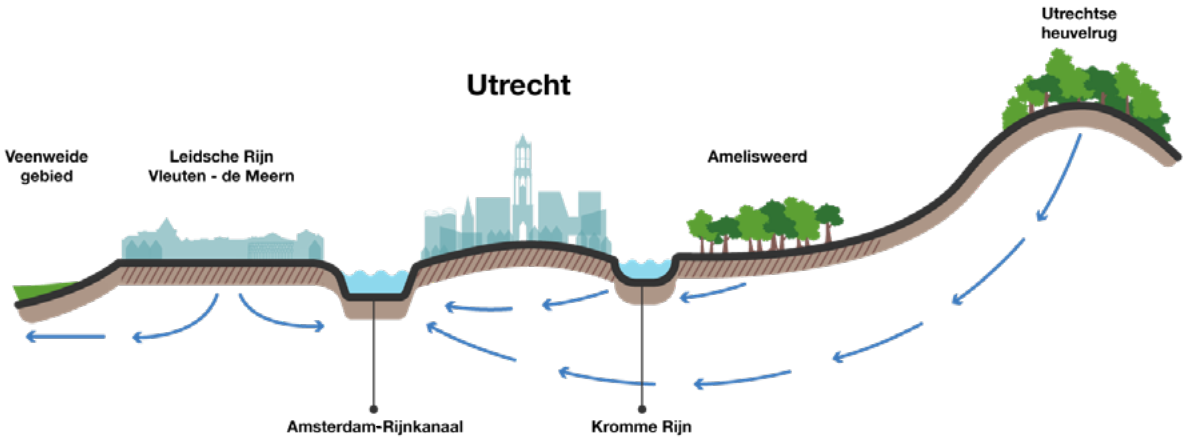


De verwerking van hemelwater in de gemeente Utrecht

2.3 Het grondwatersysteem

Utrecht ligt aan de westelijke voet van de Utrechtse heuvelrug. Omdat water van hoog naar laag stroomt, stroomt het diepere grondwater hierdoor hoofdzakelijk van oost naar west. Naast de diepere grondwaterstroming kent de stad ondiepe grondwaterstromingen. Die ondiepe grondwaterstromingen worden veroorzaakt door regenwater dat infiltreert in de stad. Maar ook een aanzienlijk deel van het Kromme Rijnwater dat de stad in stroomt infiltreert in de Binnenstad.

Het Amsterdam-Rijnkanaal fungeert als een grote drain voor de stad. Het diepere grondwater vanaf de Heuvelrug wat nog niet aan de oostrand van de stad naar boven is gekomen wordt voor een belangrijk deel afgevangen door het Amsterdam-Rijnkanaal en afgevoerd naar de Noordzee. Het resultaat is dat het grondwaterpeil in het grootste deel van de stad fluctueert tussen het niveau van de Kromme Rijn (NAP +0,58 m) en het Amsterdam-Rijnkanaal, de Leidsche Rijn en de Vecht (NAP -0,40 m). Alleen aan de noord-, west- en zuidkant van de gemeente wordt het grondwaterpeil niet door de Kromme Rijn en het Amsterdam-Rijnkanaal bepaald, maar door het oppervlaktewaterpeil in de daar aanwezige polders. De diep gelegen Bethunepolder ten noordoosten van Maarssen heeft bijvoorbeeld een grote invloed op de grondwaterstanden in het noordelijke deel van Overvecht



Dwarsdoorsnede van het grondwatersysteem in de gemeente Utrecht

Op de plekken waar nu of vroeger de Rijn gelopen heeft is in Utrecht klei afgezet. Deze kleilaag is op sommige plekken tot 4 meter dik. Onder de kleilaag ligt over het algemeen een goed doorlatend zandpakket met een dikte van 50-60 meter. Aan de west- en noordrand van de stad begint het veenweidegebied en is er naast klei in de bovenste lagen een veenlaag aanwezig. In het bebouwde deel van Utrecht is voor de bouw in meer of mindere mate bovenop de klei- of veenlaag een goed doorlatende zandlaag aangebracht variërend in dikte tussen enkele decimeters tot 1,5 meter. De dikte van deze zandlaag bepaalt over het algemeen of drainage nodig is om hoge grondwaterstanden te voorkomen. Anno 2021 ligt er in Utrecht 239 km aan drainage, waarvan het overgrote deel in Leidsche Rijn. Hier is over het algemeen bij de bouw veel minder opgehoogd dan in oudere stadsdelen als Kanaleneiland en Overvecht.

2.4 Het oppervlaktewatersysteem

Het oppervlaktewatersysteem in Utrecht is te verdelen in drie deelsystemen, die alle drie uiteindelijk gebruik maken van het Amsterdam-Rijnkanaal om het water af te voeren naar de Noordzee. Het eerste gebied ten oosten van het Amsterdam-Rijnkanaal wordt vrijwel volledig gevoed door de Kromme Rijn. Elke seconde komt via de Kromme Rijn 6.000 - 8.000 liter water de stad in. Dit water is relatief voedselrijk als gevolg van de landbouw in het Kromme Rijngebied en diverse rioolwaterzuiveringen die lozen op de Kromme Rijn. Het relatief voedselrijke water van de Kromme Rijn is daarmee een bepalende factor voor de kwaliteit van het water in dit deel van de stad.

Onder normale omstandigheden verlaat het water de stad weer via de Vecht. Bij hevige neerslag fungeert de Muntsluis bij Oog in Al als noodoverlaat richting het Amsterdam-Rijnkanaal. In die situaties moet heel veel water in korte tijd afgevoerd worden naar het Amsterdam- Rijnkanaal om te voorkomen dat de werven in de Binnenstad onder water komen te staan. Door de zeespiegelstijging wordt het in de toekomst steeds moeilijker om het water van het Amsterdam-Rijnkanaal via het Noordzeekanaal af te voeren naar de Noordzee. Mogelijk dat hierdoor de afvoer via de Muntsluis in de toekomst beperkt gaat worden. Lopend onderzoek zal dit uitwijzen.

Het tweede deelsysteem is het noordelijk deel van Leidsche Rijn. Dit systeem laat zich meer omschrijven als een infiltratie en circulatiesysteem. Het regenwater infiltreert in het gebied via ondiepe greppels, de zogenaamde wadi's en andere infiltratievoorzieningen. Het grondwater komt vervolgens weer naar boven op de laagste plekken, de Haarrijnseplas en de wijk Terwijde. Het oppervlaktewater wordt zoveel mogelijk binnen Leidsche Rijn vastgehouden en onder invloed van de zwaartekracht en een opvoergemaal gecirculeerd. Het systeem is zeer toekomstbestendig ontworpen, omdat er bij droogte nauwelijks water ingelaten hoeft te worden en bij zware regenval nauwelijks water afgevoerd hoeft te worden naar het Amsterdam-Rijnkanaal. De waterkwaliteit wordt hoofdzakelijk bepaald door de kwaliteit van de neerslag en het grondwater. Hierdoor is het water in dit systeem veel voedselarmer dan het water ten oosten van het Amsterdam-Rijnkanaal waar de kwaliteit wordt bepaald door het Kromme Rijnwater.

Het derde systeem is het systeem rondom De Meern ten zuiden van de Leidsche Rijn en een deel van polder Rijnenburg. Dit systeem wordt op diverse plekken gevoed en doorgespoeld met water uit de Leidsche Rijn en daarmee het Amsterdam-Rijnkanaal.



Het oppervlaktewatersysteem in de gemeente Utrecht.

Tot voor kort werd het water ter hoogte van De Meern afgevoerd naar de polder Rijnenburg en vervolgens in westelijke richting. Vanaf 2021 ontzien we de polder Rijnenburg en gaat het water vanuit de plas Veldhuizen richting de polders bij Harmelen. Daar wordt het weer opgepompt naar de Leidsche Rijn en vervolgens weer afgevoerd naar het Amsterdam-Rijnkanaal. Met deze aanpassing creëren we meer doorspoeling en daarmee een betere waterkwaliteit in de plas Veldhuizen en ontlasten we het watersysteem van Rijnenburg. Het water van het Amsterdam-Rijnkanaal water is minder voedselrijk dan dat van de Kromme Rijn, maar wel weer voedselrijker dan het door regen- en grondwater gevoede systeem in het noorden van Leidsche Rijn.

Naast deze drie grotere oppervlaktewatersystemen zijn vooral aan de noord- en oostkant van de stad diverse plekken waar sloten alleen gevoed worden door neerslag en kwelwater van de Utrechtse Heuvelrug. Op een aantal plaatsen zoals in Lunetten, is de kwel ijzerrijk, wat leidt tot troebel en bruingekleurd water. Maar op sommige plekken is de kwel helder en biedt het potentie voor flora en fauna die horen bij voedselarm water.

Het beheer en onderhoud van het Utrechtse oppervlaktewater is verdeeld over een groot aantal partijen. De kanalen met nationaal belang, het Amsterdam-Rijnkanaal en voorheen het Merwedekanaal, zijn in beheer en onderhoud bij Rijkswaterstaat. De regionale en grotere wijkwateren in de stad zijn in beheer en onderhoud bij de waterschappen. Voor het grootste deel is dit Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden. Voor de Vecht en de Klopvaart is dit Waterscha Amstel, Gooi & Vecht. Het kleinere oppervlaktewater is meestal in onderhoud bij de gemeente. Maar ook (semi-)overheden als ProRail, Staatsbosbeheer, Recreatieschap Stichtse Groenlanden en agrariërs hebben aanzienlijke hoeveelheden water in de gemeente in onderhoud. De gemeente Utrecht onderhoudt zelf 295 ha aan water, verdeeld over 246 km aan watergangen. Dit is ruim een derde van het wateroppervlak in de stad. Daarmee is Utrecht in de regio de gemeente met het meeste water in eigen onderhoud.



3

De opgave

Utrecht wil de komende jaren een stad blijven waar iedereen gezond stedelijk kan leven. Hiervoor moet de stad zich aanpassen aan belangrijke ontwikkelingen. Een aantal van deze ontwikkelingen betekenen forse opgaven voor het waterbeleid en -beheer van de stad. De belangrijkste zijn:

- Het borgen van een robuust water- en rioleringssysteem via beheer, onderhoud en vervanging.
- De groei van de stad.
- Het realiseren van een klimaatbestendige stad.
- Het realiseren van een circulair water- en rioleringssysteem.
- Het realiseren van een gezond oppervlaktewatersysteem.

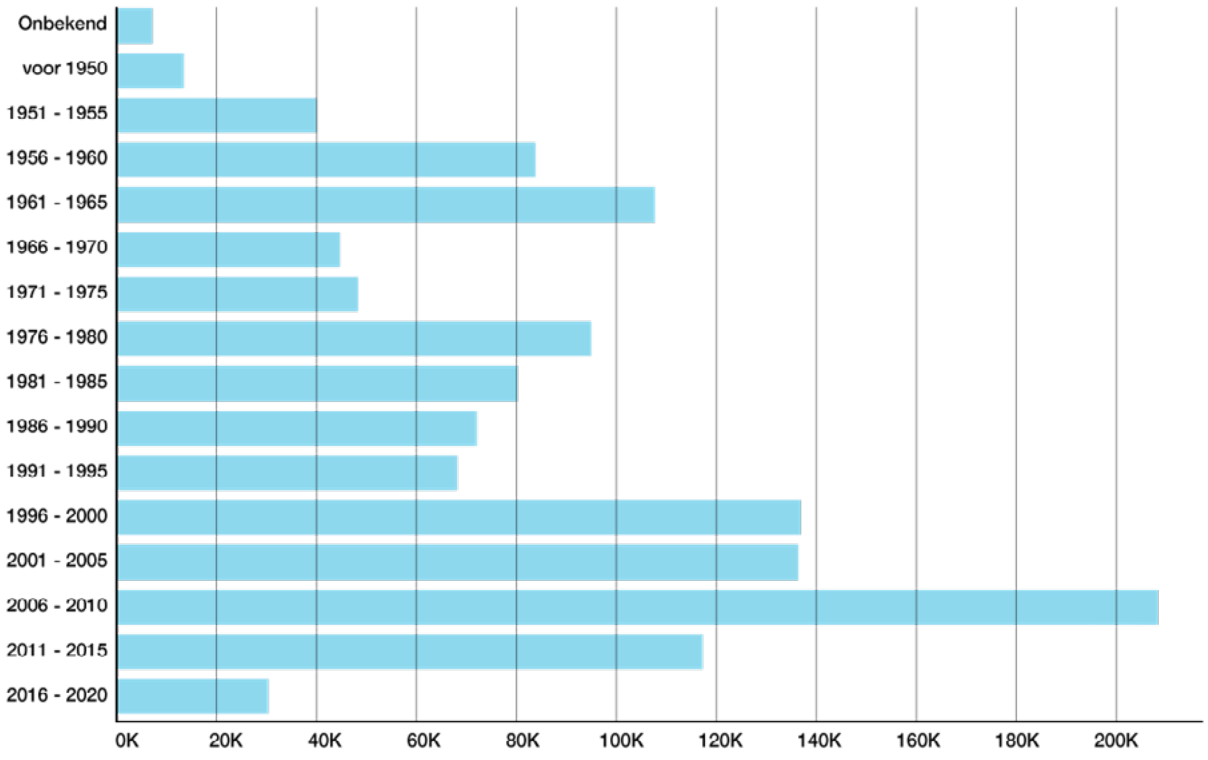
In dit hoofdstuk gaan we hier nader op in. In hoofdstuk 4 en 5 en in het programma gaan we in op de vraag hoe we dat doen.

Foto: Aanleg van infiltratieriolen voor het bouwrijp maken van het Defensieterrein

3.1 Vervangingsopgave

Momenteel is het gemeentelijke hoofdrioolstelsel 1.292 km lang. Door de groei van de stad komt daar elk jaar rond de 20 km aan nieuwe riolering bij. Naast het hoofdrioolstelsel hebben we 41 km aan duikers (buisverbindingen tussen watergangen), 239 km aan drainageleidingen,149 km aan pers- en drukleidingen en 246 km aan watergangen in eigendom en beheer. De vervangingswaarde van dit systeem bedraagt bijna 2 miljard euro.

Het gemeentelijke rioleringssysteem is over het algemeen in goede staat. Zowel in het beheer en onderhoud van de hoofdriolering als dat van de watergangen is geen sprake van achterstallig onderhoud. De hoofdriolering in Utrecht gaat gemiddeld 70 jaar mee. De afgelopen jaren vervingen we vooral de riolering die voor de oorlog of in de oorlogsjaren was aangelegd. We konden volstaan met het jaarlijks vervangen van 5 km riolering om het gemeentelijk rioolstelsel op orde te houden. De komende jaren staan we voor de opgave om de riolering in de naoorlogse wijken te vervangen en te verbeteren. Omdat in de jaren vijftig en zestig van de vorige eeuw veel meer riolering is aangelegd dan in de oorlogsjaren moeten we toewerken naar een jaarlijkse vervanging van 18 km (1.291 km/ 70 jaar), om de kwaliteit van de 1.291 km gemeentelijke vrijvervalriolering op niveau te kunnen houden.



Leeftijdsopbouw van het vrijverval rioolstelsel van de gemeente Utrecht.
De hoeveelheid riolering voor de periode 2016-2020 is nog niet compleet

Naast de vervangingsopgave van de hoofdriolering hebben we nog een aantal opgaven om de basis op orde te krijgen en te houden:

- Het meten en monitoren van de actuele toestand en functioneren van alle objecten en systemen. Dit vraagt om meetinstrumenten, meetmethodes en informatiesystemen om alle informatie op te slaan en te analyseren. En om nieuw type personeel om de informatie te genereren en te analyseren.
- Het reguliere onderhoud. De bestaande objecten en systemen hebben met regelmaat onderhoud nodig om te blijven functioneren. Dit reguliere onderhoud bestaat vooral uit reiniging en reparaties en hebben we vrijwel volledig uitbesteed aan marktpartijen. Denk hierbij aan he reinigen en repareren van rioolgemalen, straatkolken, huisaansluitingen en het maaien en schoonhouden van watergangen.
- Het groot onderhoud. Dit is ingrijpender onderhoud dat op een substantieel deel van een object wordt uitgevoerd. Bij water en riolering rekenen we alleen het baggeren van de watergangen tot het groot onderhoud, zodat ze weer aan de gewenste afmetingen voldoen en in staat zijn overtollig hemelwater af te voeren. Gemiddeld baggeren we onze watergangen eenmaal in de 8 jaar.

3.2 Groei van de stad

Veel mensen trekken naar Utrecht om hier te komen wonen en werken. Naar verwachting komen er tot 2040 60.000 woningen bij en groeit de stad van 350.000 inwoners in 2018 naar 455.000 inwoners in 2040 (MPR, 2021). Oude industriegebieden in de stad transformeren naar woon- en werkgebieden, zoals de Merwedekanaalzone en het Beurskwartier. Hoewel er nog geen concrete plannen zijn voor de periode na 2040 gaan we er in deze visie van uit dat de stad in hetzelfde tempo zal doorgroeien.

In eerste instantie zorgt de groei van de stad voor een verdere toename van het verharde oppervlak. Dit komt door de laatste ontwikkellocaties van Leidsche Rijn. Daarna bieden de geplande binnenstedelijke ontwikkellocaties juist de mogelijkheid om verharding weg te halen en meer groene plekken in de stad te maken om elkaar te ontmoeten, te bewegen of te sporten. Met het vergroenen beperken we de piekafvoer van hemelwater in de stad en houden we het hemelwater vast waar het gevallen is.

De groei van de stad zorgt dat het aanbod aan afvalwater toeneemt. Dit geldt vooral voor de grote ontwikkelingsgebieden rondom het Merwedekanaal (Merwedekanaalzone en Beurskwartier) en heeft daarmee gevolgen voor de zuivering Utrecht. De capaciteit van het huidige afvalwatersysteem inclusief rioolwaterzuivering is echter begrensd. Om de groei aan te kunnen moet of de zuivering worden uitgebreid of moet de groei van het afvalwateraanbod gecompenseerd worden door vermindering van het aanbod aan hemelwater op de zuivering. De bouwopgave zorgt er voor dat in de ontwikkelgebieden de bestaande rioleringssystemen aangepast of vervangen moeten worden, wat de mogelijkheid biedt afvalwater en hemelwater van elkaar te scheiden en hemelwater lokaal te verwerken. De verwachte groei van het afvalwateraanbod voor de komende 20 jaar is weergegeven in onderstaande tabel en bedraagt ruim 30%.

Zuiveringsgebied	Groei aantal woningen 2020-2040	Groei aantal inwoners 2020-2040	Groei afvalwater [m3/jaar]
RWZI Utrecht	42.500	76.500	+ 3.4 miljoen (+29%)
RWZI Leidsche Rijn	16.000	28.500	+ 1,2 miljoen (+43%)
RWZI De Meern	1.500	2.500	+ 0,1miljoen (+12%)
Totaal	**60.000**	**107.500**	**+ 4.7 miljoen (+31%)**

Verwachte groei aanbod huishoudelijk afvalwater per rioolwaterzuivering van 2020 - 2040

Tot slot betekent de groei van de stad een toename van het recreatief gebruik van de openbare ruimte en daarmee ook op en in het water. Voorwaarde is dat we het water gezond houden met een goede waterkwaliteit. Mogelijk ook dat het recreatieve gebruik zorgt voor intensivering van het noodzakelijke onderhoud.

3.3 Een klimaatbestendige stad

Ons klimaat verandert. Hogere temperaturen, een sneller stijgende zeespiegel, nattere winters, heftigere buien en meer kans op drogere zomers. De verwachting van het KNMI is dat het klimaat in Nederland in 2050 overeen zal komen met het huidige klimaat in Bordeaux (Frankrijk) of Noord-Italië. De afgelopen jaren kregen we al een voorproefje met een hele droge zomer (2018) en extreem warme dagen (2019 en 2020). Daarnaast hadden we ook dagen met extreme neerslag (bijvoorbeeld 19 juni en 12 juli 2019). De winter 2017-2018 was daarentegen weer extreem nat.

In het bestuursakkoord Klimaatadaptatie uit 2018 hebben de overheden in Nederland afgesproken dat elke overheid uiterlijk in 2020 de gevolgen van dit extremere weer in beeld heeft gebracht via een klimaatstresstest en de ambities en aanpak heeft vastgelegd in beleid. Het resultaat van de klimaatstresstest van de gemeente Utrecht is hier te vinden.

De gemeentelijke opgave en aanpak staan beschreven in de Visie Klimaatadaptatie. De belangrijkste opgaven voor het thema water zijn:

- We spannen ons in dat bij een heftige regenbui tot aan 80 mm in één uur de openbare ruimte en de riolering zo zijn ingericht dat er geen schade optreedt aan panden en geen hinder op belangrijke wegen, zodat hulpdiensten kunnen komen waar ze moeten zijn.
- We maken een stad waarvan de bodem als spons werkt. We houden minimaal 90% en bij voorkeur 100% van onze jaarlijkse neerslag vast op de plek waar deze gevallen is.
- We spannen ons in om een minimale grondwaterstand te handhaven bij droogte
- We zorgen ervoor dat het oppervlaktewater gezond blijft.

De eerste twee opgaves zijn weergegeven op de kaarten in bijlage 3 en 4. De opgave om wateroverlast te voorkomen zit verspreid over de hele stad. De opgave om 90% van het regenwater vast te houden zit grotendeels in de gebieden die voor 1970 zijn gebouwd en daarmee vooral in de stad ten oosten van het Amsterdam-Rijnkanaal. Deze opgave vertoont ruimtelijk een grote overlap met de rioolvervangingsopgave en ook met de vergroeningsopgave om klimaatadaptief te worden. De klimaatadaptatieopgave en de bijbehorende aanpak heeft hiermee grote gevolgen voor het gemeentelijke waterbeleid en de bijbehorende investeringen.



Een ondergelopen fietstunnel na hevige neerslag op 19 juni 2019 in Lunetten

3.4 Een circulair water- en rioleringssysteem

Een toekomstbestendig water- en rioleringssysteem betekent ook het sluiten van de kringlopen voor grondstoffen, water en energie. Dit houdt bijvoorbeeld in dat we reststoffen van onze rioleringsbuizen opnieuw inzetten als grondstof (gebeurt nu al) en eindige grondstofbronnen niet uitputten. Het rijksbeleid is om in 2050 alle grondstoffen te hergebruiken. Als gemeente hebben we ons ten doel gesteld dat per 2030 minimaal 50% van onze inkoop circulair is.

Om te komen tot een circulair water- en rioleringssysteem moeten we voldoen aan de volgende voorwaarden:

- We beperken de hoeveelheid energie, grondstoffen en water in onze systeem zoveel mogelijk.
- We halen energie, grondstoffen en water zoveel mogelijk uit duurzame bronnen.
- We winnen waar mogelijk energie, grondstoffen en water na gebruik weer terug.
- We bouwen en richten ons water- en rioleringssysteem natuurinclusief in.

Het terugwinnen van grondstoffen en warmte uit afvalwater gaat makkelijker als het afvalwater op de rioolwaterzuivering niet is gemengd met schoon hemelwater. Zoals in hoofdstuk 2.2 beschreven ligt hier nog een grote opgave, omdat momenteel nog van ruim 1.500ha verhard oppervlak het hemelwater wordt vermengd met afvalwater en wordt afgevoerd naar de rioolwaterzuivering.

Momenteel bestaan de buizen en putten van ons rioolstelsel voor 10% uit hergebruikte grondstoffen. Dit percentage moet de komende jaren dus nog fors verhoogd worden om de doelstelling te halen. Dit stelt eisen aan onze inkoop van materialen en aanbesteding van werken.

Andere afvalstoffen die in aanmerking komen voor hergebruik zijn de bagger uit watergangen (voor zover die voldoet aan de criteria voor hergebruik) of het maaisel van water- en oeverplanten. De afgelopen jaren is de meeste schone bagger gebruikt voor het verondiepen van de Hoogekampse plas bij Groenekan. Nu het verondiepen van deze plas klaar is, zijn we nog op zoek naar een nieuwe locatie waar we onze bagger nuttig kunnen inzetten.

Door regenwater vast te houden en nuttig te gebruiken voor bijvoorbeeld het besproeien van de tuin of voor het spoelen van het toilet, besparen we op het gebruik van drinkwater.

3.5 Een CO_2 arm water- en rioleringssysteem

Het landelijke doel is om in 2050 95% minder CO_2 uit te stoten. De gemeente Utrecht wil dit realiseren door zoveel mogelijk energie te besparen en energie op te wekken met duurzame energiebronnen. Energie afkomstig van niet-duurzame, veelal fossiele energiebronnen, zoals aardgas, wordt vervangen. Ook wil de gemeente dat er in Utrecht zo min mogelijk opgewekte energie onnodig verloren gaat. Energie opwekken doen we zo duurzaam mogelijk, bijvoorbeeld met zonnepanelen en windmolens.

De energietransitie heeft op verschillende manieren gevolgen voor het omgaan met water. Zo zijn er goede mogelijkheden om warmte en koude te winnen uit afvalwater, grondwater en oppervlaktewater (aquathermie genoemd). Daarnaast dienen we het gebruik van fossiele brandstoffen voor bijvoorbeeld de aandrijving van rioolgemalen en andere assets terug te dringen. Bij aanbestedingen van rioleringswerken stimuleren we nu al bijvoorbeeld het gebruik van elektrische voertuigen en machines. Ook liggen er kansen om werk met werk te maken bij de aanleg en vervanging van riolering en warmtenetten, het combineren van waterberging en zonnepanelen op daken en bij nieuwbouw en renovatie van bestaande bouw. Denk bij het laatste aan het inbouwen van warmtewisselaars in de afvoer van douchewater. Al deze ontwikkelingen staan nog in de kinderschoenen.

3.6 Een gezonde waterkwaliteit

De gemeente Utrecht heeft 246 km aan watergangen in onderhoud. Daarnaast maken Utrechters gebruik van watergangen die in onderhoud zijn bij de waterschappen en andere partijen zoals Rijkswaterstaat. Al deze waterlopen bepalen het karakter in de stad. Zo werd Utrecht al enkele malen uitgeroepen tot de mooiste grachtenstad van Europa. Een goede waterkwaliteit is daarbij essentieel. Een goede waterkwaliteit:

- Draagt bij aan een gezond leefklimaat en een positieve beleving van de openbare ruimte.
- Is een belangrijk voor de flora en fauna in en het recreatieve gebruik van het water in de stad.

De waterkwaliteit voldoet momenteel nog niet overal aan de Europees afgesproken chemische en ecologische doelstellingen in de Kaderrichtlijn Water (KRW). Deze doelstellingen moeten uiterlijk in 2027 gerealiseerd zijn. Voor de grotere wateren in de stad, zoals Vecht, Kromme Rijn, Merwedekanaal, Amsterdam-Rijnkanaal etc. liggen de doelstellingen vast op Europees niveau. Voor deze wateren geldt een resultaatsverplichting om de waterkwaliteit te halen, oftewel zijn we als overheden aanspreekbaar als we de gewenste doelstelling niet realiseren. Vooral vanwege de stikstof- en fosfaatproblematiek is dit in heel Nederland nog een forse uitdaging.

Voor de zogenaamde overige wateren (kleinere wateren) worden de doelstellingen op provinciaal niveau vastgelegd in het Bodem- en Waterprogramma van de provincie. Hiervoor geldt een inspanningsverplichting, ofwel betrokken partijen zijn niet aanspreekbaar op het resultaat, maar wel of ze zich voldoende hebben ingespannen om de waterkwaliteit te realiseren. Waterschap HDSR en de inliggende gemeenten hebben in 2014 via de regionale samenwerking afgesproken zich samen in te spannen om in de kleine wateren overal minimaal de waterkwaliteit Zichtbaar te realiseren.

In 2020 hebben HDSR en gemeente de doelstellingen voor de overige wateren geëvalueerd en hebben we gezamenlijk de ambitie afgesproken om waar mogelijk een hogere doelstelling na te streven. Ongeveer een derde van het Utrechtse oppervlaktewater voldoet momenteel nog niet aan de doelstellingen.

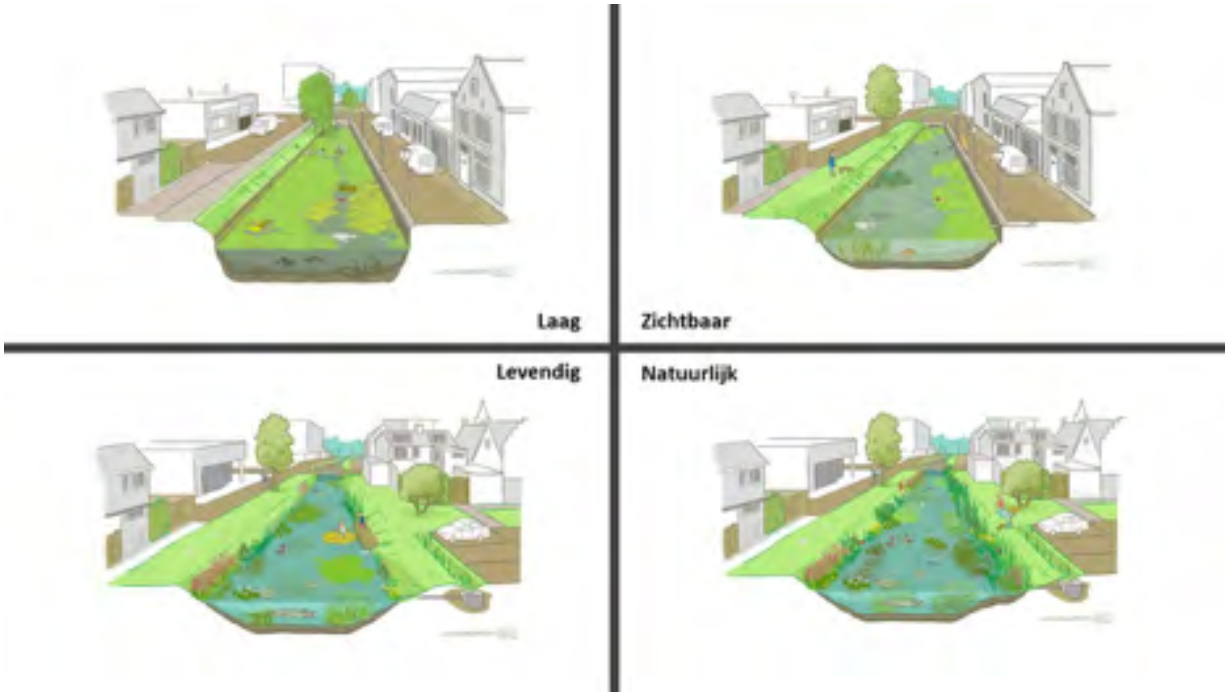


In de hete zomer van 2020 is er blauwalg geconstateerd in de Plas Veldhuizen

De hogere temperaturen en langere droge periodes als gevolg van klimaatverandering zorgen ervoor dat de waterkwaliteit van wateren die nu wel voldoen aan de doelstellingen in de toekomst onder druk komt te staan. Door de hogere temperaturen en de groei van de stad neemt het recreatieve gebruik van het water toe. Recreatief gebruik stelt vanwege de gezonheid vooral eisen aan de bacteriologische kwaliteit (zwemwaternorm) en aan de veiligheid in en om het water.

In 2018 is de Utrechtse soortenlijst van kracht geworden. Deze soortenlijst voorziet in de bescherming van drie groepen soorten planten en dieren (soorten die voorheen beschermd waren onder de Flora en faunawet, soorten die voor de gemeente Utrecht belangrijk zijn en in Utrecht voorkomende soorten die van nationaal belang zijn). Het beschermen van deze soorten en hun leefmilieus draagt bij aan het behoud van de biodiversiteit in Utrecht en past in de ambitie van gezond stedelijk leven. Dit alles stelt hogere eisen aan de waterkwaliteit in de stad en daarmee aan het waterkwaliteitsbeleid. En daarnaast aan de toegankelijkheid en inrichting van oevers en de andere onderdelen van ons water- en rioleringssysteem zoals straatkolken, putten en gemalen.

Naast soorten die we willen beschermen in Utrecht zijn er ook soorten planten en dieren die we bestrijden. Over het algemeen betreft dit soorten die hier van nature niet voorkomen en de gezondheid, de werking van het water- en rioleringssysteem of de biodiversiteit aantasten, de zogenaamde invasieve exoten. Voorbeelden hiervan zijn de Amerikaanse rivierkreeft en de reuzenberenklauw. Onder regie van de provincie werken we samen met buurgemeenten, waterschappen en Rijkswaterstaat aan plannen om de invasieve exoten te bestrijden.



De regionale streefbeelden voor de waterkwaliteit

3.7 Klaar voor de Omgevingswet

Op 1 juli 2022 wordt naar verwachting de nieuwe Omgevingswet ingevoerd. Het doel van de Omgevingswet is om de regelgeving inzichtelijker, samenhangender en meer gebiedsgericht te maken, en om sneller tot besluitvorming te komen. Om dit te bereiken, vervalt veel nationale regelgeving, wat ruimte geeft om op gemeentelijk niveau zaken gebied specifiek vast te leggen. “Decentraal, tenzij” is een belangrijk principe van de Omgevingswet.

De Omgevingswet vereist dat elke gemeente online begrijpelijke informatie over de fysieke leefomgeving aanbiedt en zo een gelijke informatiepositie voor de stad creëert. Dit vraagt dat we alle informatie over het water- en rioleringssysteem verbeteren en digitaal toegankelijk maken. De verbeterde informatie bieden we aan bij het landelijk Digitaal Stelsel Omgevingswet (DSO). Daarmee heeft iedereen via het vernieuwde Omgevingsloket toegang tot die verbeterde informatie. Zo kan iedereen snel zien wat op een bepaalde locatie wel en niet is toegestaan. Ook is er toegang tot informatie over de kwaliteit van de fysieke leefomgeving, zoals gegevens over de waterkwaliteit ter plaatse. Met al deze informatie kan iedereen via het DSO een vergunning zo compleet mogelijk aanvragen of een melding doen.

Tot slot heeft de Omgevingswet gevolgen voor alle regels over de fysieke leefomgeving. In het omgevingsplan komen voortaan alle regels samen over bouwwerken, infrastructuur, watersystemen, water, bodem, lucht, landschappen, natuur, cultureel erfgoed en wereld erfgoed. Dat betekent dat alle water- en riolering gerelateerde regels die overkomen uit de nationale regelgeving (ook wel ‘bruidsschat’ genoemd) en de regels uit de bestaande verordeningen en bestemmingsplannen overgezet moeten worden. De regels in het omgevingsplan (bestemmingsplanregels + verordeningen + bruidsschat) moeten aansluiten bij wat in de Omgevingsvisie is opgenomen. In de bruidsschat zitten veel regels die betrekking hebben op aansluitingen en lozingen van afval-, hemel- en grondwater. Deze worden bij voorkeur bij invoering van de Omgevingswet en uiterlijk voor 2030 omgezet naar regels voor het Utrechtse Omgevingsplan.



4

Onze ambitie

Utrecht streeft naar een water- en rioleringssysteem dat gezond, robuust en toekomstbestendig is voor iedereen! In dit hoofdstuk beschrijven we wat we hier in hoofdlijnen onder verstaan.

Foto: Klimaatbestendige, groene inrichting in de Oldenburgerstraat

Een water- en rioleringssysteem dat gezond, robuust en toekomstbestendig voor iedereen is, is een systeem:

Gezond is

- Dat veilig te gebruiken is door bewoners, gebruikers, planten en dieren en daarop is ingericht;
- Waar het ontstaan van afvalwater en afvalproducten zoveel mogelijk wordt beperkt of voorkomen.
- Waar afvalwater of afvalproducten, die toch ontstaan, zo min mogelijk zijn verontreinigd.
- Waar schone en vuile stromen zijn gescheiden en kringlopen zoveel mogelijk zijn gesloten.
- Dat flexibel is aan te passen aan de eisen en wensen van de toekomst.
- Waar verontreiniging van bodem, lucht en grond- en oppervlaktewater zoveel mogelijk wordt voorkomen.

Robuust is

- Waar kleine verstoringen niet leiden tot uitval en snel en doelmatig worden verholpen. Grote verstoringen worden zoveel mogelijk voorkomen.
- Waar de aansluiting op de openbare riolering correct is uitgevoerd en zo functioneert dat iedereen er gebruik van kan maken.
- Waar de gemeentelijke zorgplichten met betrekking tot stedelijk afvalwater, hemelwater en grondwater doelmatig worden uitgevoerd en de maatschappelijke baten en kosten in balans zijn.
- Waar duidelijk is wie wat beheert en welke verantwoordelijkheden daaruit voortvloeien.

Toekomstbestendig is

- Dat bestand is en beschermt tegen extreem weer en het veranderende klimaat, zoals hevige neerslag en langdurige droogte.
- Dat geschikt is voor de functies waarvoor het bedoeld is. Hierbij streven we ernaar zoveel mogelijk functies te combineren om de beschikbare ruimte zo goed mogelijk te benutten.
- Waar de kringlopen voor water, materiaal en energie zoveel mogelijk zijn gesloten.
- Dat flexibel is aan te passen aan de eisen en wensen van de toekomst.

Voor iedereen is

- Waar iedereen gebruik van kan maken, ofwel onder voorwaarden op kan worden aangesloten.
- Waar iedereen een bijdrage aan levert, als eigenaar en/of gebruiker.
- Waar iedereen naar rato van het gebruik aan meebetaalt.

De uitwerking van deze ambities staat beschreven in het volgende hoofdstuk. Hierin staan ook de belangrijkste beleidskeuzes beschreven.



5

Beleidskeuzes

In dit hoofdstuk behandelen we het beleidskader voor de zorgplichten op het gebied van afvalwater, hemelwater en grondwater en de uitgangspunten die we hanteren voor het onderhoud van ons oppervlaktewater. Ook geven we aan welke beleidswijzigingen we doorvoeren om invulling te geven aan de opgaves beschreven in hoofdstuk 3 en de ambities in hoofdstuk 4.

Foto: Een wadi in het midden van de Eykmanlaan voor het infiltreren van regenwater

5.1 Afvalwater

De wettelijke zorgplicht
De gemeenteraad of burgemeester en wethouders dragen zorg voor de inzameling en het transport van stedelijk afvalwater dat vrijkomt bij de binnen het grondgebied van de gemeente gelegen percelen, door middel van een openbaar vuilwaterriool naar een zuiveringsinrichting (Wet Milieubeheer artikel 10.33, straks in artikel 2.16, lid 1a van de Omgevingswet).

Hierbij geldt de voorkeursvolgorde zoals genoemd in artikel 10.29a in de Wet Milieubeheer. Kort samengevat is dit de volgorde:
1. Het ontstaan van afvalwater wordt zoveel mogelijk voorkomen of beperkt.
2. Als afvalwater toch ontstaat wordt het zo min mogelijk verontreinigd.
3. Afvalwaterstromen worden daarom gescheiden gehouden. Behalve als door het samenvoegen van de stromen de verwerking geen probleem ondervindt.

Naast de zorgplicht die de gemeente heeft, heeft ook een gebouw- en perceeleigenaar een wettelijke zorgplicht voor het functioneren van de riolering op het eigen terrein of gebouw.

5.1.1 Inzameling afvalwater
We maken onderscheid tussen de bebouwde kom en het buitengebied, en tussen huishoudelijk afvalwater en bedrijfsafvalwater.

Binnen de bebouwde kom
Binnen de bebouwde kom moet huishoudelijk afvalwater op de riolering worden geloosd. Wij zorgen voor de inzameling van huishoudelijk afvalwater en transport naar een centrale zuivering. Binnen de bebouwde kom staan wij in principe geen andere zuiverende voorziening toe (zoals een IBA) die ervoor zorgt dat er geen ongezuiverd afvalwater in het milieu terecht komt, tenzij deze voorziening een gelijkwaardig alternatief vormt voor de centrale zuivering van het waterschap. Dit betekent ook dat wij op dit moment binnen de bebouwde kom bij nieuwbouwontwikkelingen geen alternatieve decentrale verwerkingsvormen voor afvalwater (nieuwe sanitatie genoemd) gaan onderzoeken, omdat wij de centrale zuivering de meest doelmatige plek vinden om afvalwater te zuiveren en energie en grondstoffen terug te winnen.

Voor bedrijfsafvalwater geldt dat wij in ieder geval afvalwater inzamelen dat vergelijkbaar is met huishoudelijk afvalwater. Ook ander bedrijfsafvalwater dat niet lokaal kan worden teruggebracht in het milieu wordt ingezameld, tenzij dit ten koste gaat van het doelmatig functioneren van de vuilwaterriolering of de rioolwaterzuivering. In dat geval weigeren wij nieuwe aansluitingen van bedrijven en beëindigen wij bestaande aansluitingen. De eigenaar is dan zelf verantwoordelijk voor de behandeling van het afvalwater. Wij volgen hierbij de landelijke wet en regelgeving voor lozingen op het openbare vuilwaterriool. Daar waar die met de invoering van de Omgevingswet vervalt, nemen wij de landelijke regels op in onze lokale regelgeving.

Buiten de bebouwde kom
Voor het gebied buiten de bebouwde kom geldt dat wij huishoudelijk afvalwater en bedrijfsafvalwater dat daar qua biologische afbreekbaarheid op lijkt, inzamelen en afvoeren, tenzij er sprake is van bijzondere omstandigheden.

Deze omstandigheden zijn:
- De capaciteit van het bestaande openbare vuilwaterriool is niet toereikend;
- Een decentrale zuiveringstechniek levert een vergelijkbaar of beter resultaat op als de centrale zuivering van het waterschap.

Dit betekent ook dat we bij grotere nieuwbouwlocaties buiten de bestaande bebouwde kom samen met het waterschap de haalbaarheid van alternatieve decentrale zuiveringen zullen onderzoeken.

Verdeling verantwoordelijkheden

Het beheer en onderhoud van de leiding tussen een particulier gebouw en het openbare vuilwaterriool is verdeeld in een particulier deel en een openbaar deel. Het overdrachtspunt ligt maximaal 0,5 m van de perceelgrens. De eigenaar of gebruiker van het perceel is verantwoordelijk voor beheer en onderhoud van het particuliere deel, de gemeente voor het openbare deel. Als er verstoppingen optreden in het openbare riool zorgt de gemeente ervoor dat er zo snel mogelijk, maar in elk geval binnen 24 uur weer geloosd kan worden.

Wij zorgen ervoor dat elk perceel en woonboot binnen 40 m van de erfgrens via een vrijvervalriool of een pomp kan aansluiten op de openbare riolering. Daar waar nog geen openbare riolering ligt, leggen we die aan, tenzij de bijzondere omstandigheden gelden zoals hiervoor aangegeven.



Het vervangen van het gemengde riool in de Zeeheldenbuurt door gescheiden riolering

5.1.2 Transport afvalwater

Zoals beschreven in hoofdstuk 3 voldoet ons afvalwatersysteem nog niet overal aan de principes van een circulair systeem, waarbij schone en vuile waterstromen zijn gescheiden. Zo zamelen we nog bij 626 km riool vuilwater via dezelfde buis als hemelwater in en transporteren het naar de zuivering. Ook moeten we om de kwaliteit van de gemeentelijke vrijvervalriolering op niveau te houden, zoals beschreven in paragraaf 3.1, op termijn toewerken naar een jaarlijkse vervanging van 18 km. Beide constateringen brengen ons tot beleidskeuze 1, 2 en 3:

Beleidskeuze 1:
We verhogen de jaarlijkse vervangingsopgave van de riolering.

We maken de keuze om vanaf nu te starten met het vervangen van de naoorlogse riolering en voeren daarbij het vervangingstempo jaarlijks op van 5 km in 2020 naar 18 km in 2035.
De belangrijkste overwegingen om dit te doen zijn:

- In veel naoorlogse wijken als Kanaleneiland en Overvecht vinden de komende jaren veel ruimtelijke ontwikkelingen plaats, is veel groot onderhoud aan de wegen nodig en liggen veel maatschappelijke opgaven. Door nu te starten met vervanging en het verhogen van onze inspanning kunnen we inspelen op deze opgaven en geven we een sterke impuls aan de benodigde vernieuwing van de openbare ruimte.
- Met het huidige vervangingstempo van 5 km per jaar lukt het niet om alle naoorlogse riolering op tijd te vervangen, waardoor achterstallig onderhoud gaat ontstaan. Bijna 300 km riolering is aangelegd in de naoorlogse periode tot 1970. Deze riolering gaat theoretisch nog minimaal mee tot 2040. In het huidige tempo van 5 km per jaar hebben we dan maar 100 km vervangen.
- Het opvoeren van de vervangingsinspanning vraagt tijd. Zo is extra personele capaciteit nodig en wordt bij integrale projecten de voorbereidingstijd langer. Daarnaast zal ook de stad moeten wennen aan een groter aantal straten dat jaarlijks onder handen wordt genomen. Daarom kiezen we voor geleidelijk opvoeren en trekken we er 15 jaar voor uit.

Onze meerjarenplanning en financiële raming is erop gericht dat we tot 2040 alle riolering vervangen die voor 1971 is aangelegd en voor 2050 alle riolering die voor 1981 is aangelegd. Daarbij geldt altijd dat de actuele technische staat van riolen ons kan dwingen om van de voorgenomen vervangingsplanning af te wijken. Zo kan het zijn dat we genoodzaakt zijn om voor 2040 al slechte riolering te vervangen die pas na 1971 is aangelegd, zoals we nu doen in de buurt Veldhuizen in De Meern. Ook kan het zijn dat we vanwege het risico op wateroverlast eerst op andere plekken aan de slag moeten. We monitoren de staat van de riolen ouder dan 70 jaar om te zorgen dat we geen risico lopen als we die langer in gebruik hebben. Daarom actualiseren we het meerjarenprogramma elk jaar.

Onder vervangen verstaan we ook het handhaven en verstevigen en renoveren van de bestaande buis zodat deze weer minimaal 70 jaar meekan. Dit noemen we relinen. De keuze om te kiezen voor relinen in plaats van vervangen hangt af van een groot aantal factoren, zoals de ligging en toestand van het bestaande riool, mate van overlast bij vervanging en het verschil in kosten en is altijd een maatwerkafweging.

We kiezen ervoor om in 15 jaar de vervangingsinspanning te verhogen van 5 km naar 18 km per jaar en om daarna dit tempo vast te houden. Een snellere verhoging dan 15 jaar is niet nodig om de doelstelling te behalen en heeft grote organisatorische en financiële gevolgen. Het voorgestelde vervangingstempo is weergegeven in onderstaande tabel. Waar deze riolen zich bevinden is te vinden op de kaart in bijlage 2.

Jaar	Totaal vervangen vanaf 2021 [km]	Totaal gemengd vanaf 2021 [km]	Totaal vuilwater vanaf 2021 [km]	Totaal hemelwater vanaf 2021 [km]
2025	50	48	1	1
2030	118	116	1	1
2035	200	190	5	5
2040	289	269	10	10
2050	469	343	55	71

De voorgenomen hoeveelheid te vervangen riolering per 5 jaar

Beleidskeuze 2:
We streven bij vervanging om zoveel mogelijk werk met werk te maken.

Het uitgangspunt bij rioolvervanging is dat we zoveel mogelijk werk met werk maken (ontwikkelend beheer). We sluiten aan bij ruimtelijke ontwikkelingen en andere beheeropgaves. De afgelopen jaren hanteerden we als uitgangspunt vanuit duurzaamheid en kostenbesparing dat we pas het riool vervangen als het technisch op was. We wijzigen dit uitgangspunt. Door niet alleen te kijken naar wat het doelmatigst is voor het rioleringssysteem, maar naar wat het doelmatigst is voor de stad. We gaan eerder tot vervanging over als de overige openbare ruimte op de schop gaat of als vervanging zoveel maatschappelijke baten oplevert dat de kosten van vroegtijdige vervanging daar tegenop wegen.

Om te voorkomen dat we bij elke herinrichting van de openbare ruimte ook het riool vervangen, hanteren we voortaan als uitgangspunt dat we alleen vervangen als het riool binnen 20 jaar aan vervanging toe is. Uitgaande van de huidige technische levensduur van 70 jaar, betekent dat voor vervanging de riolen minimaal 50 jaar moeten oud zijn. Bij noodzakelijke vervanging van riolen jonger dan 50 jaar vanwege een gewenste herinrichting of andere ontwikkeling, blijft het uitgangspunt dat de initiatiefnemer betaalt. Dit beleid werken we uit in een nog vast te stellen verlegregeling.

Werk met werk maken betekent ook dat we ons bij vervanging inspannen om onze objecten en systemen te laten voldoen aan de dan geldende doelstellingen voor de maatschappelijke opgaves zoals beschreven in hoofdstuk 3, te weten klimaatadaptatie, circulair, duurzame energie en natuurinclusief.

Beleidskeuze 3:
Bij vervanging is het scheiden van afvalwater en hemelwater het uitgangspunt.

We hanteren voortaan als uitgangspunt dat we bij vervanging van een gemengd riool in de openbare ruimte aparte riolen voor vuilwater en hemelwater terugleggen. We wijken hier alleen vanaf als:

- Er onvoldoende ruimte is voor een dubbel systeem, bijvoorbeeld in zeer smalle straten.
- Het te vervangen tracé kort is en de omliggende riolering nog niet aan vervanging toe is, waardoor het niet mogelijk is een goede nieuwe afvoerroute te maken voor het hemelwater richting oppervlaktewater. Bij voorkeur werken we buurtgewijs.
- De kosten te hoog worden. Uitgangspunt is dat we het in elk geval doen als het kan voor minder dan een vastgesteld eenheidsbedrag per los te koppelen m² oppervlak. Bij hogere kosten maken we altijd de afweging of de kosten opwegen tegen de baten.
- Het hemelwater dat op het riool wordt geloosd dermate vervuild is dat het terugbrengen in de bodem of oppervlaktewater zonder zuiveringsstap onverantwoord is.

We hanteren dit uitgangspunt ook als er grootschalige ontwikkelingen plaatsvinden, waarbij er kansen zijn om het hemelwater voortaan apart in te zamelen en te verwerken. We werken dit verder uit in het Programma Water en Riolering. Daarin leggen we ook het eenheidsbedrag vast.

5.2 Hemelwater

De wettelijke zorgplicht

De gemeenteraad en het college van burgemeester en wethouders dragen zorg voor een doelmatige inzameling van het afvloeiend hemelwater, voor zover van degene die zich daarvan ontdoet, voornemens is zich te ontdoen of zich moet ontdoen, redelijkerwijs niet kan worden gevergd het afvloeiend hemelwater op of in de bodem of in het oppervlaktewater te brengen. Onder het verwerken van hemelwater kunnen in ieder geval de volgende maatregelen worden begrepen: de berging, het transport, de nuttige toepassing, het, al dan niet na zuivering, terugbrengen op of in de bodem of in het oppervlaktewater van ingezameld hemelwater, en het afvoeren naar een zuiveringtechnisch werk. (artikel 3.5 Waterwet, straks in artikel 2.16, lid 1a van de Omgevingswet).

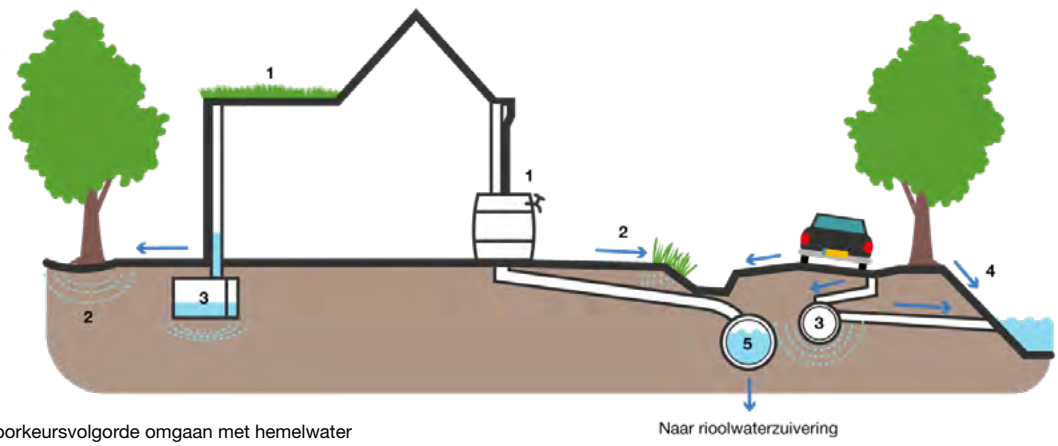
Hierbij gelden de beleidsuitgangspunten zoals vastgelegd in het landelijke hemelwaterbeleid van 21 juni 2004:

1. Vervuiling van hemelwater wordt zoveel mogelijk beperkt of voorkomen.
2. Hemelwater wordt waar mogelijk ter plekke in de bodem geïnfiltreerd of in het oppervlaktewater gebracht.
3. Hemelwater wordt zoveel mogelijk gescheiden van afvalwater ingezameld en afgevoerd
4. De daadwerkelijke keuze wordt gebaseerd op een integrale afweging op lokaal niveau.

5.2.1 Voorkeursvolgorde

Zoals in de Visie Klimaatadaptatie beschreven scherpen we de voorkeursvolgorde uit het landelijke hemelwaterbeleid aan om schade door droogte tegen te gaan. Vanuit dat perspectief heeft het infiltreren van hemelwater in de bodem de voorkeur boven lozing op oppervlaktewater. Daarnaast heeft infiltratie ook de voorkeur boven lozing op oppervlaktewater vanwege de zuiverende werking van de bodem en het beperken van de piekafvoer bij extreme neerslag. Dit leidt tot de volgende voorkeursvolgorde:

1. Vasthouden op daken en in regentonnen en nuttig gebruiken
2. Op maaiveld infiltreren
3. Ondergronds infiltreren via een voorziening
4. Verwerken in het oppervlaktewater.
5. Afvoer naar de rioolwaterzuivering



Voorkeursvolgorde omgaan met hemelwater

Zoals eerder beschreven willen we de afvoer van schoon hemelwater naar de rioolwaterzuivering op de lange termijn terugbrengen tot nul. Daarnaast willen we, zoals beschreven in de Visie Klimaatadaptatie, schade door droogte voorkomen door binnen de gemeente voortaan minimaal 90% van de jaarlijkse neerslag vast te houden via de eerste drie stappen van de voorkeursvolgorde. De grens van 90% hanteren we omdat de aanwezigheid van klei en veen in de Utrechtse ondergrond ervoor zorgt dat hemelwater moeilijk infiltreert, waardoor hele grote buffervoorzieningen nodig zijn om meer dan 90% te kunnen vasthouden en infiltreren. De kosten wegen in dat geval niet meer op tegen de baten. Als het vanwege lokale omstandigheden niet mogelijk en wenselijk is om meer regenwater te infiltreren, is verwerking in oppervlaktewater (stap 4) ook toegestaan. Dit is bijvoorbeeld het geval in gebieden met hoge grondwaterstanden waar extra infiltratie leidt tot een aanzienlijk risico op grondwateroverlast.

5.2.2 Overtollig hemelwater huishoudens en bedrijven

We verwachten van perceeleigenaren dat de woning of het pand voldoet aan de geldende bouwregelgeving. In hoofdzaak betekent dit dat verblijfsruimten waterdicht zijn. Wastafels, toiletten, baden en douches en andere lozingsvoorzieningen die lager liggen dan 15 cm boven de kruin van de openbare weg moeten voorzien zijn van een terugslagklep of pomp, zodat bij hevige neerslag geen rioolwater uit het openbare riool terug de woning in kan stromen. Dit geldt ook voor lozingspunten op de openbare riolering vanuit de tuin. Verder verwachten wij dat eigenaren bij nieuwbouw of bij een grootschalige verbouwing conform de bouwregelgeving hun hemelwater gescheiden van afvalwater aanleveren. Tot slot verwachten wij dat vloerpeilen zodanig worden gekozen dat de kans kleiner is dan eens in de honderd jaar dat hemelwater via het maaiveld vanuit het openbaar gebied of vanuit het eigen perceel het gebouw in loopt. Hieraan wordt in elk geval voldaan als het vloerpeil minimaal 0,15 m hoger ligt dan het niveau van de aangrenzende openbare ruimte.

Beleidskeuze 4:
We verwachten dat alle eigenaren een bijdrage leveren aan het vasthouden en verwerken van hemelwater. Daarom hanteren we vanaf nu als algemeen uitgangspunt dat wij 90% van de jaarlijkse neerslag niet meer inzamelen van particulier terrein, tenzij we dit vanuit leefbaarheid, volksgezondheid of kosten niet doelmatig vinden. Hiermee voorkomen we schade door droogte en verminderen we de inspanning in openbaar gebied om wateroverlast bij extreme neerslag te voorkomen. Alleen bij extreme neerslag is nog lozing van overtollig hemelwater op het openbare hemelwaterstelsel toegestaan.

Het uitgangspunt dat wij 90% van de jaarlijkse neerslag niet meer inzamelen van particulier terrein, betekent dat elke particulier moet beschikken over een (infiltratie-)voorziening voor hemelwater met een inhoud van minimaal 15 mm ofwel 15 liter per m2 aangesloten verharding uitgaande van de meest gangbare bodemopbouw en infiltratiecapaciteit in de gemeente. Bij een afwijkende bodemopbouw met aangetoonde hogere infiltratiecapaciteit kan hiervan afgeweken worden. Deze doelstelling geldt voor zowel private percelen als voor vastgoed van de gemeente zelf. Voor percelen buiten de bebouwde kom geldt als uitgangspunt dat we helemaal geen overtollig hemelwater inzamelen.

Na vaststelling van deze visie werken we dit uit in bindende voorschriften voor nieuwbouw en bij verbouwingen waar door functiewijziging en/of geometriewijziging van een gebouw het leidingwerk vernieuwd moet worden.

In specifieke gebieden streven we naar een hogere berging van 45 mm op particulier terrein. Deze gebieden zijn de locaties waar de verharding met meer dan 500 m2 toeneemt. Bij de meest gangbare bodemopbouw is conform de richtlijnen van HDSR op deze locaties een infiltratievoorziening of een alternatieve waterberging met een inhoud van 45 liter hemelwater per m2 aangesloten verharding vereist. Ook als het verharde oppervlak niet toeneemt kunnen we in hoogstedelijke gebieden, met weinig beschikbare openbare ruimte voor waterberging, een hogere bergingseis opleggen voor de particuliere kavels. De keuze om in te zetten op een hogere bergingseis voor het vasthouden van de jaarlijkse neerslag nemen we in overleg met waterschap en provincie bij de vaststelling van het programma van eisen voor een specifiek gebied. We werken dit voornemen uit in omgevingsplanregels. Bij deze uitwerking geven we ook aan onder welke voorwaarden van de bergingseis op eigen perceel kan worden afgeweken. Het is bij nieuwbouw of verbouw bijvoorbeeld niet altijd mogelijk of wenselijk of doelmatig om 90% of meer van de jaarlijkse neerslag op het eigen perceel te verwerken. Soms is het efficiënter om voorzieningen te bundelen binnen hetzelfde bouwblok of plangebied. Ook kan het in sommige gevallen doelmatiger zijn om het hemelwater te verwerken in de openbare ruimte. Deze afweging doen we zoveel mogelijk in overleg met de initiatiefnemer.

Beleidskeuze 5:
Voor bestaande bouw blijft, zolang er geen ingrijpende verbouwing, functiewijziging en/of geometriewijziging aan plaatsvindt, de huidige wijze van inzamelen van overtollig hemelwater op het moment van het vaststellen van deze visie het uitgangspunt. We vinden het nog niet doelmatig om het vasthouden en verwerken van hemelwater op eigen perceel te verplichten. Wel proberen we particulieren via voorlichting, het faciliteren en subsidies te stimuleren om hemelwater vast te houden en op eigen perceel te verwerken. We subsidiëren vooral maatregelen die meerdere gunstige effecten hebben en waar niet alleen de eigenaar, maar ook de omliggende bewoners van profiteren zoals groene daken en maatschappelijk vastgoed.

Als we in een gebied met bestaande bouw het riool vervangen verkennen we de komende jaren of we het nieuwe hemelwatersysteem zo kunnen ontwerpen dat we ook de waterbergingsopgave voor het particulier terrein in het hemelwatersysteem op openbaar terrein kunnen opvangen. Op basis van de ervaring in die projecten besluiten we of we ons beleid moeten herzien.

WATER PROOF 030
Geef regen de ruimte

Het logo van de bewustwordingscamapgne Waterpoof030

Beleidskeuze 6:
We creëren de mogelijkheid om bij rioolvervanging, waarbij een nieuwe openbare hemelwaterriolering wordt aangelegd, de aangrenzende eigenaren te kunnen dwingen om de hemelwaterafvoer aan de voorkant van het gebouw te laten aansluiten op de nieuwe hemelwaterriolering.

Bij rioolvervangingsprojecten, waarbij openbare gemengde riolering wordt vervangen door aparte vuilwater en hemelwaterriolering, willen wij de mogelijkheid hebben eigenaren te kunnen dwingen om de hemelwaterafvoer die voorheen op het vuilwaterriool zat aan te sluiten op de nieuwe hemelwaterriolering.

Dit willen we om 100% medewerking van eigenaren te kunnen realiseren en daarmee te voorkomen dat straks een deel van de aansluitingen op het oude vuilwaterriool en een deel op het nieuwe hemelwaterriool is aangesloten. De ervaring in eerdere projecten leert dat circa 80% van de eigenaren bereid is mee te werken op basis van vrijwilligheid. De resterende 20% maakt echter het doelmatig functioneren, het ontwerp en het beheer van zowel de nieuwe vuilwater- als hemelwaterriolering complex. De kosten voor het loskoppelen en aansluiten van de particuliere regenpijp zijn dan voor de gemeente. Wij werken hiervoor regels uit.



Dak op het rioolgemaal Europaplein voor renovatie



Groen dak op het rioolgemaal Europaplein na renovatie waar minimaal 90% van de jaarlijkse neerslag wordt vastgehouden

5.2.3 Hemelwater openbaar gebied



Een wadi in de Karel doormanlaan voor het infiltreren van regenwater

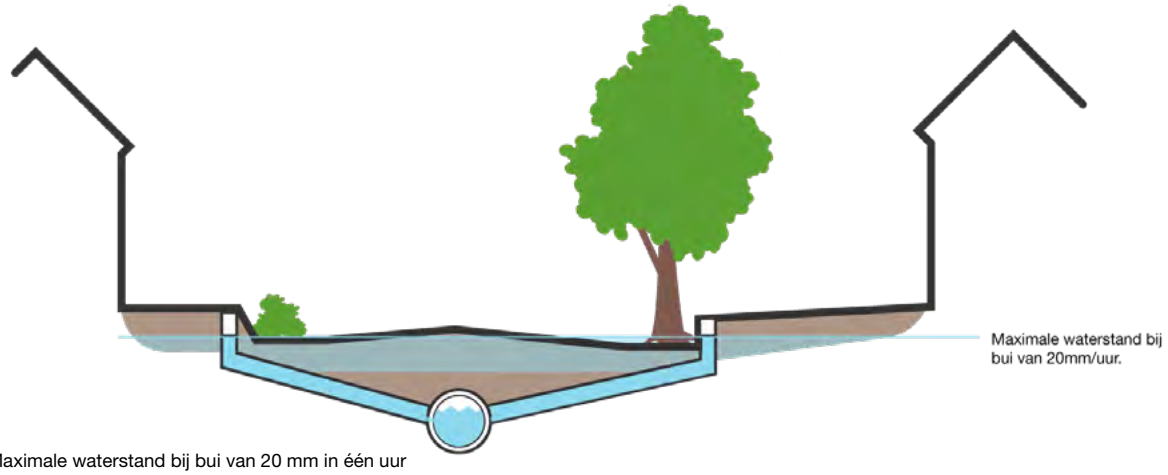
Ook voor de verwerking van hemelwater in openbaar gebied geldt de voorkeursvolgorde met doelstelling om minimaal 90% van het hemelwater vast te houden en te infiltreren.
Daarnaast vullen wij op basis van de Visie Klimaatadaptatie het beleid aan met betrekking tot de verwerking van hemelwater bij extreme buien.

Beleidskeuze 7:
We hanteren voor de maatgevende extreme buien de volgende ontwerpbuien:

- Eenmaal per jaar: bui van 20 mm in één uur.
- Eenmaal per 100 jaar: bui van 80 mm in één uur.

Deze ontwerpbuien zijn gebaseerd op de verwachte kans van voorkomen over 30-60 jaar en daarmee hoger dan de huidige kans van voorkomen. We doen dit omdat alle ingrepen die we nu doen in openbare ruimte en openbare riolering minimaal de komende 40-70 jaar aan de doelstellingen moeten kunnen voldoen.

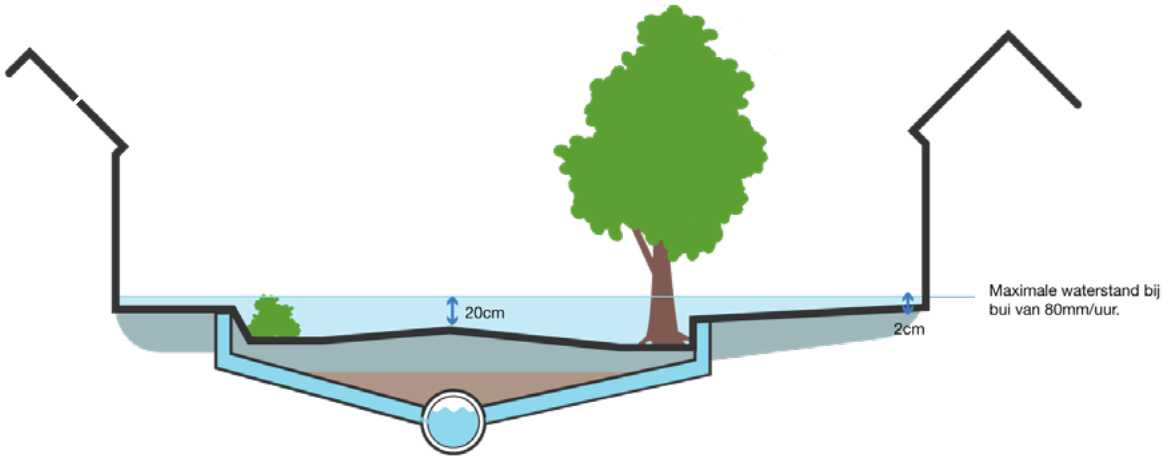
Dit levert het volgende nieuwe beleidskader op:



Maximale waterstand bij bui van 20 mm in één uur

Bij buien met relatief beperkte intensiteit (kans van voorkomen eenmaal per jaar of groter)

- Zamelen we al het hemelwater in en verwerken we het via een gemeentelijk (boven- of ondergronds) hemelwatersysteem, zodat er geen water op het straatoppervlak blijft staan.
- Kan de openbare ruimte gebruikt worden waarvoor die bedoeld is.
- Lossen we verstoppingen van straat- en trottoirkolken, riolen en/of duikers, waarbij een veiligheidsrisico ontstaat zo snel mogelijk op en andere verstoppingen uiterlijk binnnen een week.



Maximale waterstand bij bui van 80 mm in één uur

Bij buien met een hoge intensiteit
(kans van voorkomen tussen eenmaal per jaar en eenmaal per 100 jaar)

- Spannen we ons in om te voorkomen dat hemelwater vanuit de openbare ruimte rechtstreeks woningen en gebouwen kan instromen, als het vloerpeil van woningen en gebouwen minimaal 2cm hoger ligt dan de aangrenzende openbare ruimte. Bij woningen en gebouwen die lager liggen hangt dit af van de kosten van de benodigde maatregelen. Hierover vindt per situatie besluitvorming plaats;
- Spannen we ons in om te voorkomen dat straten onbegaanbaar worden voor hulpdiensten en overig verkeer. Bij hoofdverkeerroutes willen we dat nog minimaal 50 km per uur gereden kan worden, op de overige wegen stapvoets. Dit betekent bij hoofdverkeersroutes een maximale waterdiepte van 7,5 cm en bij overige wegen van 20 cm. We streven ernaar dat wegen uiterlijk 3 uur na de bui weer gebruikt kunnen worden als waarvoor ze bedoeld zijn.
- Spannen we ons in om te voorkomen dat er veiligheids- of gezondheidsrisico's ontstaan door opdrijvende putdeksels of door afvalwater dat door terugstuwing uit het riool op het maaiveld terecht komt.

Bij buien met een extreem hoge intensiteit
(kans van optreden kleiner dan eenmaal per 100 jaar)

- Beperkt onze inspanning zich tot het waarborgen dat de vitale infrastructuur blijft functioneren of bij uitval zo snel mogelijk weer in bedrijf is, samen met de verantwoordelijken voor vitale infrastructuur (o.a. drinkwater, elektriciteit, internet, gas, maar ook ziekenhuizen etc.) en andere overheidsorganen.

Voor openbare ruimte die al voldoet aan deze doelstellingen geldt bij herinrichtingen dat de situatie niet mag verslechteren (stand still beginsel). Voor openbare ruimte die nog niet voldoet geldt bij herinrichtingen de inspanningsplicht om de situatie te verbeteren.

Beleidskeuze 8:
Bij alle rioolvervangingen zijn de criteria voor het vasthouden van hemelwater en het omgaan met extreme buien voortaan het uitgangspunt

Beleidskeuze 9:
We stimuleren andere herinrichtingen in de openbare ruimte via een financiële bijdrage om de openbare ruimte gereed te maken voor de droogte en extreme buien van het toekomstige klimaat

We willen en kunnen niet wachten tot een riool vervangen wordt om de openbare ruimte en het hemelwatersysteem toekomstbestendig te maken. Daarom willen we ook alle herinrichtingen in de openbare ruimte zonder rioolvervanging optimaal benutten om de circulaire en klimaatadaptatieopgave te realiseren. We stimuleren dit door de meerkosten tot een vastgestelde bijdrage per m2 te vergoeden uit het water- en rioleringsprogramma. Bij hogere kosten maken we altijd de afweging of de kosten opwegen tegen de baten. We werken deze afspraken uit in het Programma Water en Riolering.

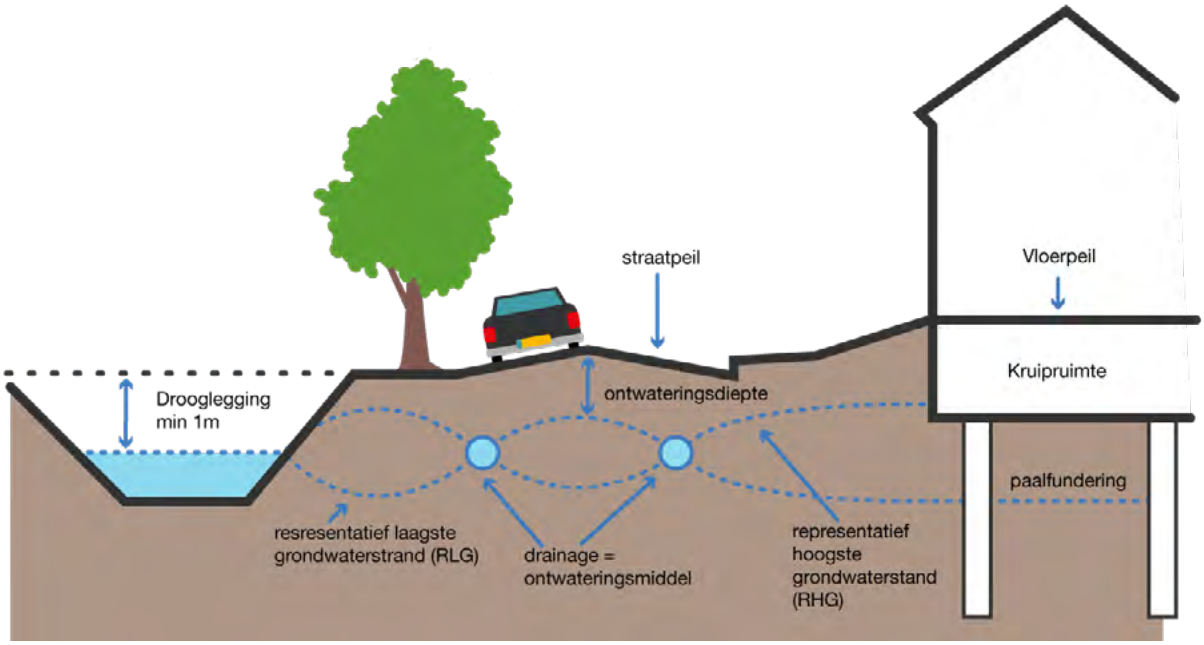
Beleidskeuze 10:
Locaties met een grote kans op wateroverlast door extreme neerslag pakken we met spoed op

Locaties met een grote kans op wateroverlast door extreme neerslag kunnen niet altijd wachten op een geplande rioolvervanging of herinrichting. Bij grote urgentie pakken we die zelfstandig op. Dit kunnen zowel locaties in de openbare ruimte zijn als overlastlocaties op particulier terrein, waarbij van de particulier niet meer in redelijkheid verwacht kan worden dat deze de overlast helemaal zelf oplost. Denk in het laatste geval aan de aanpak van wateroverlast in de souterrainwoningen in Lombok en de Zeeheldenbuurt. Conform de Visie Klimaatadaptatie worden potentiële knelpuntlocaties de komende jaren eerst nader onderzocht. Afhankelijk van de bevindingen wordt een aanpak uitgewerkt in het Programma Water en Riolering.

5.3 Structurele grondwateroverlast

De wettelijke zorgplicht

De gemeenteraad en het college van burgemeester en wethouders dragen zorg voor het in het openbaar gemeentelijke gebied treffen van maatregelen teneinde structureel nadelige gevolgen van de grondwaterstand voor de aan de grond gegeven bestemming zoveel mogelijk te voorkomen of te beperken, voor zover het treffen van die maatregelen doelmatig is en niet tot de zorg van de beheerder of de provincie behoort.
De maatregelen, bedoeld in het eerste lid, omvatten mede de verwerking van het ingezamelde grondwater, waaronder in ieder geval worden begrepen de berging, het transport, de nuttige toepassing en het, al dan niet na zuivering, op of in de bodem of in het oppervlaktewater brengen van ingezameld grondwater, en het afvoeren naar een zuiveringtechnisch werk (artikel 3.6 Waterwet, straks in artikel 2.16, lid 1a van de Omgevingswet).).



Omschrijving begrippen grondwateroverlast

5.3.1 Inzameling overtollig grondwater huishoudens en bedrijven

Wij hanteren conform de wet als algemeen uitgangspunt dat eigenaren van gebouwen en percelen zelf verantwoordelijk zijn voor de verwerking van grondwater op hun perceel, tenzij dit in het belang van de leefbaarheid of volksgezondheid niet haalbaar en niet doelmatig is. De perceeleigenaar is verantwoordelijk voor de staat van zijn woning en perceel, voor zover grondwaterproblemen niet aantoonbaar worden veroorzaakt door onrechtmatig handelen of nalaten van de buur (overheid of particulier). We verwachten hiertoe van perceeleigenaren dat hun woning of pand voldoet aan de geldende bouwregelgeving. In hoofdzaak betekent dit dat verblijfsruimten waterdicht zijn. Daarnaast verwachten wij van de perceeleigenaar dat hij vloer- en tuinpeilen zo kiest dat grondwateroverlast door te hoge grondwaterstanden op het eigen perceel zoveel mogelijk wordt voorkomen.

Wanneer wel overtollig grondwater inzamelen

Wij verwachten dat de perceeleigenaar in de gebieden waar de natuurlijke ontwatering voldoende is, het overtollig grondwater volledig op eigen terrein verwerkt. Alleen in gebieden binnen de bebouwde kom waar ook de aangrenzende openbare ruimte zonder aanvullende ontwateringsmiddelen niet aan het gemeentelijke ontwateringscriterium (zie volgende paragraaf) voldoet, mag een eigenaar overtollig grondwater lozen op een openbaar ontwateringsstelsel. In die gebieden zal de gemeente een particulier binnen 40 meter van de perceelgrens de mogelijkheid geven overtollig grondwater te lozen via een openbaar ontwateringsstelsel. Dit kan zijn een drainagestelsel, een hemelwaterriool, het wegcunet, een greppel of een sloot. Niet in alle aangewezen gebieden hebben we al een openbaar ontwateringsstelsel liggen. In dat geval leggen wij nieuwe ontwateringsmiddelen aan als voldaan wordt aan één van de criteria die beschreven zijn bij te hoge grondwaterstanden in het openbaar gebied). De kosten voor de aansluiting zijn voor de initiatiefnemer. Voor de aansluiting via een leiding gelden de algemene voorwaarden rioolaansluiting van de gemeente Utrecht.

Tijdelijke grondwaterlozingen

Voor tijdelijke grondwaterlozingen zoals bij de bouw van ondergrondse bouwwerken, de aanleg van kabels en leidingen of bij saneringen geldt dat het grondwater ter plaatse gereinigd wordt en daarna geloosd wordt in het oppervlaktewater of een hemelwaterriool. Eventueel mag gereinigd grondwater ook in de bodem worden geloosd. Lozing op het vuilwaterriool en daarmee ook op het gemengde riool is niet toegestaan. Alleen voor proefbemalingen of via een maatwerkvoorschrift van de gemeente kan hiervan afgeweken worden. Een verdere uitwerking van dit beleid vindt plaats via regels in het Utrechtse Omgevingsplan.

5.3.2 Te hoge grondwaterstand openbaar gebied



De aanleg van verticale drainage in de Alexander de Grotelaan

Wij vinden grondwateroverlast structureel als de maatgevende ontwateringsdiepte (ontwateringscriterium) gedurende meerdere jaren meer dan vijf dagen per jaar wordt overschreden. Wij hanteren een ontwateringscriterium van 0,7 meter ten opzichte van de kruin van de openbare weg. Is de ontwateringdiepte in praktijk groter dan het ontwateringcriterium, ofwel is de afstand tussen maaiveld en maatgevende grondwaterstand groter dan 0,7 meter, dan is de aanwezige ontwatering voldoende en zijn er geen reden om ontwateringsmiddelen aan te leggen in de openbare ruimte. Met het criterium van 5 dagen geldt dat de grondwaterstand niet vaker dan 5/365 dagen hoger mag staan dan 0,7 m. Dit is de Representatieve Hoge Grondwaterstand (RHG).

Momenteel is bij 45% van de openbare ruimte de ontwatering dusdanig goed is dat geen aanvullende ontwateringsmiddelen nodig zijn om het ontwateringscriterium te halen. Voor de resterende 55% van de openbare ruimte geldt dat de grondwaterstanden te lang te hoog zijn. Wij kiezen ervoor om niet direct hier extra ontwateringsmiddelen aan te leggen. Het solo aanleggen van ontwateringsmiddelen (drainage) is namelijk erg kostbaar, namelijk gemiddeld 2,5 keer zo duur dan meeliften met rioolvervanging. Vandaar dat we het solo aanleggen van ontwatering zoveel mogelijk willen vermijden.

Beleidskeuze 11:
Wij continueren het beleid dat we alleen nieuwe ontwateringmiddelen aanleggen als voldaan wordt aan één of meer van de onderstaande criteria:

1. Als we met losse, individuele drainage middelen de situatie kunnen verbeteren. Veelal gaat het dan om de aanleg van verticale drainage.
2. Als we bij de aanleg kunnen meeliften met andere ingrepen in de openbare ruimte (rioolvervanging of grootschalige herinrichting).
3. Als de nadelige gevolgen van de te hoge grondwaterstand in de openbare ruimte dusdanig zijn, dat het wachten op een gelegenheid om werk met werk te maken vanuit leefbaarheid en gezondheid niet meer verantwoord is. Gezien de financiële consequenties is dit altijd een bestuurlijk maatwerkbesluit.

Sinds de invoering van de grondwateroverlast zorgplicht in 2008 hebben wij in drie buurten grootschalig extra ontwatering aangelegd, te weten Hoograven-Noord, De Meern-Zuid en Veldhuizen, grotendeels in combinatie met rioolvervanging. Daarnaast hebben we diverse laaggelegen groenstroken en delen van parken voorzien van extra ontwatering. Het programma voor de komende jaren werken wij uit in het Programma Water en Riolering.

Bij nieuwe openbare ruimte willen wij dat de bij een gebied behorende hydrologische situatie zo veel mogelijk wordt gehandhaafd. Dit betekent het gebruik van zo min mogelijk technische voorzieningen om de grondwaterstand te verlagen en daarmee de ontwatering te verbeteren. Het verhogen van het maaiveldniveau of de aanleg van meer open water in combinatie met waterrobuust bouwen heeft altijd de voorkeur boven de aanleg van drainage of het op een andere manier structureel verlagen van de grondwaterstand.

5.3.3 Te lage grondwaterstand openbaar gebied

Grondwateronderlast ofwel schade en overlast door te lage grondwaterstanden was in Utrecht tot voor kort geen probleem waarvoor specifiek beleid nodig was. Drie achtereenvolgende jaren met een droog voorjaar en deels een droge zomer hebben duidelijk gemaakt dat met name het groen en wegen buiten de bebouwde kom in het veenweidegebied schade kunnen oplopen als grondwaterstanden te ver uitzakken en de toplaag van de bodem uitdroogt. De afgelopen drie jaar hebben ook duidelijk gemaakt dat zolang het waterschap de waterpeilen in de stad op niveau kan houden, de grondwaterstanden in bebouwd gebied niet zodanig wegzakken dat binnen de bebouwde kom grootschalige schade aan panden optreedt door het ongelijkmatig zakken van de bodem. Veelal zijn de grondwaterstanden in bebouwd gebied in het verleden al lager geweest door

bemalingen (bijvoorbeeld voor de aanleg van Hoog Catharijne in de jaren zestig van de vorige eeuw), waardoor zettingen van de bodem toen al hebben plaatsgevonden.

Beleidskeuze 12:
We gaan ons inspannen om de negatieve gevolgen van te lage grondwaterstanden in de openbare ruimte te beperken.

Hoewel de gevolgen van langdurige droge periodes vooralsnog beperkt zijn, vinden wij het toch belangrijk om beleid vast te leggen voor het omgaan met te lage grondwaterstanden. Dit beleid blijft beperkt tot te lage grondwaterstanden in de openbare ruimte. Op particulier terrein is de eigenaar van dat terrein verantwoordelijk voor het omgaan met te lage grondwaterstanden.

Daarnaast is de gemeente geen bevoegd gezag als een particulier vanuit oppervlaktewater of dieper grondwater extra water wil onttrekken om de ondiepe grondwaterstand op zijn perceel aan te vullen.

Analoog aan het beleid voor te hoge grondwaterstanden voeren we een criterium in voor te lage grondwaterstanden. Hiertoe wordt op basis van langjarige meetreeksen een Representatieve Laagste Grondwaterstand (RLG) gedefinieerd. Het streven is de RLG zo te kiezen dat zolang de grondwaterstand hoger is dan de RLG er geen onomkeerbare schade plaatsvindt. We spannen ons vervolgens in om in droge periodes en bij werkzaamheden de grondwaterstand in de openbare ruimte boven de RLG te houden.

Zoals beschreven bij de zorgplicht hemelwater spannen wij ons in om voortaan minimaal 90% van de jaarlijkse neerslag vast te houden en waar mogelijk te infiltreren waar die gevallen is. Hiermee verwachten wij dat de kans sterk afneemt dat de grondwaterstand in droge periodes onder de RLG zakt. We verwachten ook dat hiermee het vochtgehalte van de bodem boven de grondwaterstand langer op het gewenste niveau blijft.

5.4 Oppervlaktewater

De wettelijke zorgplicht
De gemeente heeft geen wettelijke zorgplicht voor het beheer van het oppervlaktewater. Het waterkwantiteitsbeheer en waterkwaliteitsbeheer van het oppervlaktewater is ondergebracht bij Rijkswaterstaat en de waterschappen. Daarmee zijn zij bevoegd gezag m.b.t. aansluitingen en lozingen op het oppervlaktewater. Ook stellen zij als bevoegd gezag eisen aan het profiel en de onderhoudstoestand van het oppervlaktewater.

De gemeente is als eigenaar en aangelande (eigenaar van de grond langs een watergang) van een groot aantal wateren wel onderhoudsplichtige. Als onderhoudsplichtige moet de gemeente regulier en buitengewoon (= groot) onderhoud uitvoeren om de watergangen op orde te houden. Daarnaast hebben gemeente en waterschap in regionaal verband afgesproken dat gemeente en waterschap gezamenlijk verantwoordelijk zijn voor het realiseren van de gewenste waterkwaliteit in het bebouwde gebied.

Het oppervlaktewater dat wij in onderhoud hebben beschouwen wij als onderdeel van het openbare hemelwatersysteem en het openbare ontwateringsstelsel. Het oppervlaktewater dient tenslotte voor het verwerken van overtollig hemelwater en grondwater en het reguleren van de grondwaterstand. Hiermee is het beleid m.b.t. de zorgplicht hemelwater en de zorgplicht grondwater ook van toepassing op het oppervlaktewater dat bij de gemeente in onderhoud is.

5.4.1 Verwerking extreme buien

Wettelijk geldt voor het oppervlaktewatersysteem in stedelijk gebied dat de capaciteit dusdanig moet zijn dat bij extreme neerslag niet vaker dan eenmaal per honderd jaar wateroverlast optreedt doordat watergangen buiten hun oevers treden (landelijke norm Nationaal Bestuursakkoord Water). Bij landbouwgronden mag vaker overlast optreden. In deze visie kiezen wij ervoor om voor wateroverlast in de openbare ruimte ook een bui met een toekomstige kans van voorkomen van eenmaal per 100 jaar te hanteren. Hiermee sluit onze doelstelling dus aan op de landelijke norm voor oppervlaktewater.

Wij spannen ons in om de afvoercapaciteit en waterberging van het oppervlaktewater dat wij binnen de bebouwde kom in onderhoud hebben, zodanig te laten zijn dat deze voldoet aan de norm voor oppervlaktewater in stedelijk gebied. We werken samen met de waterschappen uit wat nodig is om hieraan invulling te geven.

5.4.2 Voorkomen structurele grondwateroverlast

Het oppervlaktewater is te beschouwen als een open drainageleiding. Wij streven er samen met de waterschappen naar om de oppervlaktewaterpeilen zo te kiezen dat te hoge grondwaterstanden (zie paragraaf 5.3.2) en te lage grondwaterstanden (zie paragraaf 5.3.3) zoveel mogelijk worden voorkomen.

Dit betekent dat na te streven oppervlaktewaterpeilen liggen tussen de representatieve laagste en hoogste grondwaterstanden in een gebied, waarbij het waterschap als uitgangspunt hanteert dat het oppervlaktewaterpeil in bebouwd gebied minimaal 1 meter lager ligt dan het straatpeil. Dit verschil wordt ook wel drooglegging genoemd.

Om grondwateroverlast te voorkomen participeren wij actief bij het tot stand komen van een peilbesluit van de waterschappen, zodat dit aspect volwaardig wordt meegenomen in de keuze van het oppervlaktewaterpeil. In delen van Utrecht komen vanuit de historie oppervlaktewaterpeilen voor die hoger of lager liggen dan de natuurlijke bandbreedte waartussen de grondwaterstand varieert. Omdat de inrichting van de watergangen en de bijbehorende infrastructuur hierop is ingericht, is aanpassing van deze waterpeilen niet eenvoudig. Vandaar dat aan een peilbesluit van het waterschap een zorgvuldige afweging voorafgaat en in dergelijke gevallen van het uitgangspunt wordt afgeweken.

5.4.3 Waarborgen oppervlaktewaterkwaliteit



Het project samen meten waarin de gemeente en bewoners samen de waterkwaliteit meten

Ambitie

Zoals beschreven in hoofdstuk 2 wordt de waterkwaliteit in Utrecht in twee van drie deelsystemen sterk bepaald door de kwaliteit van het aangevoerde water van buiten de stad. Daarnaast wordt de waterkwaliteit op stedelijk niveau verbeterd of verslechterd door verschillende omstandigheden, waaronder:

- De inrichting, de oevers en de afmetingen van de watergangen.
- De voedingstoffen en toxische stoffen die in het water komen, bijvoorbeeld door uitwerpselen van dieren of riooloverstorten.
- De ecologie: de aanwezige waterplanten, oeverplanten, vissen en andere fauna.
- Het waterpeil en de doorstroming.
- De temperatuur. In warm water ontstaan sneller problemen als blauwalg, botulisme en kroos.
- De hoeveelheid open water. Kleine sloten warmen sneller op dan grote kanalen.
- Het beheer en onderhoud van de watergangen.

Zoals beschreven in hoofdstuk 3 liggen voor de grotere wateren in de stad de chemische en ecologische doelstellingen op Europees niveau vast in de Kaderrichtlijn Water. Deze doelstellingen moeten uiterlijk in 2027 gerealiseerd zijn. De waterkwaliteitsbeheerders (waterschappen en Rijkswaterstaat) hebben een leidende rol om de gewenste waterkwaliteit te realiseren. Op dit moment voldoet het merendeel van de wateren nog niet aan de Europees afgesproken doelstellingen in de Kaderrichtlijn Water.

Voor de zogenaamde overige wateren (kleinere wateren) worden de doelstellingen in 2021 op provinciaal niveau vastgelegd. Ten behoeve hiervan zijn de doelstellingen die in 2014 regionaal zijn vastgelegd via onze regionale samenwerking op water en klimaatadaptatie geëvalueerd en geactualiseerd.

Beleidskeuze 13:
Gemeente en waterschappen stellen nieuwe ecologische doelstellingen vast voor de kleinere wateren en spannen zich in deze doelstellingen uiterlijk in 2027 te realiseren. Deze doelstellingen zijn ambitieuzer en gedifferentieerder dan voorheen. We blijven als ondergrens het streefbeeld “zichtbaar” hanteren.

De nieuwe doelstellingen zijn weergegeven op de kaart in bijlage 5. De onderbouwing van de doelstellingen is te raadplegen via de kaart met de doelen voor overig water: Doelen overig water (arcgis.com) Voor de afweging is uitgegaan van de beschikbare kennis over de hierboven genoemde factoren, die de waterkwaliteit beïnvloeden. Steeds is afgewogen of het haalbaar is om in de periode tot 2027 deze factoren in positieve richting te beïnvloeden waardoor een betere waterkwaliteit gerealiseerd kan worden.

We streven ernaar om urgente knelpunten als vissterfte, botulisme, blauwalg, stankoverlast ten alle tijden te voorkomen. Als in water dat in onderhoud is van de gemeente toch urgente knelpunten optreden dan spannen we ons in om binnen 24 uur dode vissen en vogels te verwijderen. Bij blauwalg en botulisme worden bij risico voor mens en/of huisdieren in overleg met de waterschappen waarschuwingsborden geplaats en werken we vervolgens aan verbeteringsmaatregelen.

Beleidskeuze 14:
Naast de ecologische doelstellingen kijken we ook naar het recreatieve gebruik van het water. Daarom spannen we ons samen met de waterschappen in om in alle wateren in de stad de bacterliogische zwemwaternorm te halen, zodat de bacteriologische waterkwaliteit nooit een reden kan zijn dat ergens niet gezwommen kan worden.

Gezien de nu nog aanwezige gemengde riooloverstorten en de lozing van effluent van de zuiveringen van Bunnik en Zeist op de Kromme Rijn is dit voor de korte termijn een lastig te realiseren ambitie. Wij verwachten dat door bij vervanging van gemengde riolering het vuilwater en het hemelwater te scheiden vervuiling door riooloverstorten steeds minder zal voorkomen.

Strategie

Voor het realiseren van onze ambities kijken we naar de factoren die we kunnen beïnvloeden. Dit doen we aan de hand van watersysteemanalyses. De factoren waarop we kunnen sturen zijn:

- Het onderhoud (het maaien, baggeren en verwijderen van zwerfvuil).
- De inrichting, zowel onder water als op de oever. Denk aan de aanleg van natuurvriendelijke oevers, vegetatie-eilanden maar ook onderwaterstructuren. Maar ook het verminderen van schaduw door het verwijderen van bosstruweel op de oever kan helpen de waterkwaliteit te verbeteren.
- De waterdiepte. De lichtinval en daarmee de kansen voor onder waterplanten worden sterk bepaald door de waterdiepte.
- De doorstroming. Zoals in hoofdstuk 2 beschreven is de doorstroming met voedselrijk water sterk bepalend voor de waterkwaliteit in de Utrechtse wateren. De doorstromingsroute wijzigen of de doorstroming verminderen kan een groot effect hebben op de waterkwaliteit. Lokaal kan het vergroten van duikers of het vervangen van duikers door bruggen zorgen voor meer doorstroming, waardoor de kans op kroosvorming vermindert.

Net als bij het vervangen van riolering is ook hier onze aanpak om bij onderhouds- of herinrichtingsmaatregelen zoveel mogelijk werk met werk te maken. Met relatief weinig extra kosten is het mogelijk om de inrichting zo te verbeteren dat de ruimtelijke en gebruikskwaliteit toeneemt en waterkwaliteits-, ecologische of recreatieve doelen gehaald kunnen worden. Daarom hanteren we bij groot onderhoud en vervangingen de volgende uitgangspunten:

- Bij baggeren kijken we in overleg met de waterkwantiteitsbeheerder of het mogelijk en/of gewenst is de watergang gelijktijdig te verruimen en/of te verdiepen.
- Bij vervanging van de oeverconstructie kijken we of een meer natuurvriendelijke of recreatieve inrichting van de oever mogelijk is. Zo niet, dan leggen we in elk geval Fauna-uittreedplaatsen (fup's) aan.
- Bij vervanging van een duiker vervangen we deze in de kleinere wateren door een duiker van minimaal 0,5 meter in doorsnede en in de hoofdwatergangen door een duiker van minimaal

0,8m in doorsnede. Uitgangspunt is dat de duiker tussen de 50 en 80% gevuld is. Door de duiker niet helemaal onder water te leggen verbetert de doorstroming voor kroos en kunnen watervogels makkelijker passeren. Daarnaast onderzoeken we altijd of we de duiker tegen beperkte meerkosten kunnen vervangen door een brug. Dit vanwege de extra ruimtelijke kwaliteit, de betere afvoer van hemelwater en de nog betere passeerbaarheid voor diverse soorten dieren.

De komende jaren werken we samen met de waterschappen maatregelen uit om de ambities te realiseren. Deze uitwerking vindt plaats via het programma. Bij de uitwerking onderzoeken we ook welke wateren gevoelig zijn voor opwarming en de negatieve effecten daarvan. Deze wateren vragen extra aandacht bij het realiseren van de ambitie.

5.4.4 Eigendom en onderhoud

Vanuit doelmatigheid hanteren wij de volgende uitgangspunten voor de verdeling van eigendom en onderhoud. Deze zijn ten opzichte van het Plan Gemeentelijke Watertaken Utrecht 2016-2019 niet gewijzigd.

- Oppervlaktewater met een nationale functie is bij voorkeur in eigendom en daarmee onderhoud bij het Rijk, oppervlaktewater met een regionale functie bij de waterschappen en oppervlaktewater met een lokale functie bij de gemeente. Alleen als alleen de direct aangrenzende eigenaren belang hebben bij een watergang, kan eigendom en onderhoud overgaan naar de aangrenzende eigenaren. Mocht water waar meer dan alleen de direct aanwonenden belang bij hebben in het verleden toch in eigendom zijn uitgegeven aan aangrenzende eigenaren, dan staan wij welwillend tegen het weer in eigendom en daarmee onderhoud nemen van de watergang.
- Binnen de bebouwde kom hanteren wij en waterschap HDSR een afwijkende verdeling van het kadastrale eigendom van het regionale water. Het is hier doelmatiger dat de gemeente ook eigenaar is van het regionale water. Enerzijds omdat de gemeente binnen de bebouwde kom verantwoordelijk is voor de scheepvaart en het ligplaatsenbeleid en anderzijds omdat anders door herinrichtingen te vaak eigendomscorrecties nodig zijn. Het formele waterkwantiteits- en kwaliteitsbeheer en het noodzakelijke onderhoud blijft wel bij HDSR.
- Wij wijken binnen de bebouwde kom af van het uitgangspunt van het waterschap dat bij kleinere wateren de eigenaren van de aangrenzende oevers verantwoordelijk zijn voor het onderhoud van het aangrenzende oppervlaktewater. Als het lokaal water betreft en de gemeente is eigenaar, dan voeren wij het onderhoud uit. Dat doen we ook als we maar gedeeltelijk eigenaar zijn van het waterdeel van watergangen. Het is efficiënter als wij ze volledig onderhouden, tenzij met de andere eigenaren specifieke afspraken zijn gemaakt. Voor het aanplanten en maaien van watergangen en oevers geldt dat wij conform ons zelfbeheerbeleid ervoor open staan om dit onderhoud te laten uitvoeren door bewoners, omdat die meer maatwerk kunnen leveren.
- Oeverconstructies zijn en komen in eigendom en onderhoud bij de eigenaar en van het aan het water grenzende perceel. Bij watergangen zonder oeverconstructie hanteren we de waterlijn als uitgangspunt voor de verdeling van het eigendom en onderhoud. Wij staan welwillend tegenover verzoeken om historische afwijkingen van dit uitgangspunt te corrigeren. Om die reden hebben wij recent met HDSR overeenstemming bereikt over een overdracht van het beheer en onderhoud van ongeveer 40 km aan oeverconstructies van HDSR naar de gemeente.
- Duikers (buisverbindingen tussen twee watergangen) zijn bij voorkeur in eigendom en constructief in onderhoud bij de eigenaar en daarmee onderhoudsplichtige van het bovenliggende perceel. De onderhoudsplicht voor het schoonhouden van de duiker ligt bij voorkeur bij de onderhoudsplichtige van de aangrenzende watergangen.

Voor alle gevallen geldt dat hier in specifieke situaties, in goed overleg van afgeweken kan worden.



6

Financiële strategie

De beleidskeuzes in hoofdstuk 5 hebben gevolgen voor de kostenontwikkeling. In dit hoofdstuk beschrijven we achtereenvolgens welke kosten we toerekenen aan de rioolheffing, hoe we omgaan met de kosten voor groot onderhoud en vervangings- en verbeteringsinvesteringen, hoe we verwachten dat de kosten zich ontwikkelen en welke gevolgen dat naar verwachting heeft voor de ontwikkeling van de gemeentelijke rioolheffing.

Foto: Het aanbrengen van een hemelwaterriool in de Zeeheldenbuurt

6.1 Kostentoerekening

De Rijksoverheid biedt gemeenten de mogelijkheid om voor de dekking van de kosten voor de gemeentelijke watertaken een aparte bestemmingsbelasting te innen: de rioolheffing.
Daarbij kan onderscheid gemaakt worden in een heffing voor de inzameling en transport van afvalwater en een heffing voor de inzameling en verwerking van overtollig hemel- en grondwater.
De wettelijke basis ligt in artikel 228a van de Gemeentewet. Een gemeente kan zelf kiezen welke grondslag zij voor de heffing gebruikt. Dit kan op basis van het eigendom dat op de riolering is aangesloten, maar kan ook op basis van de hoeveelheid water die geloosd wordt. Het tarief voor de rioolheffing legt de gemeente vast in een verordening, die over het algemeen elk jaar wordt geactualiseerd.

De rioolheffing in Utrecht bestaat uit een vaste heffing voor eigenaren die zijn aangesloten op de openbare riolering. Gebruikers die meer dan 250 m3 water per jaar op de riolering lozen betalen een aanvullende heffing per m3 geloosd water, de grootverbruikersheffing. De rioolheffing in zijn huidige vorm bestaat sinds 2008, toen de wet gemeentelijke Watertaken ingevoerd werd.

Uitgangspunt van de gemeente Utrecht is dat alle kosten die wij maken voor invulling van de gemeentelijke watertaken worden toegerekend aan en gedekt uit de gemeentelijke rioolheffing. Hiermee garanderen we dat voldoende budget beschikbaar is om onze watertaken uit te voeren. Ook worden de algemene middelen van de gemeente zoveel mogelijk ontlast.

Ten opzichte van andere gemeenten rekenen wij relatief veel kostenposten toe aan de rioolheffing, die andere gemeenten betalen uit de algemene middelen. Uit onderzoek (Sweco, 2015) blijkt dat het in 2015 ging om een bedrag van ongeveer € 45,- per rioolaansluiting. Deze kosten bepalen grotendeels waarom de rioolheffing in Utrecht hoger is dan in veel andere grote gemeenten. Het verschil zit hoofdzakelijk in de volgende kostenposten:

1. Het herstel van de wegverharding bij rioolvervanging. In tegenstelling tot veel andere gemeenten, rekenen wij bij rioolvervanging meestal niet alleen de verharding boven de sleuf, maar het herstel van de gehele wegbreedte aan het product riolering toe.
2. Een deel van de kosten voor de straatreiniging. Sinds 2007 wordt een deel van de straatreinigingskosten gedekt uit de rioolheffing. Met ingang van 2012 bedraagt het toegerekende aandeel 28,6% van de jaarlijkse kosten voor de gemeentelijke straatreiniging. Een stijging in de kosten voor het schoonhouden van de stad werkt dus door in de rioolheffing. Dit is toegestaan omdat het schoonhouden van de straat voorkomt dat er vuil komt in de riolering en daarmee vermindert de kans op verstopping.
3. Het onderhoud van het oppervlaktewater dat bij de gemeente in onderhoud is. Vanwege de functie voor de afvoer van hemelwater en het reguleren van de grondwaterstand zien wij sinds 2012 het oppervlaktewater dat we in onderhoud hebben als onderdeel van het gemeentelijke hemelwater- en ontwateringsstelsel. Alle bijbehorende kosten (maaien watergangen en oevers, baggeren, onderhoud en vervanging duikers, onderhoud oeverconstructie en inrichting oever, aanleg en herinrichting watergangen) kunnen daarmee gedekt worden uit de rioolheffing. Dit hebben we in 2012 ook doorgevoerd met uitzondering van de kosten voor het vervangen of de aanleg van oeverconstructies. Deze zijn dermate hoog dat ze nog worden gedekt uit de algemene middelen. Verantwoording van die kosten vindt plaats via de Nota Beheer Openbare Ruimte.
4. Het hemelwaterbestendig inrichten van de openbare ruimte en het particuliere eigendom. Denk hierbij aan de financiële bijdrage voor het vervangen van verharding door groen (sinds 2016) of het subsidiëren van waterberging op daken via de subsidieregeling groene daken (sinds 2018 volledig uit de gemeentelijke rioolheffing).

Beleidskeuze 15:
De komende jaren zetten wij de huidige kostentoerekening voort.

6.2 Omgaan met groot onderhoud en vervangingsinvesteringen

De commissie BBV (Besluit begroting en verantwoording provincies en gemeenten) heeft een speciale notitie gemaakt hoe gemeenten financieel om dienen te gaan met groot onderhoud en vervangingsinvesteringen. De meeste recente versie is van november 2014.

Groot onderhoud

De BBV adviseert voor groot onderhoud een aparte voorziening in te stellen, voor de situaties dat een deel van de voor een bepaald jaar geplande kosten doorschuiven naar een later jaar. In Utrecht beschouwen we alleen het baggeren van watergangen als groot onderhoud. Hiervoor bestaat nu nog geen voorziening, maar deze is wel gewenst. Het baggerwerk vindt namelijk altijd in het najaar en de winter plaats, waardoor altijd onzeker is in welk boekjaar daadwerkelijk de kosten gemaakt worden.

Beleidskeuze 16:
We kiezen ervoor om in lijn met de voorschriften van de commissie BBV en in lijn met onze Nota Beheer Openbare Ruimte een aparte voorziening in te voeren voor het groot onderhoud.

Vervangingsinvesteringen

De commissie BBV beschrijft drie manieren voor het omgaan met vervangingsinvesteringen:

1. Activeren en afschrijven: de investering als kapitaalgoed op de balans zetten en vervolgens afschrijven gedurende de verwachte gebruiksduur.
2. Sparen vanuit de rioolheffing: de jaren vóór de investering vanuit de rioolheffing sparen in een spaarvoorziening (artikel 44.2 BBV) en de investering vervolgens deels of geheel afboeken.
3. Ideaalcomplex: vervangingsinvesteringen in het jaar van aanschaf afboeken naar nul uit de opbrengst van de rioolheffing uit datzelfde jaar. De opbrengst uit de heffing komt dan eerst in de voorziening riolering, in hetzelfde jaar boekt de gemeente de investering af.

Ook investeringen voor de verbetering van de riolering (bijvoorbeeld het scheiden van afval- en hemelwater of extra capaciteit voor de bestaande aansluitingen) vallen fiscaal-juridisch onder de term vervangingsinvesteringen.

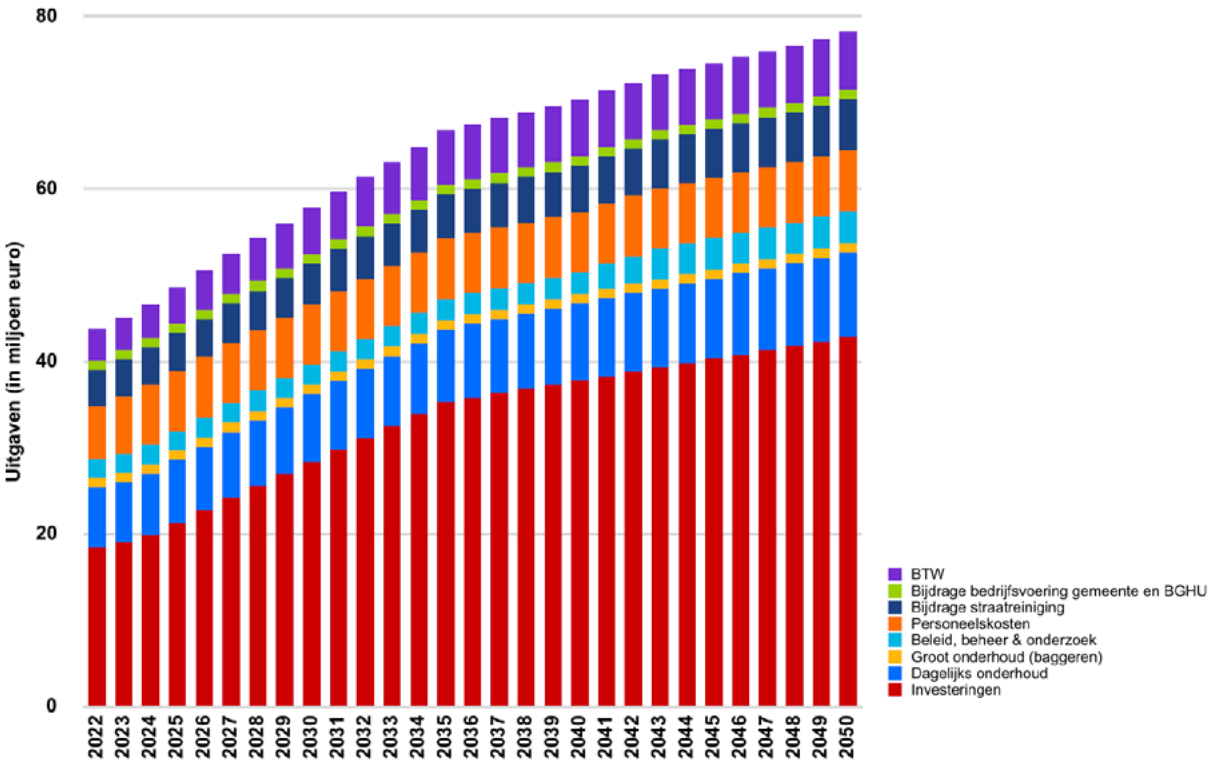
Tot en met 1984 hanteerden we in Utrecht de eerste methode. Daarna zijn we overgestapt op de derde methode, die van het ideaalcomplex. De kapitaalslasten (rente en aflossing) van de investeringen van voor 1985 hebben we de afgelopen jaren versneld afgelost. Daarmee kennen wij met ingang van 2021 geen kapitaalslasten meer. Het grote voordeel van het ideaalcomplex ten opzichte van het activeren en afschrijven is dat het op de langere termijn aanzienlijk goedkoper is, omdat er geen schulden worden opgebouwd waarover rente betaald moet worden. Hiermee is deze methode toekomstbestendiger en flexibeler. De BBV biedt de methode van het Ideaalcomplex niet voor de rest van de investeringen in de openbare ruimte. Voor die investeringen hanteren we de eerste methode.

Omdat het niet altijd lukt om de uitgaven exact in hetzelfde jaar te realiseren als vooraf geraamd, maken we gebruik van een aparte voorziening voor de vervangingsinvesteringen. Deze voorziening is dus niet bedoeld om bewust te sparen volgens manier 2, maar om reeds aan projecten toegekende budgetten tijdelijk te stallen voor als werken vertraagd zijn. Hiermee wordt voorkomen dat specifiek bestemd geld vrijvalt richting de algemene middelen.

Beleidskeuze 17:
Wij zetten de komende jaren het huidige beleid over het omgaan met vervangingsinvesteringen voort.

6.3 Kostenontwikkeling

De te dekken kosten uit de rioolheffing nemen de komende jaren toe. Verreweg de belangrijkste veroorzaker van de kostenstijging is het verhogen van de vervangingsinspanning riolering van 5 naar 18 km per jaar. Deze kostenstijging werkt ook door in de omvang van de BTW en de benodigde middelen voor het vervangen van het bestaande stelsel door aparte stelsels voor afvalwater en hemelwater en het gelijktijdig klimaatbestendig inrichten van de openbare ruimte. Ook de stijging van de exploitatiekosten wordt grotendeels veroorzaakt door de stijging van de vervangingsinspanning, omdat meer personeel nodig is om dit aan te sturen en voor te bereiden. Daarnaast is nog extra personeel nodig om de basis op orde te krijgen. Naast de toenemende vervangings- en bijbehorende transitiekosten zorgen ook de subsidieregelingen en de bijdrageregeling voor het ontharden/ vergroenen in de openbare ruimte voor een kostenstijging. De verwachte kostenontwikkeling tot 2050 op basis van alle beleidskeuzes is weergegeven in onderstaande grafiek.



Verwachte kostenontwikkeling tot 2050 exclusief inflatiecorrectie

Uit de figuur blijkt dat de kosten tot 2035 naar verwachting jaarlijks met 2 tot 4% zullen stijgen. Vanaf 2035 wordt de kostenstijging minder omdat de jaarlijkse vervangingsinspanning vanaf dat moment constant blijft. Wel gaan we ervan uit dat we de bijdrages aan subsidieregelingen en de bijdrageregeling voor het ontharden en vergroenen verder door stijgen.

In de kostenraming is - met uitzondering van de lopende aanpak wateroverlast souterrainwoningen in de Zeeheldenbuurt – geen rekening gehouden met kosten voor maatregelen naast de geplande rioolvervangingen om het risico op wateroverlast te verminderen. Mocht in praktijk of uit onderzoek blijken dat deze maatregelen de komende jaren wel noodzakelijk zijn dan wordt eerst gekeken of dit binnen de bestaande begroting kan worden opgelost, door de vervangingen te vertragen.

6.4 Kostendekking

Huidige systematiek

Op grond van artikel 228a van de Gemeentewet (Gw) kunnen de kosten van de verschillende watertaken verhaald worden op burgers en bedrijven. Dit geld wordt door de burgers en bedrijven in de gemeente Utrecht opgebracht door betaling van de rioolheffing.

De rioolheffing is in Utrecht opgebouwd uit een heffing voor eigenaren en een extra heffing voor grootgebruikers. De eigenarenheffing betreft een vast bedrag per jaar per aangesloten perceel (in 2021 € 228,32). De grootgebruikersheffing is aanvullend op de eigenarenheffing en betreft een bedrag per kubieke meter geloosd water. Deze wordt opgelegd aan grootverbruikers die jaarlijks meer dan 250 m3 afvalwater op de riolering lozen (in 2021 gemiddeld € 1,67 per m^3).

De huidige toedeling tussen eigenaren- en grootverbruikersheffing is gebaseerd op de jaarlijkse verdeling in hoeveelheid afgevoerd afvalwater door eigenaren en grootverbruikers. Daarbij worden alleen de kostenposten waarbij de kosten daadwerkelijk afhankelijk zijn van de hoeveelheid afgevoerd afvalwater naar rato toegerekend aan de grootverbruikersheffing. Kosten die geen relatie hebben met de hoeveelheid afvalwater, zoals de kosten voor het reinigen van straatkolken, verbetering ontwatering, het oppervlaktewaterbeheer en de straatreiniging worden volledig toegerekend aan de eigenarenheffing. De verdeelsleutel wordt jaarlijks aangepast op basis van het aantal inwoners en het gemiddelde jaarlijkse drinkwaterverbruik per inwoner en het verwachte grootverbruik.

De huidige systematiek heeft tot gevolg dat als de kostenstijging vooral in niet waterafvoer gerelateerde kosten zit, de kostenstijging wordt toegerekend aan het eigenarentarief. Hiermee gaat dit tarief harder omhoog dan het grootverbruikerstarief. Als de kostenstijging vooral zit in de investeringen of het onderhoud dan lopen beide tarieven redelijk gelijk op.

Van belang is echter ook de jaarlijkse ontwikkeling van het aantal betalende eigenaren en van het grootverbruik. Het aantal betalende eigenaren stijgt de laatste jaren gemiddeld met 3.000 per jaar (bijna 2%). Het grootverbruik is al langere tijd constant, al heeft de BGhU de laatste jaren door verbetering van de processen en bestanden meer grootverbruikers in beeld gebracht. Per saldo zou op basis van de huidige systematiek het grootverbruikerstarief procentueel toch jaarlijks net iets harder omhoog moeten dan het eigenarentarief. Een kostenstijging bij het eigenarentarief wordt namelijk altijd deels opgevangen door de groei van het aantal eigenaren. Als dit niet gewenst is, vraagt dit een correctie door inzet van de egalisatiereserve.

Gevolgen rioolheffing

Voor de verwachte tariefontwikkeling is vooruitgekeken tot 2050. Daarbij is op basis van de RSU uitgegaan van een toename van rioolheffing betalende eigenaren van 60.000 tot en met 2040, ofwel 3.000 aansluitingen per jaar. Deze groei is vanaf 2040 doorgezet. Het grootverbruik is gelijk gehouden op de huidige omvang van 3,0 miljoen m^3 per jaar.

Door de groei van de stad hoeft het eigenarentarief niet zo hard te stijgen als de kosten stijgen. Naar verwachting volstaat een jaarlijkse tariefstijging van 1,5-2,5% (exclusief inflatiecorrectie) om de kostenstijging te kunnen dekken. Voor het grootverbruikerstarief geldt een vergelijkbare stijging.

Toekomstbestendige systematiek

Het huidige systeem met een eigenaren- en grootverbruikersheffing bestaat sinds 1994. De afgelopen jaren hebben duidelijk gemaakt dat het systeem een aantal nadelen heeft:

- Grootverbruikers betalen in Utrecht relatief veel rioolheffing. Zeker de allergrootste gebruikers betalen relatief veel ten opzichte van wat ze in andere grote gemeenten zouden betalen.
- Het is ingewikkeld om het eigenaren- en grootverbruikerstarief gelijk op te laten lopen en toch inhoudelijk te onderbouwen welk deel van de kosten naar de verschillende tarieven gaat.
- Het grootverbruikerstarief is erg gevoelig voor de omvang van het grootverbruik. Als de grootste grootverbruikers hun jaarlijkse grootverbruik weten terug te dringen, dan heeft dat meteen forse consequenties voor de inkomsten uit het grootverbruikerstarief.
- Eigenaren worden niet gestimuleerd via de rioolheffing om watervriendelijke maatregelen te nemen.
- Eénpersoons huishoudens betalen net zoveel rioolheffing als grote gezinnen, terwijl ze minder afvalwater lozen op de openbare riolering.

De wetgeving biedt de mogelijkheid om de rioolheffing te splitsen in een afvalwater- en hemelwaterheffing. In praktijk wordt dit nog weinig toegepast, omdat het complexer is in de inning en in de toerekening van de kosten. Daarnaast zijn er nog geen betrouwbare meters die in halfgevulde rioolleidingen de hoeveelheid water kunnen meten. Dit in tegenstelling tot drinkwaterleidingen die altijd volledig gevuld zijn.

Mogelijke verbeteringen zijn:

- Iedereen afrekenen op het gebruik van drinkwater. In dat geval zetten we de eigenarenheffing om in een gebruikersheffing. Door iedereen die minder dan 250 m3 per jaar gebruikt, hetzelfde tarief te laten betalen benaderen we de huidige systematiek. Een gebruikersheffing geeft ook de mogelijkheid om voor eenpersoonshuishoudens een apart tarief in te voeren. Nadeel is dat deze oplossing geen recht doet aan de hoeveelheid hemelwater die op het riool geloosd wordt.
- Iedereen afrekenen via een eigenarenheffing. Om de huidige systematiek te benaderen kunnen we eigenaren meer laten betalen op basis van de omvang van het perceel, de WOZ –waarde of de hoeveelheid verharding. Grote voordeel van dit systeem is dat de inning zeer eenvoudig is. Nadeel van het systeem is het ontbreken van een relatie met het drinkwatergebruik en daarmee de omvang van het huishouden. Hiermee doen we geen recht aan de hoeveelheid afvalwater die op het riool geloosd wordt.
- Een combinatie van bovenstaande, bijvoorbeeld een gebruikerstarief voor de afvalwaterheffing en een eigenarentarief voor de hemelwaterheffing. Een nadeel hiervan is dat het ingewikkeld is de kosten voor hemelwater en afvalwater te scheiden. Denk hierbij aan de vervangings-enonderhoudskosten van gemengde riolering, personeelskosten of de kosten van straatreiniging.

Beleidskeuze 18:
We starten na vaststelling van deze visie met een onderzoek naar een nieuwe, toekomstbestendige systematiek voor de rioolheffing.

Gezien de nadelen is van de huidige systematiek gaan we onderzoeken of een nieuwe, toekomstbestendige systematiek gewenst en haalbaar is. Het ligt voor de hand om “De vervuiler betaalt” en “klimaatbestendig” als richtinggevend principes te nemen voor een nieuw tariefsysteem voor de rioolheffing. Tenslotte wordt de omvang van het gemeentelijk rioleringssysteem in belangrijke mate bepaald door de hoeveelheid afvalwater en hemelwater die via de riolering en openbare ruimte verwerkt moet worden. Het heeft de voorkeur alle lozers af te rekenen op basis van:

- de hoeveelheid afvalwater die ze op het openbaar riool lozen;
- de hoeveelheid hemelwater die ze niet op eigen perceel kunnen verwerken en dus willen afwentelen op openbare ruimte en openbaar riool;
- een vaste bijdrage in de kosten voor de verwerking van hemelwater en overtollig grondwater vanaf de (verharde) openbare ruimte.

Colofon

Gemeente Utrecht
www.utrecht.nl/waterenriolering

Oktober 2021

Bestuurlijk opdrachtgever
Kees Diepeveen

Ambtelijk opdrachtgever
Julia Donker

Concept en vormgeving
Gemeente Utrecht en Utregse Ontwerpers

Projectleiding
Erwin Rebergen

Projectteam
Marit Linckens, Marit van Osch,
Joram van der Schans, Team Water, Riolering & Gemalen

Fotografen
Rebecca Brockbernd, Kristian van der Lek, Erwin Rebergen,
Michiel Rijsdijk, Joram van der Schans, Jos Scholman Infra B.V
Thijs van Veen, Marit Wouters, Roswitha van Zon



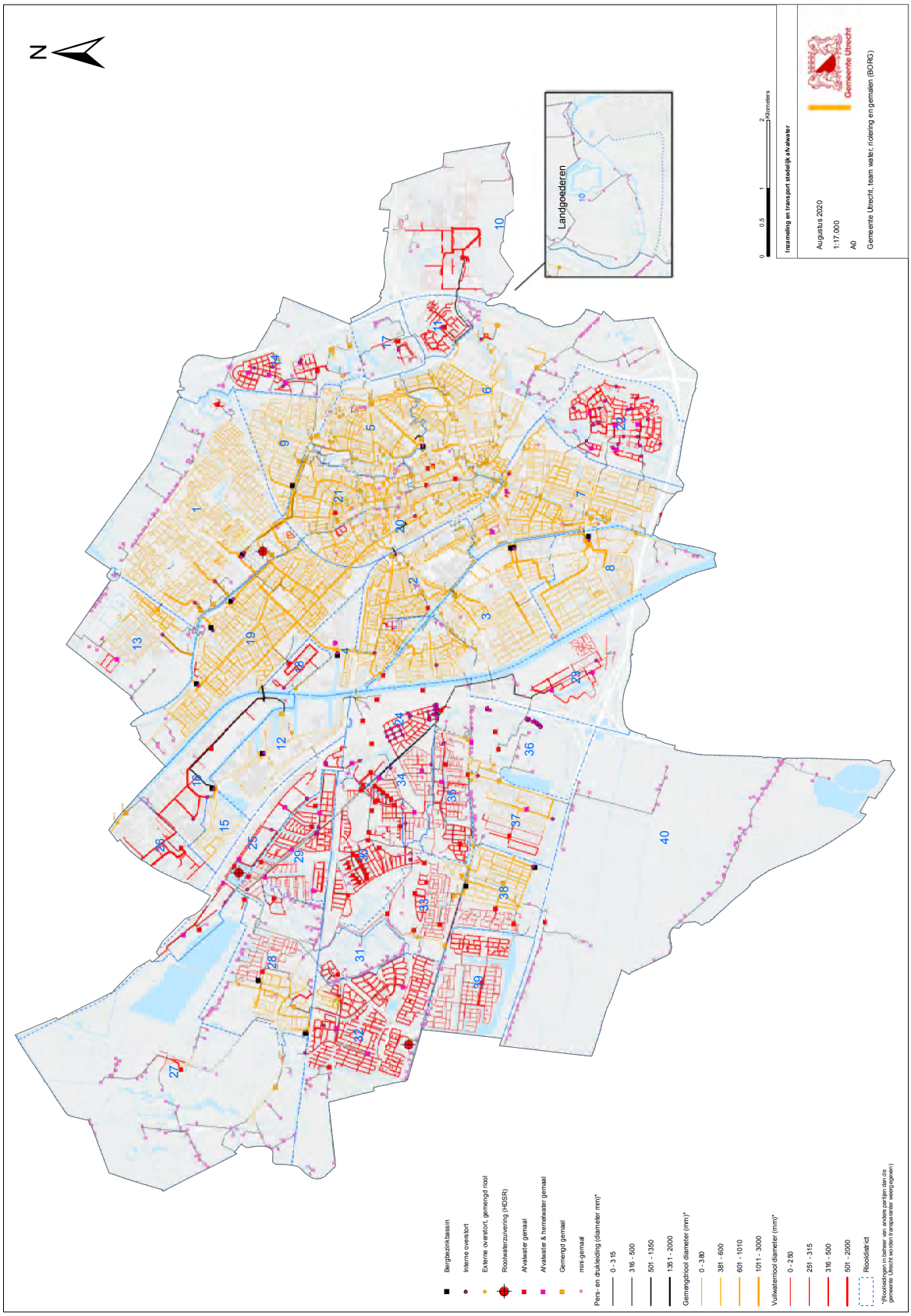
Bijlagen

Bijlage 1: Systeemkaarten
Bijlage 2: Rioolvervangingskaart 2022-2050
Bijlage 3: Kaarten wateroverlast
Bijlage 4: Nog af te koppelen oppervlak
Bijlage 5: Ambities oppervlaktewaterkwaliteit

Foto: De zwemwaterlocatie De Zeven Stroompjes

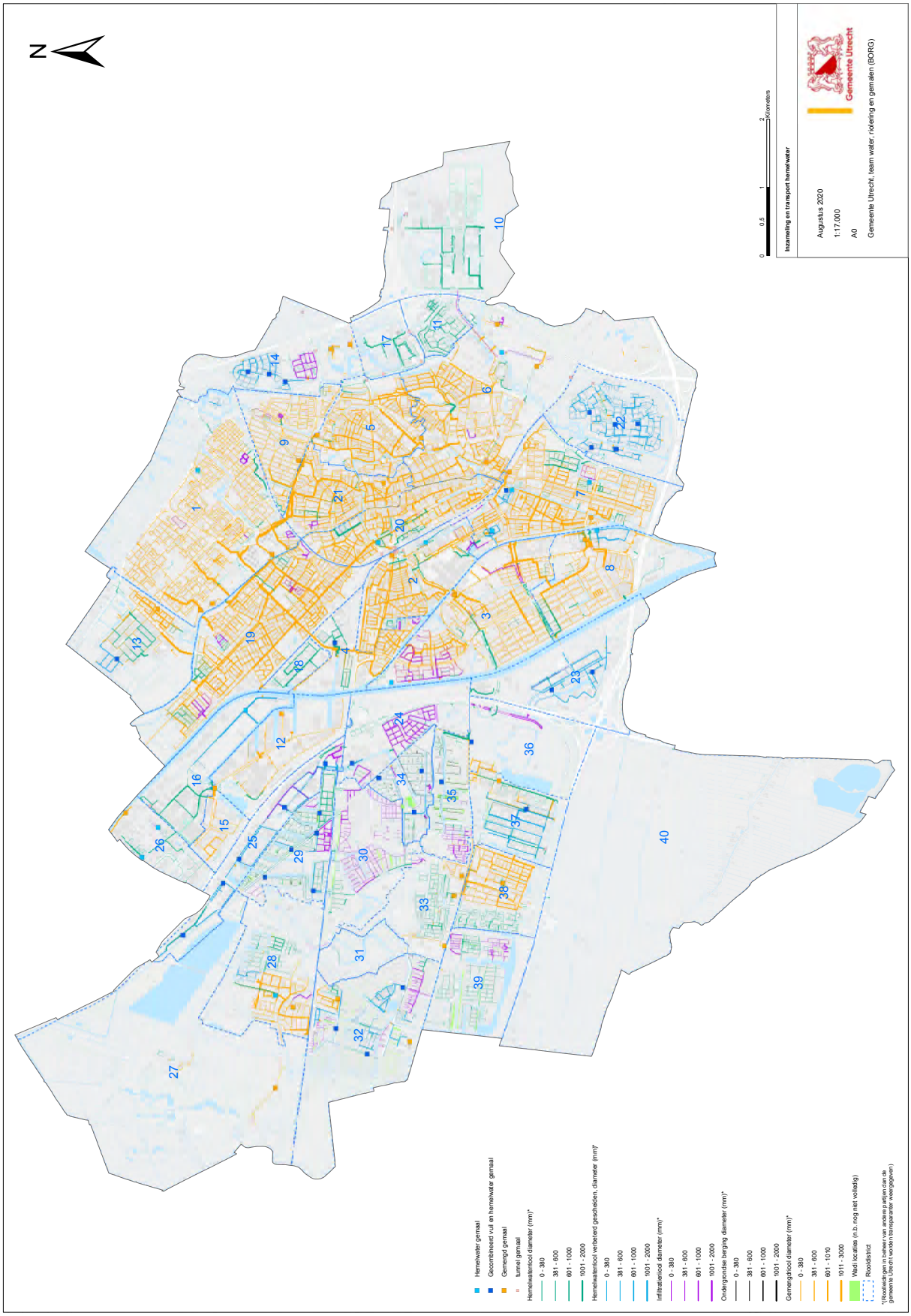
Bijlage 1: Systeemkaarten

Afvalwatersysteem



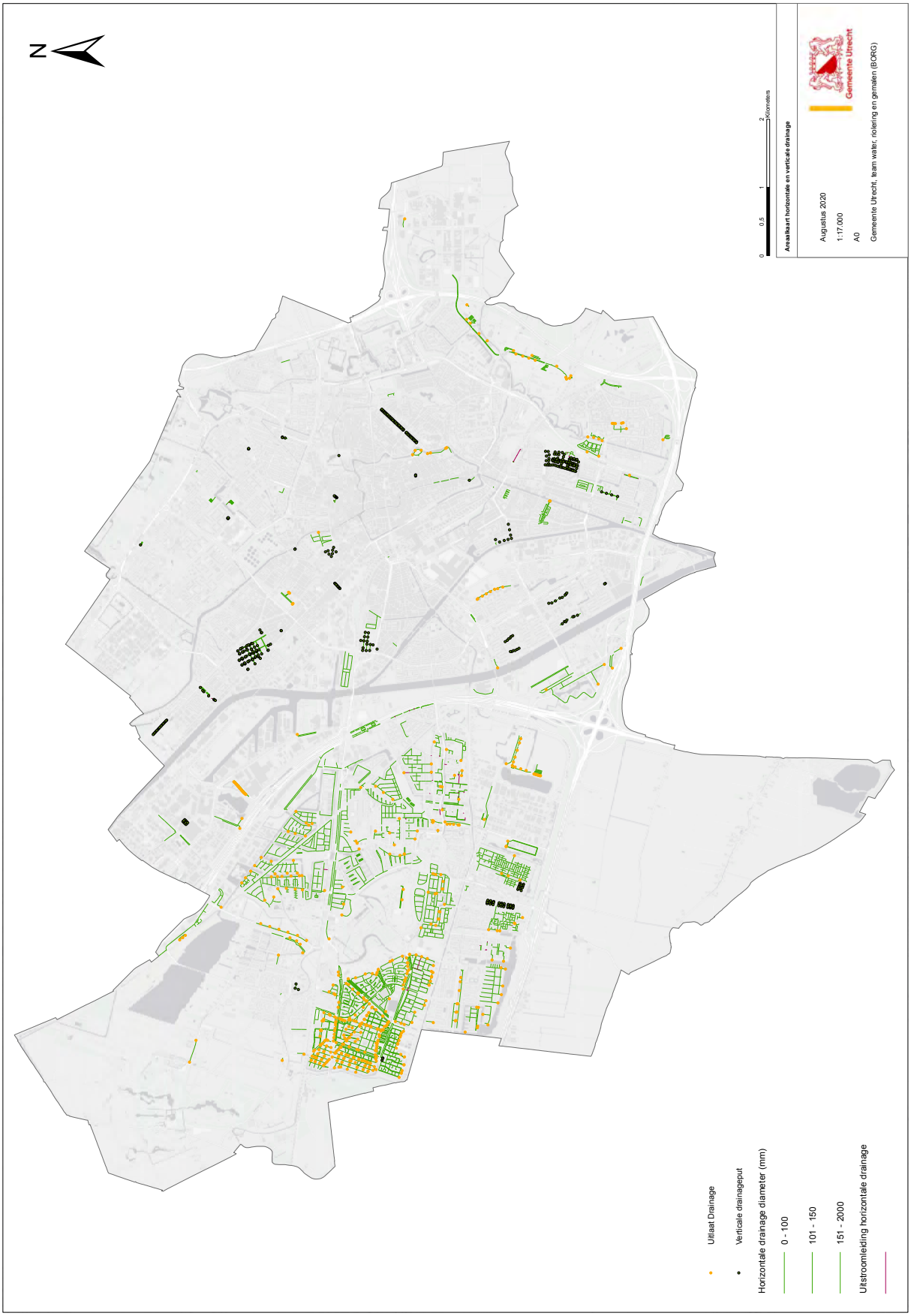
(Klik op kaart om deze in een nieuw venster te openen)

Hemelwatersysteem



(Klik op kaart om deze in een nieuw venster te openen)

Ontwateringssysteem

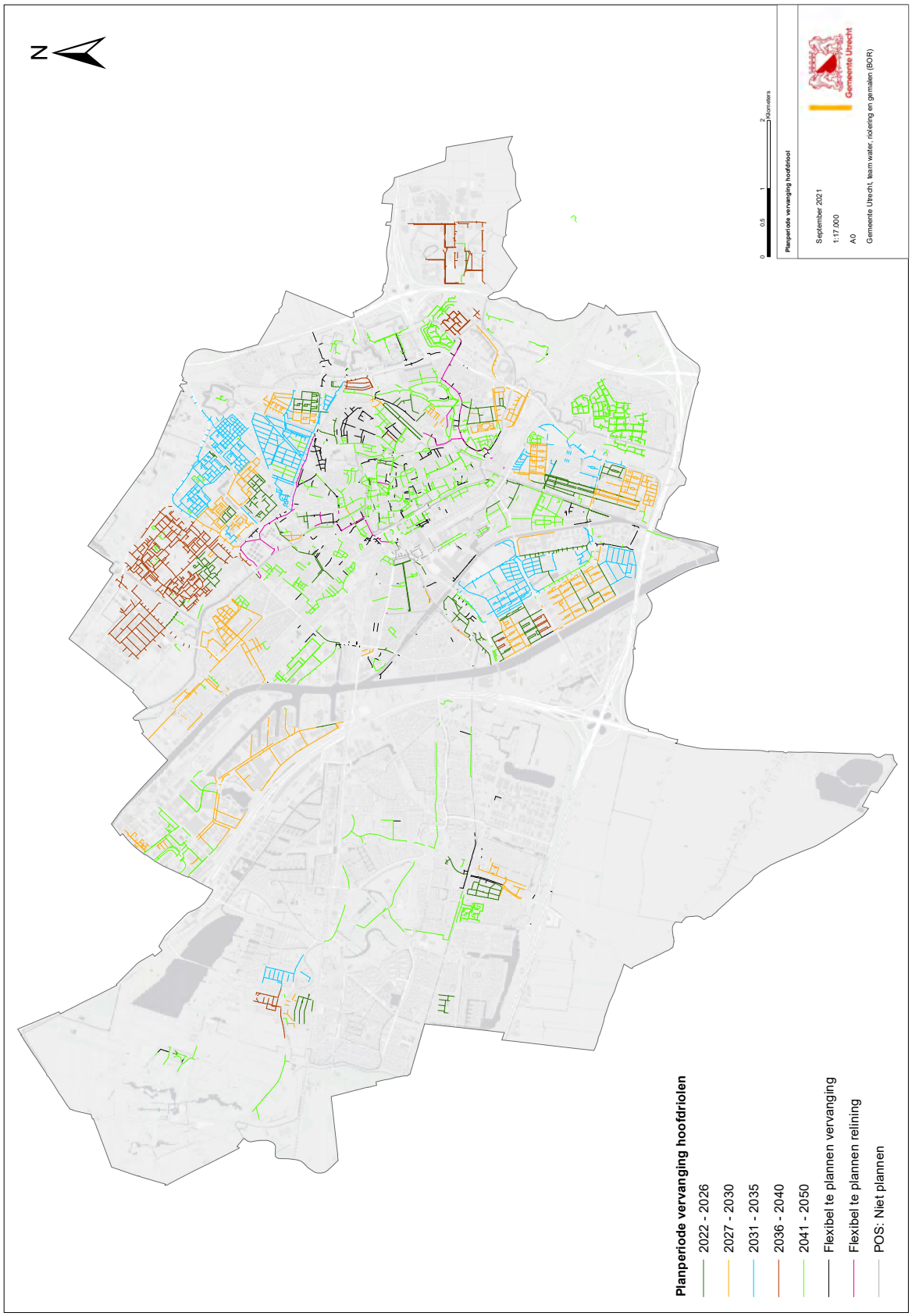


(Klik op kaart om deze in een nieuw venster te openen)

Areaalgegevens Utrechts Water- en Rioleringssysteem per 28-04-2021

Type object	Hoeveelheid
Vuilwaterriolering	286 km
Gemengde riolering (vuilwater+hemelwater)	626 km
Hemelwaterriolering (dichte buis) incl. leiding achter overstorten	305 km
Hemelwaterriolering (infiltratiebuis)	75 km
Totaal vrijverval hoofdriolering	**1.292 km**
Kolkaansluitleidingen	261 km
Perceelaansluitleidingen	433 km
Lijngoten	6 km
Pers- en drukriolering	149 km
Drainage	239 km
Duikers	41 km
Watergangen in onderhoud gemeente	246 km
Gemalen	696
Putten	36.007
Straat- en trottoirkolken (incl. Slokops)	87.777
Gemengde overstorten (incl. bergbezinkbassins)	156
Bergbezinkbassins	18

Bijlage 2: Rioolvervangingskaart 2022-2050



(Klik op kaart om deze in een nieuw venster te openen)

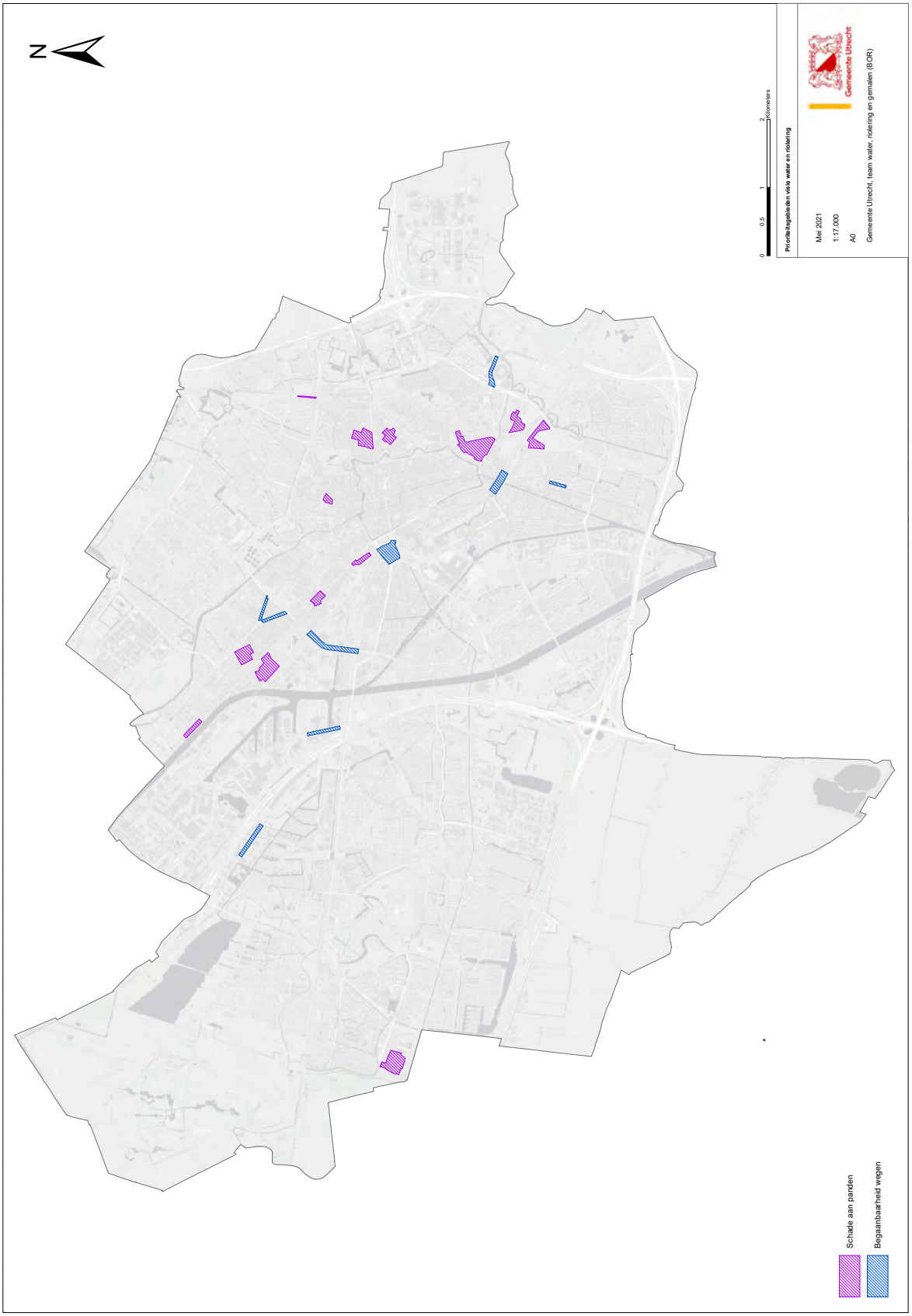
Bijlage 3: Kaarten wateroverlast

Water op straat na 80mm neerslag



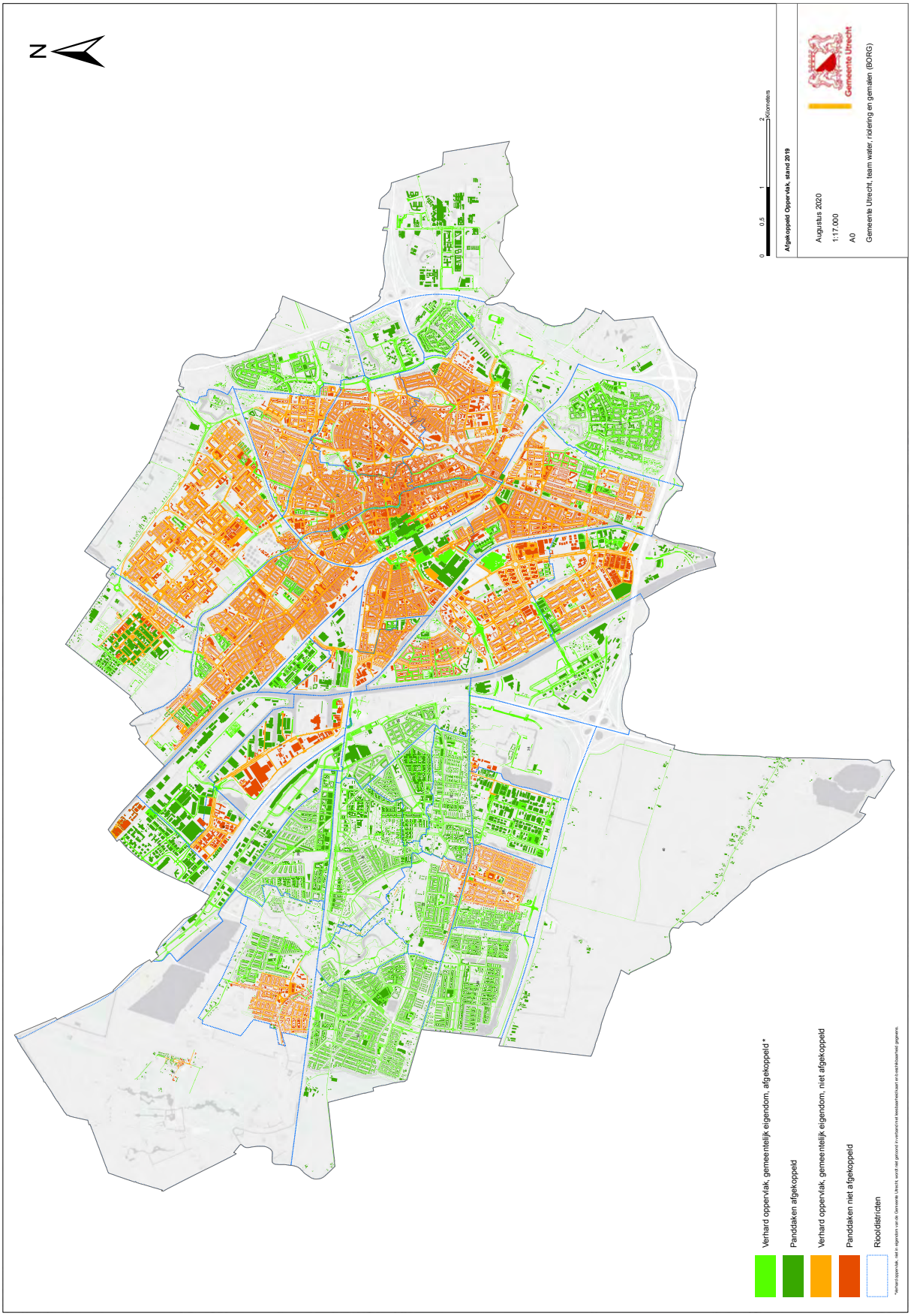
(Klik op kaart om deze in een nieuw venster te openen)

Prioriteitsgebieden wateroverlast



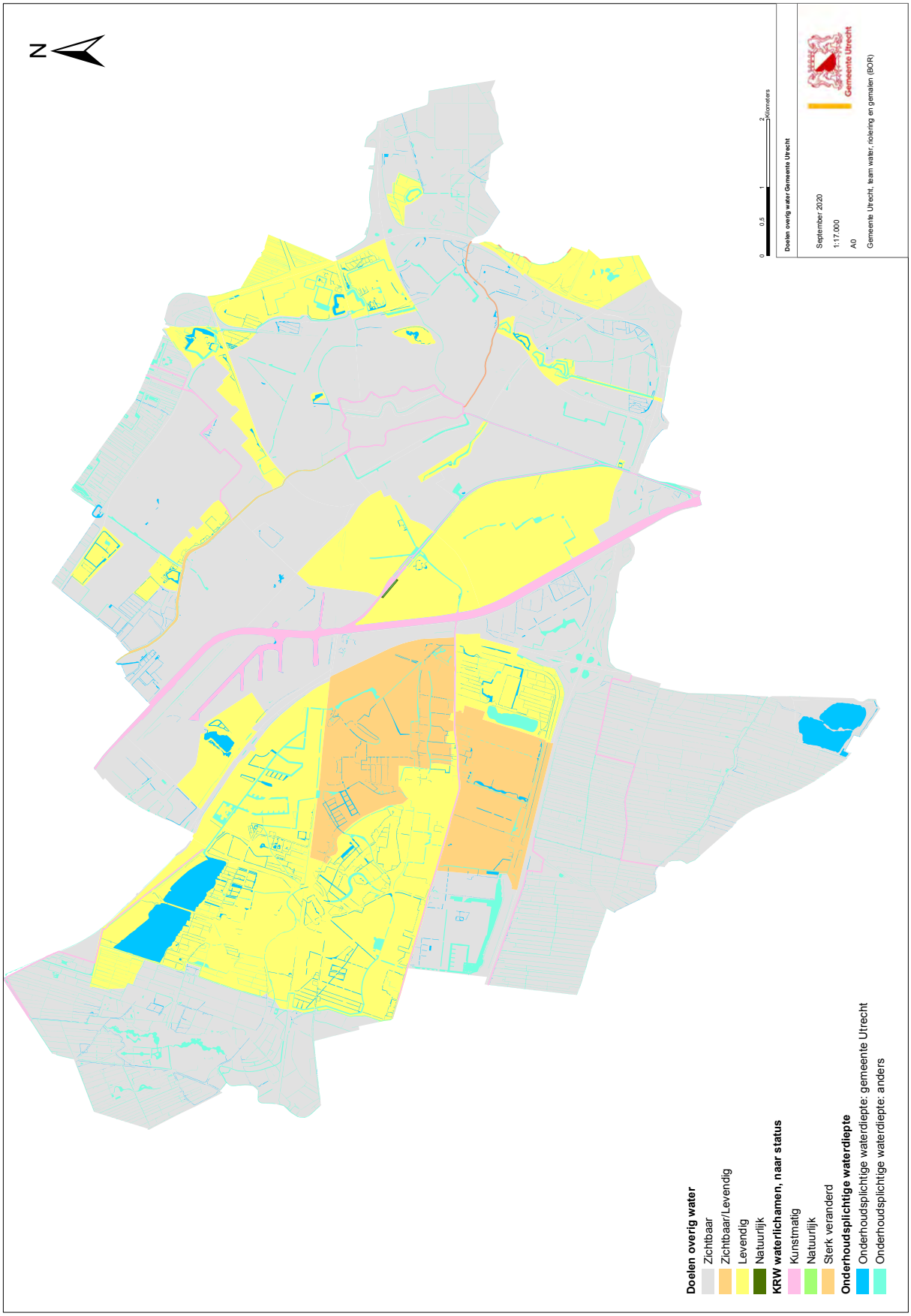
(Klik op kaart om deze in een nieuw venster te openen)

Bijlage 4: Nog af te koppelen oppervlak



(Klik op kaart om deze in een nieuw venster te openen)

Bijlage 5: Ambities oppervlaktewaterkwaliteit



(Klik op kaart om deze in een nieuw venster te openen)



Programma

Water en Riolering Utrecht 2022-2026



Rioolvervanging als drijvende kracht achter de vernieuwing van de openbare ruimte

Gemeente Utrecht

utrecht.nl/
waterenriolering

Inhoud

Samenvatting 3

1. Inleiding 5
- Aanleiding 6
- Leidende principes 6
- Proces 7
- Leeswijzer 7

2. Afvalwater 8
- Groei van de stad, toename afvalwateraanbod 9
- Groot onderhoud en vervanging vrijverval riolering 9
- Groot onderhoud en vervanging rioolgemalen en mechanische riolering 11
- Dagelijks onderhoud 11
- Verminderen rioolvreemd water 12
- Fossiel arme energie 12
- Circulaire stad 13
- Financiën 13

3. Hemelwater 14
- Aanpak knelpunten hemelwatersysteem 15
- Hemelwater vasthouden en benutten waar het valt 16
- Financiën 19

4. Grondwateroverlast 20
- Te hoge grondwaterstand 21
- Te lage grondwaterstand 22
- Bemalingen en warmte koude opslag 22
- Financiën 23

5. Oppervlaktewater 24
- Beheer en onderhoud 25
- Groot onderhoud: baggeren 25
- Verbeteren oppervlaktewaterkwaliteit 26
- Energie uit oppervlaktewater 29
- Financiën 30

6. Middelen 31
- Personeel 32
- Kostenontwikkeling 2022-2026 32
- Ontwikkeling rioolheffing 33

Bijlagen 36
- Bijlage 1 Inversteringsplanning riolering 2022 – 2026 37
- Bijlage 2 Beleid en onderzoek 39
- Bijlage 3 Bijdrageregeling niet-rioleringsprojecten 40
- Bijlage 4 Indicatoren 42
- Bijlage 5 Baggerprogramma 46



Het vervangen van een duiker door een brug in Lunetten

Samenvatting

De gemeente heeft vanuit de wet een aantal specifieke zorgplichten en daarmee taken op het gebied van het stedelijk waterbeheer. De Visie Water en Riolering bevat het gemeentelijke beleidskader voor de invulling van deze zorgplichten. Bij deze Visie hoort een Programma Water en Riolering, waarin wij jaarlijks de voorgenomen activiteiten en bijbehorende kosten en kostendekking beschrijven voor een periode van vijf jaar. Met de indeling sorteren we voor op de invoering van de Omgevingswet. Het Programma Water en Riolering vormt samen met de Visie Water en Riolering het nu nog wettelijk verplichte Gemeentelijk Rioleringsplan en is daarmee de opvolger van het Plan Gemeentelijke Watertaken 2016-2019.

Onze ambitie is om het water- en rioleringssysteem in Utrecht gezond, robuust en toekomstbestendig voor iedereen te houden. Hiermee leveren we een bijdrage aan maatschappelijke opgaven voor de stad, waarvan de belangrijkste zijn:

- De basis op orde, door het borgen van een robuust water- en rioleringssysteem.
- Het realiseren van een toekomstbestendige stad via een klimaatbestendig en circulair water- en rioleringssysteem.
- Het realiseren van een gezonde leefomgeving, door het realiseren van een gezond water- en rioleringssysteem voor zowel mens, plant als dier.

Daarbij willen we dat iedereen (bewoners, bedrijven, gebruikers) hiervan profiteert en aan bijdraagt.

Voor 2022-2026 zijn de belangrijkste activiteiten die voortkomen uit de diverse programma's:

A. Het in de periode 2022-2026 vervangen van 41,5 km riolering oplopend van 6,2 km in 2022 naar 10,7 km in 2026 conform de uitgangspunten in de Visie Water en Riolering

B. Het in de periode 2022-2026 afkoppelen van 66,5 ha verhard oppervlak oplopend van 11 ha in 2022 naar 16 ha in 2026 conform de uitgangspunten in de Visie Water en Riolering.

C. Uitgangspunten voor financiële bijdragen uit het Programma Water en Riolering aan herinrichtingsprojecten in de openbare ruimte die niet voortkomen uit rioolvervangingsprojecten of projecten om wateroverlast op te lossen.
D. De beschikbare budgetten voor de subsidieregeling groene daken en voor de nieuwe subsidieregeling watervriendelijk maatschappelijk vastgoed.
E. De uit te werken en uit te voeren beleidswijzigingen en onderzoeken met als belangrijkste het uitwerken van de nog vast te stellen omgevingsplanregels voor het vasthouden van hemelwater op openbaar terrein en het bepalen van de benodigde maatregelen om de waterkwaliteitsambities te realiseren.
F. Het baggeren van het oppervlaktewater dat de gemeente in onderhoud heeft conform het met HDSR afgesproken meerjaren baggerplan.
G. De verwachte kostenontwikkeling voor de periode 2022-2026 voor het uitvoeren van alle opgenomen activiteiten inclusief de gevolgen voor het rioolheffingstarief, waarbij de daadwerkelijke kostenontwikkeling nog steeds jaarlijks door de Raad wordt bepaald bij de vaststelling van de Programmabegroting.

Het programma 2022-2026 bedraagt ongeveer € 235 miljoen, waarvan € 80 miljoen voor het reguliere beheer en onderhoud inclusief subsidies en personeelskosten, 6 miljoen voor groot onderhoud en € 100 miljoen aan vervangings- en verbeteringsinvesteringen. De resterende kleine € 50 miljoen gaat op aan de bijdrage aan de straatreiniging, de bijdrage aan het btw-compensatiefonds, de kosten voor de inning van de rioolheffing en de bijdrage aan de algemene kosten van de gemeentelijke organisatie.

De verwachte jaarlijkse kostenstijging is ongeveer 3% (exclusief inflatie) en valt daarmee in de bandbreedte van 2 tot 4% die in de Visie Water en Riolering is aangegeven. Omdat de stad blijft groeien en daarmee het aantal rioolheffing betalende gebouweigenaren stijgt is de verwachte jaarlijkse stijging van de rioolheffing lager. De verwachting is dat de stijging in de periode 2023-2026 jaarlijks tussen de 2 en 2,5 % zal liggen. Dit is exclusief verrekening van de inflatie. Ook dit past binnen de bandbreedte van 1,5 tot 2,5% die in de Visie Water en Riolering is opgenomen. In 2022 blijven de tarieven gelijk aan 2021, zoals voorgesteld in de Programmabegroting 2022.

Zoals aangekondigd in de Visie Water en Riolering starten we een onderzoek naar een meer toekomstbestendige grondslag voor de rioolheffing wat meer recht doet aan het principe van “de vervuiler betaalt”.



1

Inleiding

Het Programma Water en Riolering Utrecht 2022-2026 beschrijft welke activiteiten in de periode 2022-2026 gepland staan om invulling te geven aan de gemeentelijke zorgplichten en het beleid zoals verwoord in de Visie Water en Riolering Utrecht.

Foto: De aanleg van geveltuinen tijdens Burendag 2021 in de Prinses Beatrixslaan

1.1 Aanleiding

De gemeente heeft vanuit de wet een aantal specifieke zorgplichten en daarmee taken op het gebied van water en riolering. Dit Programma Water en Riolering 2022-2026 bevat de voorgenomen activiteiten voor de periode 2022-2026 om invulling te geven aan de zorgplichten. Het programma komt voort uit de Visie Water en Riolering, waarin het gemeentelijke beleidskader voor de invulling van deze zorgplichten is vastgelegd. De Visie Water en Riolering en het Programma Water en Riolering 2022-2026 vormen samen het wettelijk verplichte Gemeentelijk Rioleringsplan en komen daarmee in de plaats van het Plan Gemeentelijke Watertaken Utrecht 2016-2019. De planverplichting voor het hebben van een Gemeentelijk Rioleringsplan vervalt met de invoering van de Omgevingswet (naar verwachting per 1 juli 2022). Vanaf dat moment moet het beleid een plek krijgen in de gemeentelijke omgevingsvisie, maatregelen en middelen in het omgevingsprogramma en de regels in het omgevingsplan. Door het beleid nu al vast te leggen in een visie en de maatregelen en middelen in een programma geven we al invulling aan de systematiek van de Omgevingswet. Ook geeft het programma invulling aan artikel 2 en 17.2 van de gemeentelijke financiële verordening, waarin is vastgelegd dat de gemeente beschikt over een programmabegroting en minimaal om de vier jaar een nota rioleringsplan vaststelt.

Het Programma Water en Riolering 2022-2026 beschrijft de activiteiten waarmee we invulling geven aan de gemeentelijke zorgplichten op het gebied van afvalwater, hemelwater en grondwater. Ook beschrijft het programma de activiteiten die wij uitvoeren om het oppervlaktewater gezond te houden dat bij de gemeente in onderhoud is. Tot slot geeft het programma de gevolgen van alle activiteiten aan voor de ontwikkeling van de gemeentelijke rioolheffing die jaarlijks door de gemeenteraad wordt vastgesteld bij de programmabegroting.

Het Programma Water en Riolering wordt in de toekomst jaarlijks geactualiseerd en als onderdeel van de Voorjaarsnota vastgesteld. De wijze waarop en de vorm waarin zijn nog in ontwikkeling.

1.2 Ambitie

Utrecht wil een gezonde stad zijn voor iedereen. Voor het water- en rioleringssysteem in Utrecht is daarbij onze ambitie om dit gezond, robuust en toekomstbestendig voor iedereen te houden. Dit betekent dat we streven naar:

- De basis op orde, door het borgen van een robuust water- en rioleringssysteem.
- Het realiseren van een toekomstbestendige stad via een klimaatbestendig en circulair water- en rioleringssysteem.
- Het realiseren van een gezonde leefomgeving, door het realiseren van een gezond water- en rioleringssysteem voor zowel mens, plant als dier.

Daarbij willen we dat iedereen (bewoners, bedrijven, gebruikers) hiervan profiteert en aan bijdraagt.

Voor de verdere uitwerking van onze ambitie en de bijbehorende beleidskeuzes verwijzen we naar de Visie Water en Riolering Utrecht.

1.3 Leidende principes

Voor dit programma hanteren we de leidende principes uit de gemeentelijke Visie Klimaatadaptatie, de Visie Water en Riolering en de Nota Beheer Openbare Ruimte. Dit betekent dat we bij ingrepen in de openbare ruimte de volgende principes hanteren:

- We houden stromen apart, ofwel we ontvlechten het afval- en hemelwatersysteem waar het kan.

- We vergroten de sponswerking van de stad door hemelwater te verwerken waar het valt. Dit doen we via het principe “Groen tenzij”, ofwel inzet op bovengrondse verwerking van hemelwater door zo min mogelijk verharding en zo veel mogelijk groene maatregelen. We volgen hierbij de voorkeursvolgorde voor de verwerking van hemelwater.
- We benutten alle ruimte. We streven ernaar zoveel mogelijk functies te combineren om de beschikbare ruimte zo goed mogelijk te benutten. Denk hierbij aan het combineren van groen, isolatie en waterberging op een groen dak, waterinfiltratie en parkeerplekken via waterpasserende verharding, waterinfiltratie en groen via wadi’s, waterberging, natuur en recreatie via de aanleg van vijvers en andere waterpartijen.
- We respecteren het natuurlijke systeem en zorgen conform de doelstelling van de Kaderrichtlijn Water ervoor dat bij ingrepen het natuurlijke systeem niet verslechterd.

Om de door ons gewenste situatie te bereiken hanteren we de volgende leidende principes voor de realisatie;

- We geven als gemeente het goede voorbeeld, ofwel we beginnen met de openbare ruimte en het eigen vastgoed.
- We gebruiken zoveel mogelijk de natuurlijke momenten van nieuwbouw, grootschalige renovatie, herinrichting en vervanging om de gewenste systeemwijzigingen door te voeren.
- We gebruiken het moment van rioolvervanging zoveel mogelijk om de openbare ruimte klimaatbestendig in te richten en via werk met werk maken andere maatschappelijke ambities te realiseren (principe van ontwikkelend beheer).
- We stimuleren bestaande bouw en openbare ruimte door voorlichting, facilitering en subsidiering om de gewenste transities te realiseren. Verplichting is alleen aan de orde bij nieuwbouw en ingrijpende verbouwingen.

1.4 Proces

Bij het opstellen van het programma is nauw samengewerkt en afgestemd met de andere belangrijke gemeentelijke programma’s die invloed hebben op de openbare ruimte, zoals het Meerjarenperspectief Ruimte en het programma Beheer Openbare Ruimte. Daar waar het gaat om het beïnvloeden van de andere eigenaren in Utrecht werken we vooral samen met de programma’s energie, circulair, groen en vastgoed. Daarnaast zijn de relevante onderwerpen uit het programma afgestemd met de zuiveringsbeheerder (Het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden) en de waterkwaliteitsbeheerders (Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden, Waterschap Amstel, Gooi en Vecht en Rijkswaterstaat).

Conform de gemeentelijke Participatie- en inspraak Verordening 2019 is de Visie Water en Riolering ter inzage gelegd, waarbij tevens voldaan is aan de procedure voor vaststelling Omgevingsvisie onder de toekomstige Omgevingswet (3.4 Awb). Omdat het Programma Water en Riolering 2022-2026 uitwerking is van de visie en geen eigen beleidskeuzes bevat is het programma niet ter inzage gelegd.

1.5 Leeswijzer

In de hoofdstukken 2 t/m 5 worden achtereenvolgens de belangrijkste activiteiten op afvalwater, hemelwater, grondwateroverlast en oppervlaktewater beschreven. Hoofdstuk 6 gaat in op de benodigde middelen (personeel en financiën) en de gevolgen voor het rioolheffingstarief. De bijlagen bevatten een overzicht van de geplande rioleringsinvesteringen, het beleid- en onderzoeksprogramma, nieuwe spelregels voor bijdragen aan niet-rioleringsprojecten, nieuwe indicatoren om de voortgang te monitoren en het gemeentelijke baggerprogramma.



2

Afvalwater

De gemeente heeft een wettelijke zorgplicht om afvalwater in te zamelen en te transporteren naar de zuivering. Hiertoe ondernemen we komende planperiode een groot aantal activiteiten, waarvan de belangrijkste zijn:

- Inspelen op de groei van de stad
- Vervanging vrijvervalriolering
- Groot onderhoud rioolgemalen en mechanische riolering
- Dagelijks onderhoud
- Bijdrage leveren aan klimaatadaptatie, energietransitie en de circulaire stad

Deze beschrijven we in dit hoofdstuk.

Foto: Het reinigen van het Bergbezinkbassin in de Fransiscusdreef

2.1 Groei van de stad, toename afvalwateraanbod

Wat hebben we gedaan en waar staan we nu

De stad is de afgelopen jaren flink gegroeid. Daarmee is ook de hoeveelheid afvalwater toegenomen. In de periode 2016-2020 kwamen er bijna 7.000 rioolaansluitingen bij waarop circa 20.000 inwoners zijn aangesloten, ofwel elk jaar een toename van 0,9 miljard liter afvalwater. Daarnaast nam de geregistreerde hoeveelheid afvalwater van bedrijven en kantoren met ruim 30% toe tot 3,2 miljard liter per jaar. Een groei van 0,8 miljard liter ten opzichte van 2016.

Naast het afvalwateraanbod groeide het gemeentelijke vrijverval rioolstelsel de afgelopen vier jaar met 110 km tot bijna 1.300 km. Het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden (HDSR) sloot de rioolwaterzuivering in het noorden van Lageweide. Dit afvalwater gaat nu naar de zuivering van Leidsche Rijn op bedrijventerrein De Wetering. De vernieuwing van de grootste zuivering van de stad door HDSR aan de Brailledreef werd in 2019 afgerond.

Wat gaan we de komende jaren doen

De stad groeit de komende jaren in hoog tempo door. In de Visie Water en Riolering hebben we al in hoofdlijnen aangegeven wat dit betekent voor de benodigde capaciteit van de zuiveringen. Samen met HDSR, verantwoordelijk voor de zuiveringen, werken we het huidige en verwachte toekomstige afvalwater- en hemelwateraanbod per hoofdrioolgemaal en per zuivering verder uit. De kosten van dit onderzoek dekken we uit het budget voor beheer en onderzoek (zie paragraaf 6.2). Op basis daarvan besluiten we of en zo ja welke aanpassingen nodig zijn in het afvalwatersysteem en bij de zuiveringen. Afhankelijk van de uitkomsten actualiseren we de in 2014 gemaakte afspraken met HDSR over onze aanvoer naar de diverse zuiveringen op ons grondgebied zoals vastgelegd in het onderlinge afvalwaterakkoord.

2.2 Groot onderhoud en vervanging vrijverval riolering

Wat hebben we gedaan en waar staan we nu

Bij vaststelling van het Gemeentelijk Rioleringsplan 2011-2014 hebben we besloten voor de gemiddelde theoretische levensduur van de vrijvervalriolering voortaan uit te gaan van 70 jaar (was 60 jaar). Dit gaf de mogelijkheid de jaarlijks te vervangen lengte riolering terug te brengen naar 5 km. De afgelopen planperiode 2016-2020 is dit beleid voortgezet. In totaal is de afgelopen vijf jaar ruim 18 km vrijvervalriolering vervangen: Hiermee is de doelstelling van 25 km ofwel 5 km per jaar niet gehaald.

	2016	2017	2018	2019	2020	Totaal
Lengte vervangen riolering (km)	4,3	3,1	4,6	4,0	2,1	18,4

Tabel 2.1: Lengte vervangen riolering in km periode 2016-2020

De belangrijkste oorzaken hiervoor waren de geringe personele bezetting bij de organisatieonderdelen die de werken moesten voorbereiden en de wens de rioolvervangingen zoveel mogelijk onderdeel te laten zijn van integrale herinrichtingen. Specifiek voor 2020 en 2021 geldt dat de voorbereiding van veel projecten is vertraagd door de coronacrisis, waardoor de start van de uitvoering is doorgeschoven naar volgende jaren. Belangrijke werken die de afgelopen vier jaar zijn uitgevoerd zijn de grootschalige rioolvervanging in De Meern, de belangrijke toegangswegen van Vleuten (Schoolstraat, Wilhelminalaan, Stationsstraat en Pastor Ohllaan), de Petemoederslaan e.o. in Ondiep, het Queeckhovenplein en omgeving in Zuilen, de Oudwijkerdwarsstraat in Oost en de Jongeriusstraat bij de Loevenhoutsedijk.

Bij die laatste drie projecten is gelijktijdig de afval- en hemelwaterstroom gescheiden. Tot slot hebben we het transportriool in de Lessinglaan/Joseph Haydnlaan in Oog in Al intern verstevigd (relining).

Anno 2020 is slechts 15 km riolering ouder dan 70 jaar. Ondanks dat de vervangingsdoelstelling de afgelopen jaren niet is gehaald, is nog geen sprake van een aanzienlijke vervangingsachterstand en daarmee achterstallig onderhoud.

Wat gaan we de komende jaren doen

Zoals beschreven in de Visie Water en Riolering is het noodzakelijk om de komende jaren de vervangingsinspanning te verhogen om het gemeentelijke rioolstelsel op orde te houden. In de visie kiezen we ervoor de jaarlijkse vervangingsinspanning in 15 jaar van 5 naar 18 km per jaar te laten gaan. Hierbij streven we ernaar om zoveel mogelijk werk met werk te maken en daar te vervangen waar we een impuls kunnen geven aan de gewenste vernieuwing van de openbare ruimte. De afgelopen drie jaar hebben we de personele capaciteit fors uitgebreid om invulling te kunnen geven aan deze doelstelling. Dit zetten we de komende planperiode voort. Daarnaast plannen we de rioolvervangingen sinds 2020 veel verder vooruit, omdat werk met werk maken een langere voorbereidingstijd vraagt. De ervaring van de afgelopen jaren leert dat de planvorming van integrale projecten minimaal 3 jaar vraagt. Vandaar dat pas vanaf 2023 de toename van de rioolvervangingen ook pas daadwerkelijk zichtbaar zal worden. Deze aanpak resulteert in de geprogrammeerde vervangingsdoelstelling in tabel 2.2. Hieronder valt ook het relinen van sommige grote transportriolen.

	2016	2017	2018	2019	2020	Totaal
Geprogrammeerde lengte te vervangen riolering (km)	6,2	7,1	8,2	9,3	10,7	41,5

Tabel 2.2 Geprogrammeerde lengte te vervangen riolering periode 2022-2026

Voor de vertaling van het vervangingsprogramma in concrete projecten hebben we vanuit het principe van ontwikkelend beheer uitgebreid afgestemd met de programma's stedelijke ontwikkeling, mobiliteit, groen en groot onderhoud openbare ruimte. Deze afstemming heeft geresulteerd in een groot aantal integrale projecten waar we de komende vijf jaar gezamenlijk de openbare ruimte aanpakken en het riool vernieuwen. Een overzicht van deze projecten is opgenomen op de kaart en in de tabel in bijlage 1. Sinds 2020 volgen we voor deze projecten het Utrechts Plan Proces 4 inclusief een bestuurlijk vastgestelde Startnotitie. De rioolvervangingen in het Rubenskwartier, het Amazonekwartier en Welgelegen zijn hiervan de eerste voorbeelden.

Het uitgangspunt bij de rioolvervanging is dat we zoveel mogelijk werk met werk maken (ontwikkelend beheer). We sluiten aan bij ruimtelijke ontwikkelingen en andere beheeropgaves. Werk met werk maken betekent ook dat we ons bij vervanging inspannen om onze objecten en systemen te laten voldoen aan de actuele doelstellingen voor de maatschappelijke opgaves, te weten klimaatadaptatie, circulair, duurzame energie en natuurinclusief. Bij veel projecten is de rioolvervanging zowel qua ingreep als financieel de drijvende kracht achter de gewenste vernieuwing van de openbare ruimte.

In de begroting voor de komende jaren zijn we uitgegaan van een eenheidsprijs voor de vervanging van € 1.720,- per strekkende meter. Deze prijs is gebaseerd op een reguliere vervangingsprijs van € 1.320,- per strekkende meter en een toeslag van € 400,- per strekkende meter om de gewenste transities in het systeem door te voeren. De toeslag is gebaseerd op een eenheidsprijs van € 40,- per af te koppelen m2 verhard oppervlak en gemiddeld 10 m2 aangesloten verharding per strekkende meter te vervangen riool. De komende jaren gaan we ervaren of dit budget en met name de toeslag toereikend is. Naar verwachting is dit sterk afhankelijk van de bijdrages die andere programma's inbrengen en beschikbaar is vanuit externe financieringsbronnen en zal dit per project dus sterk kunnen verschillen. Het actualiseren van de te hanteren eenheidsprijs is dus ook onderdeel van de jaarlijkse actualisatie van het programma. Het geprogrammeerde budget voor de rioolvervangingen is weergegeven in tabel 2.3.

2.3 Groot onderhoud en vervanging rioolgemalen en mechanische riolering

Wat hebben we gedaan en waar staan we nu

Afgelopen planperiode zijn de hoofdrioolgemalen Kardinaal de Jongweg, Lange Hagelstraat en Korte Baanstraat, de drie grootste rioolgemalen in de stad, volledig gerenoveerd. Medio 2021 zijn de renovatiewerkzaamheden aan het rioolgemaal Europalaan afgerond, waarbij meteen een groen dak is aangelegd.

Wat gaan we de komende jaren doen

We gaan door met het groot onderhoud van de hoofdrioolgemalen. De komende jaren renoveren we de hoofdrioolgemalen Cambridgelaan (Utrecht Sciencepark), Fuchslaan (Tuindorp), Neutronweg, Atoomweg en Isotopenweg (Lageweide), Rio Brancodreef (Overvecht-Noord) en Kanaalweg (Transwijk), evenals de rioolgemalen Rijnsweerd Noord en Zuid, Lunetten Noord, Midden en Zuid, Manitobadreef en Vlampijpstraat. Ook starten we de planvorming voor de renovatie van alle overige rioolgemalen in de stad inclusief de druk- en persriolering. In elk geval gaan we de komende vijf jaar de mechanische installatie van de drukrioolgemaaltjes langs de Koningsweg/Rijndijk, Voordorpsedijk, Weg naar Rhijnauwen, Europaweg, Rijsstraatweg/Zandweg en Thematerweg/Smalle Themaat inspecteren en waar nodig vervangen. Alle geplande werkzaamheden zijn weergegeven op de kaart in bijlage 1.

2.4 Dagelijks onderhoud

Wat hebben we gedaan en waar staan we nu

In 2017 hebben we het afhandelen van meldingen opnieuw aanbesteed. Het gaat hier vooral om het verhelpen van verstoppingen van straatkolken en verstopte huisaansluitingen. In 2018 is de aannemer gestart met een grote preventieve onderhoudsronde bij alle 80.000 straat- en trottoirkolken in de stad. Deze rond is in 2019 nagenoeg afgerond. De aanbesteding heeft tot op heden een aanzienlijk kostenvoordeel opgeleverd. In 2020 hebben we het Water Registratie en Intelligentie Systeem (WRIS) in gebruik genomen. Hiermee kunnen we het beheer en onderhoud beter baseren op alle beschikbare data en daarmee het assetmanagement beter vormgeven.



De zuigmondenkelder van gemaal Rio Brancodreef voor en na het reinigen

Wat gaan we komende planperiode doen

We zetten het beleid door om door risicogestuurd beheer en het gebruik van data het beheer en onderhoud van onze riolen en rioolgemalen te optimaliseren. De komende planperiode besteden we het planmatig reinigen en repareren van de vrijvervalriolering opnieuw aan. Ook voeren we de noodzakelijke onderhoudswerkzaamheden aan het rioolstelsel uit om deze weer in goede staat te brengen.

De begroting voor het dagelijks onderhoud in de komende jaren is opgenomen in tabel 2.3. Dit bedrag is inclusief de onderhoudskosten voor de voorzieningen voor hemelwater, voor de drainage om grondwateroverlast te voorkomen en voor de duikers in het oppervlaktewater.

2.5 Verminderen rioolvreemd water

Wat hebben we gedaan en waar staan we nu

Rioolvreemd water is water dat zo schoon is dat zuivering op een rioolwaterzuivering niet nodig en daarmee ongewenst is. Het gaat hierbij om schoon hemelwater, intredend grondwater via lekke rioolbuizen en intredend oppervlaktewater via te laag gelegen of lekkende overstortdrempels en lozingen van bemalingswater op de riolering. Het laatste onderzoek naar rioolvreemd water hebben we tien jaar geleden uitgevoerd. Naar aanleiding van dit onderzoek hebben we diverse lekkende overstortdrempels aangepakt, waardoor de hoeveelheid rioolvreemd water sterk is teruggedrongen.

Vijf jaar geleden hebben we onderzocht of we de lozingen van bemalingswater op de riolering konden terugdringen door deze lozingen te gaan beprijzen. Uit het onderzoek bleek echter dat de jaarlijkse administratieve kosten om beprijzing in te voeren groter zouden zijn dan de jaarlijkse inkomsten. Om die reden hebben we de beprijzing niet ingevoerd.

Wat gaan we komende jaren doen?

Komende planperiode gaan we samen met waterschap HDSR het eerder uitgevoerde onderzoek naar rioolvreemd water actualiseren. De kosten van dit onderzoek dekken we uit het budget voor beheer en onderzoek (zie paragraaf 6.2). Daarnaast voeren we een onderzoek uit naar de grondslag van de rioolheffing, waarbij we opnieuw de beprijzing van lozingen van bemalingswater op de riolering overwegen.

2.6 Fossiel arme energie

Wat hebben we gedaan en waar staan we nu

Bij de inkoop van energie voor onze rioolgemalen hebben we gekozen voor een leverancier die zijn energie haalt uit duurzame bronnen.

Wat gaan we komende jaren doen?

Komende planperiode ondernemen we de volgende activiteiten:

- Op basis van het te ontwikkelen afwegingskader in de dakenvisie bepalen of we de daken van de hoofdrioolgemalen gebruiken voor de winning van zonne-energie en/of waterberging met groene daken.
- We voeren onderzoeken uit naar de haalbaarheid van riothermie (energie uit rioolwater). We brengen de potentie in beeld door te kijken waar er voldoende warmte gewonnen kan worden en verkennen we of er eventuele afnemers in de buurt zijn. Ook onderzoeken we of het kansen biedt als we riothermie meekoppelen met rioolvervangingsprojecten.
- We volgen het gemeentelijke energie- en inkoopbeleid t.a.v. de energievoorziening voor ons wagenpark en onze rioolgemalen.

2.7 Circulaire stad

Wat hebben we gedaan en waar staan we nu

Bij de inkoop van onze rioolbuizen was het hergebruik van materiaal één van de aanbestedingscriteria. Alle betonnen rioolbuizen bestaan nu voor minimaal 10% uit hergebruikt materiaal. Daarnaast worden oude rioolbuizen die worden vervangen afgevoerd naar een erkende verwerkingsinrichting. Het puin wordt hier verwerkt tot hoogwaardige en gecertificeerde grind- en zandvervangers door middel van zeven, wassen en breken. Deze grind- en zandvervangers worden toegepast in de wegenbouw of in de beton- en asfaltindustrie. Ook wordt betongranulaat toegepast als funderingsconstructie voor rijwegen en fietspaden.

Verder hebben we bij de renovatie van diverse rioolgemalen nestkasten geplaatst voor vleermuizen en de rioolgemalen voorzien van een groen dak.

Wat gaan we de komende jaren doen?

Komende planperiode ondernemen we de volgende activiteiten:

- We streven naar het volledig ontvlechten van de afvalwater- en hemelwaterstroom bij de vervanging van onze rioolbuizen bij herinrichtingsprojecten (zie onderdeel groot onderhoud en vervanging riolering en hoofdstuk 3 over hemelwater)
- We streven er op termijn alleen nog maar afvalwater via het riool naar de zuivering af te voeren. Hemelwater houden we zoveel mogelijk vast op de plek waar het gevallen is en gebruiken we daar nuttig. Hiermee sluiten we zowel de afvalwater als hemelwaterkringloop (zie hoofdstuk 3)
- We volgen het gemeentelijke inkoopbeleid op het gebied van circulariteit.
- We onderzoeken samen met zuiveringsbeheerder HDSR hoe we afvalwater zo goed mogelijk circulair kunnen verwerken. Dit doen we onder andere door actief mee te werken aan de nieuwe Zuiveringsvisie van HDSR.

2.8 Financiën

De begroting voor het thema afvalwater is opgenomen in tabel 2.3.

	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Dagelijks onderhoud afvalwater	5,1	6,5	6,6	6,7	6,8	6,9
Vervangingsinvesteringen riolering	16,3	14,2	13,7	14,6	16,0	18,4
Vervangingsinvesteringen gemalen	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5
Totaal	**22,9**	**22,2**	**21,8**	**22,8**	**24,3**	**26.8**

Tabel 2.3 Kosten thema afvalwater 2022-2026 (bedragen in miljoenen euro's)

De kosten voor het dagelijks onderhoud nemen van 2021 naar 2022 sterk toe. Dit komt omdat met ingang van 2022 de kosten voor beheersystemen en meten en monitoring bij het dagelijks onderhoud zijn ondergebracht (voorheen uit de begroting voor beleid en onderzoek). Daarnaast zijn een aantal onderhoudskosten die voorheen gedekt werden uit de investeringen ondergebracht in de begroting voor dagelijks onderhoud. De kosten voor de in het programma genoemde onderzoeken worden gedekt uit het budget voor beheer en onderzoek en zijn niet apart benoemd in tabel 2.3.

De kosten voor de vervanging van de riolering liggen in 2022 en 2023 lager dan in 2021 doordat de werkzaamheden in de Zeeheldenbuurt in 2022 deels en in 2023 volledig afgerond zijn. De aanpak van wateroverlast in de Zeeheldenbuurt wordt gedekt uit het budget voor de vervangingsinvesteringen. Deze kosten komen bovenop de reguliere vervangingsinvesteringen.



3 Hemelwater

De gemeente heeft een wettelijke zorgplicht voor de inzameling en verwerking van overtollig hemelwater. Hiertoe ondernemen we komende planperiode een groot aantal activiteiten, waarvan de belangrijkste zijn:

- Aanpak knelpunten hemelwatersysteem
- Hemelwater vasthouden waar het valt

In dit hoofdstuk gaan we hier nader op in.

Foto: Een groen dak in de wijk Hoograven

3.1 Aanpak knelpunten hemelwatersysteem

Wat hebben we gedaan en waar staan we nu

Zoals toegezegd in het Plan Watertaken 2016-2019 hebben we de afgelopen planperiode veel energie gestoken in de aanpak van locaties waar bij de zware buien uit de zomer van 2014 grootschalige wateroverlast en schade is opgetreden. Het betreft de souterrainwoningen in Lombok en de Zeeheldenbuurt en de tandartspraktijk aan de Schoolstraat in Vleuten. Op basis van een intensieve discussie in de gemeenteraad is begin 2016 besloten dat de problematiek in Lombok en de Zeeheldenbuurt van die omvang was, dat redelijkerwijs van de eigenaren niet meer verwacht kan worden dat ze die volledig zelf oplossen. Dit heeft geresulteerd in een aanpak waarbij we in de straten een extra hemelwaterriool aanleggen. Daarnaast ondersteunen we via voorlichting en participatietrajecten de eigenaren om zelf maatregelen te nemen in de eigen woning en/of tuin en om - indien nodig – de achterkant van het perceel via een nieuwe hemelwateraansluiting aan te sluiten op het nieuwe hemelwaterriool. Het hemelwaterriool in Lombok is in 2018-2019 aangelegd, waarbij een meerderheid van de aanwezige eigenaren heeft geïnvesteerd in een nieuwe hemelwateraansluiting op het nieuwe riool. In 2020 is gestart met de uitvoering van de vergelijkbare aanpak in de Zeeheldenbuurt.

Ook bij de Schoolstraat in Vleuten hebben we maatregelen genomen. Hier voldeed het gemeentelijke rioolstelsel niet aan de eigen criteria en trad bij meerdere zware buien schade op in het pand. Om het probleem op te lossen is in 2018-2019 het bestaande riool in de Schoolstraat vervangen en vergroot. Daarbij is gelijk ook een extra hemelwaterriool aangelegd. Eerder hebben we via een herinrichting van de openbare ruimte in de directe omgeving van de tandartspraktijk het risico op wateroverlast sterk verminderd. Ook in de Van der Mondestraat in Tuinwijk en in de Kantonnaleweg op Lageweide is een extra hemelwaterriool aangelegd om het risico op wateroverlast sterk te verminderen.

Als de aanleg van het nieuwe hemelwaterriool in de Zeeheldenbuurt is afgerond, zijn alle maatregelen voortkomend uit de grootschalige wateroverlast in 2014 uitgevoerd.

Naast het nemen van fysieke maatregelen zijn we in 2016 gestart met het ontwikkelen van een modelinstrumentarium waarmee we de hemelwaterbestendigheid van onze openbare ruimte en onze hemelwatersystemen kunnen toetsen. Dit instrumentarium is de afgelopen jaren ontwikkeld door bureau Arcadis en is in 2019 in gebruik genomen. Het instrumentarium is al gebruikt voor de klimaatstresstest en wordt momenteel ingezet bij diverse nieuwbouwontwikkelingen, herinrichtingen van de openbare ruimte en rioolvervangingen. Denk aan het Beurskwartier, de herinrichting Amazonekwartier en de aanpak verminderen wateroverlast Zeeheldenbuurt

Wat gaan we de komende jaren doen

De uitgevoerde klimaatstresstest wateroverlast toont aan dat de openbare ruimte en het onderliggende hemelwatersysteem nog niet overal voldoen aan de nieuwe doelstellingen voor wateroverlast zoals geformuleerd in de Visie Klimaatadaptatie en Visie Water en Riolering. De komende vijf jaar gaan we voor de prioriteitsgebieden nader onderzoek uitvoeren om te bepalen of deze kwetsbaarheid ook in praktijk ervaren wordt en de modellering dus representatief is. Mocht dit zo zijn dan onderzoeken we of doelmatige maatregelen mogelijk zijn om het risico op wateroverlast sterk te verminderen.

Daarnaast gaan we de komende jaren het modelinstrumentarium verder uitbreiden en verbeteren. Samen met waterschap HDSR voegen we delen van het oppervlaktewatersysteem toe aan het model, zodat we ook de capaciteit van sloten, grachten en kanalen kunnen toetsen. Ook breiden we het model uit met een infiltratiemodule zodat we het functioneren van onverhard oppervlak beter in kaart kunnen brengen. Het streven is dat binnen enkele jaren alle grotere plannen voor nieuwbouw, herontwikkeling of rioolvervanging met dit model of een vergelijkbaar model in de ontwerpfase worden doorgerekend en getoetst.

Verder gaan we door met de ontwikkeling van het Water Registratie en Intelligentie Systeem (WRIS), waarmee we alle beschikbare informatie uit metingen toegankelijk presenteren. Waar relevant en betrouwbaar genoeg maken we deze informatie ook openbaar toegankelijk.

3.2 Hemelwater vasthouden en benutten waar het valt

Wat hebben we gedaan en waar staan we nu

Bij het Plan Watertaken 2016-2019 is besloten de afkoppeldoelstelling te verbreden, zodat het vervangen van verharding door groen voortaan ook een manier is om af te koppelen en daarmee gefinancierd kan worden uit de rioolheffing. Hiervoor hebben we in de periode 2016-2020 jaarlijks 1 miljoen euro gereserveerd, waarmee met een bijdrage van 25 euro per m2 ongeveer 4 ha per jaar afgekoppeld of onthard kon worden. In eerste instantie hebben we dit geld ingezet bij lopende herinrichtingen en sloop-nieuwbouwplannen. De laatste jaren hebben we het afkoppelen ook steeds meer onderdeel gemaakt van onze eigen rioolvervangingen, waardoor we elk jaar meer oppervlak hebben afgekoppeld. Ook hebben we de groene dakensubsidie steeds aantrekkelijker gemaakt om eigenaren te stimuleren hun eigen perceel te vergroenen. Het succes van de groene dakensubsidie is terug te zien in het sterk gestegen vergroende oppervlak in 2020. Van de 2,9 ha was 1,9 ha vergroend dakoppervlak.

	2016	2017	2018	2019	2020	Totaal
Aantal ha afgekoppeld	2,0	4,9	5,8	7,6	11,4	31,7
Waarvan vergroend	1,0	1,0	0,9	0,8	2,9	6,6

Tabel 3.1 Afgekoppeld oppervlak in de periode 2016-2020

Uit de tabel blijkt dat we onze afkoppeldoelstelling voor de periode 2016-2020 ruimschoots gehaald hebben. Het vergroenen van verhard oppervlak in de openbare ruimte blijkt in praktijk lastig, omdat veel verharding een functie heeft en niet zomaar weggehaald kan worden. De ervaring van de afgelopen jaren leert dat we in een herinrichtingsproject maximaal 15 tot 20 % van de verharding helemaal kunnen weghalen en vergroenen. Ook is gebleken dat een eenheidsbedrag van 25 euro per m2 onvoldoende is om zonder aanvullende financiering te kunnen ontharden en vergroenen. Het vergroenen van oppervlak blijkt in praktijk gemakkelijker. Zeker de helft van het vergroende oppervlak betreft vergroende daken.

In het Plan Watertaken 2016-2019 spraken we verder de ambitie uit om samen met het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden een waterbank op te zetten. Deze bank moest ontwikkelaars die extra hemelwaterberging moeten aanleggen vanwege uitbreiding van verharding binnen hun plangebied, de mogelijkheid geven deze verplichting af te kopen. Op die manier krijgen wij en HDSR de financiële middelen krijgen om op een andere locatie extra hemelwaterberging te realiseren. Dit is met name wenselijk als op de andere locatie de hemelwaterberging een groter effect heeft, beter ingepast kan worden of beter gecombineerd kan worden met andere functies.

Deze waterbank is er tot op heden niet gekomen. De belangrijkste reden is dat extra waterberging alleen noodzakelijk was bij toename van verhard oppervlak, ofwel hoofdzakelijk bij uitbreidingslocaties. Bij de vaststelling van de RSU 2030 in 2016 is echter besloten in te zetten op binnenstedelijke groei. Dit betekent over het algemeen verdichten op plekken waar al veel verharding aanwezig is, zoals bij de Merwedekanaalzone of het Beurskwartier. Per saldo zorgen deze ontwikkelingen niet voor meer, maar voor minder verharding. Hiermee vervalt de formele plicht tot het realiseren van meer hemelwaterberging. Bij ontwikkelingen waar het verhard oppervlak nog wel toeneemt moet de watercompensatie nog wel binnen het eigen plangebied gerealiseerd worden. Dit geldt bijvoorbeeld voor het Kruisvaartkwartier, de verbreding van de NRU en de verbreding van de Ring Utrecht en de in- en uitbreidingen op het Utrecht Science Park (USP). Bij het USP hebben USP, HDSR en gemeente alsnog besloten voor dit gebied een eigen waterbank op te zetten.

Wat gaan we de komende jaren doen

Conform de Visie Water en Riolering voeren we de afkoppelinspanning de komende jaren verder op met als doel om uiteindelijk een circulaire en klimaatbestendige stad te worden waarbij al het schone hemelwater wordt vastgehouden waar het gevallen is en niet meer wordt afgevoerd naar de rioolwaterzuivering.

Hiermee ontlasten we het bestaande rioleringssysteem en vergroten we de sponswerking van de bodem. In paragraaf 3.2.1 en paragraaf 3.2.2 beschrijven hoe we dit willen doen.

3.2.1 Openbare ruimte

In de openbare ruimte willen we het doel bereiken door bij alle rioolvervangingen het volledig ontvlechten van het afvalwater- en hemelwatersysteem als uitgangspunt te nemen. Door dit buurtgewijs te doen en zoveel mogelijk werk met werk te maken kunnen we gelijk de openbare ruimte hemelwaterbestendig inrichten (zie paragraaf 2.2 over hoe we dit doen bij rioolvervangingen en bijlage 1 voor de projecten waar we dit doen).

Daarnaast hebben we een bijdrageregeling om bij herinrichtingen in de openbare zonder rioolvervanging te stimuleren dat zoveel mogelijk verhard oppervlak wordt afgekoppeld of onthard. We verhogen ten opzichte van de afgelopen jaren het eenheidsbedrag van € 25,- per m2 naar maximaal € 40,- per m2 af te koppelen oppervlak. Proefdraaien de afgelopen jaren leert dat voor minder dan € 40,- per m2 het niet haalbaar is om niet-functionele verharding te verwijderen en te vervangen door groen. De voorkeursvolgorde voor de verwerking van hemelwater is leidend in de hoogte van de bijdrage. Maatregelen waarbij het hemelwater verwerkt wordt via natuurlijke weg (vergroening, infiltratie in groenstroken of aanleg van extra oppervlaktewater) krijgen een bijdrage van € 40,- per m2 af te koppelen oppervlak. Bij toepassing van technische maatregelen als ondergrondse infiltratie via infiltratiebuizen is de maximale bijdrage € 30,- per m2 en bij directe afvoer naar bestaand oppervlaktewater maar € 20,- per m2. We passen de regeling al enkele jaren toe, maar vanwege de groei van het aantal betrokken medewerkers en het toenemend aantal verzoeken hebben we de regeling meer in detail uitgeschreven. De uitgebreide versie van de bijdrageregeling is opgenomen in bijlage 3. Het beschikbare budget is opgenomen in tabel 3.3.

Grote projecten die gebruik maken van de regeling zijn de vergroening van de Rivierenwijk, het ontharden van de Maliebaan en terugbrengen van de Leidsche Rijn in het Stationsgebied. De bijdrage aan het terugbrengen van de Leidsche Rijn overstijgt het jaarlijks beschikbare budget voor de regeling, vandaar dat we deze bijdrage apart in de begroting hebben opgenomen (zie tabel 3.3).



De vergroende speeltuin op het Bankaplein

3.2.2 Particulier terrein

We verwachten voortaan dat ook particulieren een bijdrage leveren aan het vasthouden en verwerken van hemelwater. Zoals in de Visie Water en Riolering beschreven is verplichting vooralsnog alleen aan de orde bij nieuwbouw en ingrijpende verbouwingen. Bij bestaande gebouwen stimuleren we particulieren door voorlichting, facilitering en subsidiering om het hemelwater voortaan lokaal te verwerken. Hiertoe ontwikkelen we de komende jaren de volgende activiteiten:

- We stellen omgevingsplanregels op om bij nieuwbouw en grootschalige renovatie voortaan niet alleen te kunnen verplichten dat de inzameling van afval- en hemelwater wordt gescheiden, maar ook dat het hemelwater wordt afgevoerd via de voorkeursvolgorde, waarbij minimaal 90% van de neerslag wordt vastgehouden en nuttig wordt gebruikt op het perceel of binnen de planlocatie. De cruciale vraag hierbij is in welke situaties het doelmatiger is om het hemelwater niet vast te houden op het eigen perceel, maar binnen een plangebied of in de aangrenzende openbare ruimte. Momenteel werken we op provinciaal niveau hiervoor doelstellingen uit als onderdeel van de afspraken over klimaatbestendig bouwen.
  Aan de andere kant merken we dat hoogstedelijk bouwen in Utrecht specifieke afspraken en afwegingen vraagt, omdat de ruimte op zowel particulier terrein als openbaar terrein beperkt is.
- We onderzoeken via de op te stellen dakenvisie hoeveel waterberging op de bestaande Utrechtse daken mogelijk is, hoe we dit kunnen combineren met vergroening van daken en de aanleg van zonnepanelen en hoe we dit realiseren.
- We zetten onze bewustwordingscampagne Waterproof030 (o.a. onze eigen invulling van operatie Steenbreek) door om alle andere eigenaren in Utrecht te stimuleren en te faciliteren maatregelen te nemen om verharding terug te dringen en hun eigen percelen hemelwaterbestendig in te richten. Bij voorlichting zetten we in op informeren en inspireren, zoals het NK Tegelwippen. Bij het faciliteren is er bijvoorbeeld de tegel-ophaalservice. Conform de Visie Klimaatadaptatie onderzoeken we of we de campagne kunnen verbreden tot alle klimaatadaptatie doelstellingen.
- We stellen naast de subsidieregeling voor groene daken een nieuwe subsidieregeling in voor het ontharden en vergroenen van en het vasthouden van hemelwater op percelen van maatschappelijke voorzieningen, de regeling Watervriendelijk Maatschappelijk Vastgoed.
  We kiezen voor het stimuleren van maatschappelijk vastgoed, omdat het maatschappelijk vastgoed een breed publiek bereikt en daarmee ideaal kan fungeren als voorbeeldfunctie. We hogen het subsidieplafond voor de subsidie groene daken met ingang van 2022 verder op tot 0,7 miljoen euro per jaar.
- We stellen omgevingsplanregels op om bij rioolvervangingen, waarbij een nieuwe hemelwatervoorziening wordt aangelegd, de mogelijkheid te hebben eigenaren van zowel bestaande als nieuwbouw te verplichten om mee te werken aan het aansluiten van hun hemelwater op de nieuwe hemelwatervoorziening.

3.2.3 Doelstelling afkoppelen

We verwachten via de bijdrageregeling en de subsidieregelingen jaarlijks 5 ha te kunnen afkoppelen, bij voorkeur via vergroening. Daarnaast streven we ernaar om per meter rioolvervanging minimaal 10 m2 verharding af te koppelen. Dit leidt tot de jaarlijkse afkoppeldoelstelling zoals weergegeven in tabel 3.2.

	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Via rioolvervangingen (ha)	6,2	7,1	8,2	9,3	10,7	41,5
Via bijdragenregeling en subsidieregelingen (ha)	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	25,0
Totaal	**11,2**	**12,1**	**13,2**	**14,3**	**15,7**	**66,5**

Tabel 3.2 Doelstelling af te koppelen oppervlak 2022-2026

3.3 Financiën

De begroting voor het thema hemelwater is opgenomen in tabel 3.3.

Activiteit	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Waterproof030	0,1	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2
Subsidie groene daken	0,5	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7
Subsidie watervriendelijk maatschappelijk vastgoed	0,0	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3
Bijdrageregeling niet rioolprojecten openbare ruimte	0,8	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0
Bijdrage terugbrengen Leidsche Rijn	0,0	1,0	1,0	1,0	1,0	0,0
Totaal	**1,4**	**3,2**	**3,2**	**3,2**	**3,2**	**2,2**

Tabel 3.3 Kosten thema hemelwater 2022-2026 (bedragen in miljoenen euro's)

De kosten voor het dagelijks onderhoud van de hemelwatervoorzieningen zijn dermate gering dat ze niet apart zijn toegedeeld. Ze zijn onderdeel van de begroting voor dagelijks onderhoud bij het thema Afvalwater. De kosten voor de genoemde onderzoeken worden gedekt uit het budget voor beheer en onderzoek.



4 Grondwateroverlast

De gemeente heeft een wettelijke zorgplicht om structurele grondwateroverlast te voorkomen. Hiertoe ondernemen we komende planperiode een aantal activiteiten, te weten:

- Voortzetten aanpak knelpunten te hoge grondwaterstand.
- Ontwikkelen aanpak knelpunten te lage grondwaterstand.
- Doorontwikkeling instrumentarium.

In dit hoofdstuk gaan we hier nader op in.

Foto: Ijzerafzettingen in een Verticale infiltratieput in de Majellaparkbuurt

4.1 Te hoge grondwaterstand

Wat hebben we gedaan en waar staan we nu

Het optreden van grondwateroverlast wordt sterk bepaald door het weer. De grondwaterstanden komen het hoogst in winters met veel neerslag. Dit is terug te zien aan het aantal meldingen in de natte winters van 2013-2014 en 2017-2018. Van de meldingen wordt maar een beperkt deel veroorzaakt door te hoge grondwaterstanden in de openbare ruimte. Veelal zijn bouwkundige gebreken of de waterhuishouding op het particuliere perceel de oorzaak en is de eigenaar zelf aan zet. Het aantal meldingen waarbij de grondwateroverlast veroorzaakt wordt door te hoge grondwaterstanden in de openbare ruimte fluctueert mee en bedraagt ongeveer 10% van het totale aantal grondwateroverlastmeldingen.

	2016	2017	2018	2019	2020	Totaal
Totaal aantal grondwateroverlast meldingen	36	65	107	45	50	303
Waarvan door te hoge grondwaterstanden in de openbare ruimte	7	8	12	5	4	36

Tabel 4.1 Grondwateroverlastmeldingen 2016-2020

De afgelopen planperiode hebben we het beleid doorgezet dat we extra ontwatering realiseren als:

- Via lokaal maatwerk de situatie verbeterd kan worden (aanleg verticale drainage). Hier hebben we vooral ervaring mee opgedaan in Hoograven, de omgeving van het Majellapark en Kanaleneiland (Alexander de Grotelaan). Met name in Hoograven en Kanaleneiland zijn de ervaringen positief en werken de systemen goed. Bij het Majellapark hebben we op diverse plekken te maken met ijzerafzetting, waardoor de drainagebuizen verstopt raken. Dit vraagt intensief onderhoud.
- Meegelift kan worden met andere ingrepen in de openbare ruimte (rioolvervanging of grootschalige herstructurering). Afgelopen planperiode hebben we de tien jaar geleden gestarte aanpak voorgezet in Hoograven, De Meern en Veldhuizen, waar we extra drainage hebben aangelegd in combinatie met rioolvervanging.

Naast de aanleg van drainage hebben we een aantal verbeteringen doorgevoerd in ons grondwatermeetnet. We hebben meetpunten toegevoegd die de grondwaterstand meten in de toplaag van de bodem, de zogenaamde freatische grondwaterstand. Daarnaast kunnen we sinds 2021 alle grondwaterstanden telemetrisch uitlezen, zodat we altijd de actuele grondwaterstand kunnen raadplegen. Hierdoor zien we sneller dat extreme grondwaterstanden optreden.

Wat gaan we de komende jaren doen

We zetten de huidige aanpak voort. We gaan in Hoograven, De Meern en Veldhuizen verder met de aanleg van drainage in combinatie met rioolvervanging. Voor de omgeving Majellapark starten we een nieuw onderzoek om te kijken hoe we – ondanks de ijzerafzetting – de ontwatering kunnen verbeteren.

Naast de woongebieden gaan we ook in een aantal parken aan de slag. Als eerste gaan we voor het Julianapark een plan opstellen om de ontwatering te verbeteren. Op basis van die ervaring gaan we de komende jaren nog een aantal parken en plantsoenen waar ontwateringsproblemen spelen onderzoeken. Deze parken en plantsoenen zijn:

- Hamerplantsoen in Hoograven
- Park Oog in Al
- Archeologiepark
- Park de Hoge Weide
- Amaliapark
- Julianapark

Naast deze locaties zijn er momenteel geen locaties waar de grondwateroverlastproblematiek zo groot en omvangrijk is dat een gebiedsgerichte aanpak noodzakelijk is.

De oudste drainage in stedelijk gebied is ongeveer 30 jaar oud. Vooralsnog is er geen noodzaak om ergens drainage te vervangen. Wel vragen de drainagestelsels in gebieden met ijzerrijk grondwater (veelal gebieden met veel klei in de bodem) regelmatig onderhoud om te voorkomen dat de drains dichtslibben met roestafzetting. Oude drainage heeft meestal een kleinere diameter dan wat we tegenwoordig toepassen, waardoor de kans op verstopping groter is en reinigen lastiger. Mogelijk dat we op basis hiervan op een gegeven moment toch moeten besluiten om drainage te vervangen.

De invoering van de Omgevingswet maakt het mogelijk om de criteria voor grondwateroverlast ook vast te leggen in omgevingsplanregels. We gaan na of het zinnig is ten behoeve van nieuwbouwontwikkelingen om regels vast te leggen die ervoor zorgen dat bij nieuwbouw zodanig gebouwd en bouwrijp gemaakt wordt dat de kans op grondwateroverlast minimaal wordt. Verder onderzoeken we de mogelijkheden en noodzaak om een gemeentelijk grondwatermodel te bouwen waarmee we toekomstige gevolgen van nattere winters op de grondwaterstand kunnen voorspellen.

4.2 Te lage grondwaterstand

Wat hebben we gedaan en waar staan we nu

Grondwateronderlast ofwel schade en overlast door te lage grondwaterstanden was in Utrecht tot op heden geen groot probleem. De zomer van 2018 heeft duidelijk gemaakt dat vooral het groen schade kan oplopen als de grondwaterstanden te ver uitzakken en de toplaag van de bodem uitdroogt. Daarnaast zijn bij de gemeente de afgelopen jaren een handvol meldingen binnen gekomen over scheurvorming in panden als gevolg van de extreme droogte.

De zomer van 2018 heeft ook duidelijk gemaakt dat zolang het waterschap de waterpeilen in de sloten en grachten op niveau kan houden de grondwaterstanden in bebouwd gebied niet zodanig wegzakken dat grootschalige schade aan panden optreedt. Veelal zijn de grondwaterstanden in het verleden al lager geweest door bemalingen (bijvoorbeeld voor de aanleg van Hoog Catharijne in de jaren zestig van de vorige eeuw), waardoor eventuele zettingen toen al hebben plaatsgevonden.

Wat gaan we komende planperiode doen

Droge zomers als in 2018 komen door de klimaatverandering in de toekomst vaker voor. Om ons hierop voor te bereiden brengen we de komende planperiode kwetsbare panden en kwetsbaar groen in beeld. We onderzoeken of het mogelijk is om tegen acceptabele kosten panden en groen minder kwetsbaar te maken. Via het beleid om hemelwater vast te houden waar het gevallen is en het afkoppelen en ontharden door bijvoorbeeld de aanleg van infiltratieriolen en wadi’s stimuleren we de sponswerking van de stad. Hiermee bouwen we meer buffer op voor droge periodes. Het uitgebreide grondwatermeetnet helpt ons om dit te kunnen onderzoeken.

Daarnaast onderzoeken we of we analoog aan de maximaal toelaatbare grondwaterstand een minimaal toelaatbare grondwaterstand moeten vastleggen in omgevingsplan regels waarbij panden en bomen nog geen onomkeerbare schade oplopen. Hiermee kunnen we bij nieuwbouwplannen nieuw aan te planten bomen en groen toetsen of deze voldoende droogte bestendig zijn.

4.3 Bemalingen en warmte koude opslag

Wat hebben we gedaan en waar staan we nu

Het beleid ten aanzien van de gevolgen van bemalingen en warmte koude opslag (wko) op de grondwaterstand ligt bij respectievelijk de waterschappen en de provincie. De provincie is de vergunningverlenende instantie voor de wko’s, de waterschappen voor bemalingen. Nu het aantal wko-installaties in de stad toeneemt merken wij dat deze een grote invloed op de grondwaterstand kunnen hebben, met name de open wko systemen.

Deze systemen kunnen leiden tot lokale fluctuaties van meer dan een meter in de grondwaterstand. Daarnaast merken wij dat de aanleg en vervanging van riolering door de wko's bemoeilijkt wordt. In veel gebieden moeten we voor de aanleg of vervanging van riolering tijdelijk bemalen en daarmee kan het functioneren van ondiep geplaatste wko systemen tijdelijk worden beïnvloed. Als gemeente stellen we ons steeds meer de vraag in hoeverre we hier vanuit de gemeentelijke grondwaterzorgplicht ook op moeten gaan sturen en of de noodzakelijke vervanging van riolering niet zwaarder moet wegen dan het functioneren van ondiep geplaatste wko systemen.

Wat gaan we de komende jaren doen
Met het ontwikkelen en verankeren van een gewenste minimale en maximale grondwaterstand maken we het mogelijk om in de toekomst de effecten van bemalingen en wko's te toetsen. Ook onderzoeken we of we een eigen grondwatermodel kunnen ontwikkelen waarmee we de gevolgen van wko's en bemalingen beter kunnen voorspellen en toetsen. Tot slot onderzoeken we de interactie van infiltratie en wko's en dan met name de gevolgen van ijzerafzetting op de filters van wko installaties. Via infiltratie wordt met de neerslag zuurstof geïnfiltreerd in de diepere bodemlaag, waardoor het aanwezige ijzer in grondwater gemakkelijk kan gaan roesten als het bij filters in contact komt met zuurstof. Bij al deze onderzoeken zullen we nauw optrekken met de provincie, de RUD en de waterschappen.

Het resultaat van alle onderzoeken nemen we mee in de Visie Ondergrond, waarin beleid wordt opgenomen waarbij de belangen van alle functies in de ondergrond ten opzichte van elkaar worden gewogen. Met name het belang van infiltratie van hemelwater en het tijdelijk kunnen bemalen om riolering te kunnen vervangen versus het functioneren van ondiep geplaatste wko systemen is hierbij van groot belang.

4.4. Financiën

Voor het thema grondwateroverlast zijn de kosten voor dagelijks onderhoud en investeringen dermate gering dat ze niet apart worden toegedeeld. Ze zijn onderdeel van de begroting voor dagelijks onderhoud en de investeringen bij het thema Afvalwater. De kosten voor de genoemde onderzoeken worden gedekt uit het budget voor beheer en onderzoek.



5 Oppervlaktewater

De gemeente heeft circa 250 km aan watergangen en 40 km aan duikers in onderhoud. Op de toestand van deze watergangen op orde te houden ondernemen we komende planperiode een aantal activiteiten, te weten:

- Regulier beheer en onderhoud
- Groot onderhoud: baggeren
- Verbeteren waterkwaliteit
- Onderzoek/kennisontwikkeling energie uit oppervlaktewater

In dit hoofdstuk gaan we hier nader op in.

Foto: Het baggeren van een watergang in Leidsche Rijn

5.1 Beheer en onderhoud

Wat hebben we gedaan en waar staan we nu

Voor het maaien en schonen van watergangen hebben we de afgelopen planperiode ervaring opgedaan met de in 2016 in gebruik genomen werkpakketten voor het onderhoud van de oevers. Dit moet leiden tot meer eenduidigheid in het onderhoud en daarmee verbetering van de gewenste ruimtelijke kwaliteit. Conform uitgangspunt is dit budgetneutraal uitgevoerd. Het goed uitvoeren van het onderhoud valt of staat bij goede informatie in de beheersystemen over wie onderhoudsplichtig is en wat het streefbeeld en bijbehorende onderhoud is. Helaas liet de kwaliteit van het beheersysteem en de beheerinformatie nog te wensen over. Het afgelopen jaar is de personeelsformatie op dit punt uitgebreid en is er hard aan gewerkt om het beheersysteem op orde te krijgen. Het is nog niet gelukt om samen met HDSR een proef te starten met het gezamenlijk maaien van alle watergangen in één wijk. Enerzijds hebben we besloten eerst de ervaringen van de lopende proef in tussen HDSR en de gemeente Nieuwegein af te wachten en anderzijds kennen de lopende onderhoudscontracten van gemeente en HDSR verschillende termijnen, waardoor het lastig is de proef in de tijd in te passen.

We hebben de afgelopen jaren een groot aantal duikers vervangen. Waar mogelijk hebben we de gelegenheid gebruikt om het systeem meteen robuuster en natuurvriendelijker te maken door een grotere duiker terug te brengen of de duiker te vervangen door een brug. Uitgevoerde projecten zijn de duikers in het Wilhelminapark, onder de Prinses Irenelaan in het Niftarlakepark, in de Meerndijk en in het Kloosterpark in De Meern, de Schoolstraat in Vleuten en het Zwartewoud in Lunetten.

Wat gaan we de komende jaren doen

Zowel het maaionderhoud als het baggeronderhoud is in 2020 opnieuw voor meerdere jaren aanbesteed. Op de langere termijn streven we nog steeds om met HDSR te komen tot één aannemer in een wijk voor het maaionderhoud van alle watergangen. Dit verhoogt de kwaliteit en uniformiteit van het onderhoud, vermindert de overlast voor inwoners en zorgt naar verwachting voor totaal lagere kosten.

Bij de vervanging van duikers ligt de komende jaren de focus op de vooroorlogse duikers. Deze blijken over het algemeen in slechte staat, waardoor het niet meer verantwoord is om vervanging langer uit te stellen. We zijn al gestart met de vervanging van de vooroorlogse duikers langs de Groenedijk in Leidsche Rijn. Met de vervanging proberen we het oppervlaktewatersysteem meteen robuuster en natuurvriendelijker te maken, door bijvoorbeeld duikers te vergroten of zelfs te vervangen door een brug. We streven ernaar vervangingen en verbeteringen uit te voeren waar werkzaamheden gecombineerd kunnen worden met andere werkzaamheden. Bijvoorbeeld het vervangen van duikers in combinatie met gepland onderhoud aan de weg.

5.2 Groot onderhoud: baggeren

Wat hebben we gedaan en waar staan we nu

Het baggeronderhoud is de afgelopen jaren conform het afgesproken programma uitgevoerd. Hiermee is de diepte van de watergangen die wij als gemeente in onderhoud hebben op orde. Wel bleek ook hier dat de informatie in onze beheersystemen niet altijd actueel was. Ook hier is het afgelopen jaar hard aan gewerkt om deze informatie op orde te krijgen. Met HDSR zijn afspraken gemaakt over de voorwaarden waaronder de vierjaarlijkse schouw (controle) door het waterschap op de diepte van de watergangen kan vervallen. Belangrijke voorwaarde is het opstellen van een apart meerjaren baggerplan. Dit plan is in 2020 opgeleverd en is te vinden in bijlage 5. Het benodigde budget voor de uitvoering van het plan is geborgd in de meerjarenbegroting.

Wettelijk is de eigenaar van gronden die grenzen aan een watergang verplicht om de bagger uit de aangrenzende watergang te ontvangen. Binnen de bebouwde kom vinden we dit een ongewenste situatie. Daarom hanteren we als uitgangspunt dat binnen de bebouwde kom bagger altijd wordt afgevoerd naar een verwerkingslocatie. De keuze van de verwerkingslocatie is aan de aannemer.

De aannemer staat het daarbij vrij om zelf met aangrenzende eigenaren afspraken te maken om alsnog bagger op de oever te verwerken. De afgelopen jaren is veel bagger uit de gemeente Utrecht gebruikt om de Hooge Kampseplas bij Voordorp te verondiepen voor natuurontwikkeling. Dit was mogelijk omdat alle bagger uit de gemeente de laatste jaren relatief schoon is, omdat vrijwel alle historische verontreinigingen in de watergangen in de periode 2005-2015 zijn gesaneerd. De Hooge Kampseplas is nu niet meer beschikbaar, zodat we als gemeente in nauwe samenspraak met de waterschappen moeten bepalen of we het huidige beleid voor de verwerking van bagger voortzetten of dat we binnen de gemeente op zoek gaan naar een eigen locatie voor de verwerking van bagger.

Wat gaan we de komende jaren doen

Het meerjaren baggerplan (zie bijlage 5) voorziet in het jaarlijks baggeren van 30 km aan watergangen (een achtste van het beheerareaal) met jaarlijks gemiddeld 30.000 m3 aan bagger. We verkennen op basis van het meerjarenbaggerplan waar wij en HDSR het beste samen kunnen optrekken met het baggeren. Het eerste resultaat van de verkenning is dat we in 2022 samen de watergangen in de wijk Lunetten gaan baggeren.

Naast het reguliere baggerwerk zijn we in 2021 gestart met de sanering van de Werkspoorhaven. Deze haven is al lang niet meer in gebruik als haven en om die reden is de haven niet meegenomen toen tien jaar geleden de andere havens in Lageweide zijn gesaneerd. Nu de directe omgeving van de Werkspoorhaven ontwikkeld wordt, is het tijd de sanering alsnog uit te voeren en daarbij een belangrijke bijdrage te leveren aan de herontwikkeling van het gebied.

We onderzoeken in hoeverre het voordelig is om zelf te beschikken over een nieuwe baggerverwerkingslocatie in plaats van de verwerking volledig aan de markt over te laten. Mogelijk liggen er kansen om het herstel van de instabiele westoever van de Nedereindseplas te combineren met verondieping van de plas voor natuurontwikkeling. De urgentie voor een dergelijke locatie zal sterk afhangen van het aanbod van verwerkingslocaties elders in de regio. De regelgeving met betrekking tot hergebruik van bagger heeft hier grote invloed op. Schone bagger is geschikt als ophoogmateriaal en daarom gewild. Maar meer vervuilde bagger is een afvalstof die alleen op specifieke locaties te verwerken is.

5.3 Verbeteren oppervlaktewaterkwaliteit

Wat hebben we gedaan en waar staan we nu

Metingen

Regelmatig wordt de waterkwaliteit in Utrecht gemeten. Sinds 2015 gebruiken we voor de kleinere wateren de ecoscan methode. Hiermee wordt eenmaal per drie jaar getoetst of het gewenste streefbeeld, minimaal zichtbaar, wordt bereikt. De ecoscan meting betreft kroos, doorzicht, waterplanten en zwerfvuil. Bij de grotere wateren, de zogenaamde waterlichamen, meet het waterschap ten behoeve van de Kaderrichtlijn Water eens in de vijf jaar op zo'n tien punten de waterkwaliteit in de wat grotere wateren. In 2019 hebben we de metingen samen met HDSR uitgebreid met een participatief burgermeetnet (schoon water experiment). Bewoners meten hierbij de kwaliteit van het water.

Helaas laten de metingen van de ecoscan uit 2018 een lichte achteruitgang zien van de waterkwaliteit. Dit was deels het gevolg van de warme zomerperiode waarin gemeten werd en het onderhoudswerk wat soms vlak voor de meting plaatsvond. Maar de achteruitgang past ook in een breder beeld van de regio. Hier liggen deels oorzaken aan ten grondslag die we als gemeente niet direct kunnen beïnvloeden. Denk aan uitspoeling van meststoffen in water dat via de Kromme Rijn de stad inkomt. Ook factoren op lokaal niveau (b.v. inrichting, bladval, ontlasting watervogels en honden, grote temperatuurschommelingen, langdurige opwarming, doorstroming en onderhoud) kunnen de waterkwaliteit beïnvloeden. Een slechtere waterkwaliteit uit zich door de aanwezigheid van kroos, zuurstofloosheid en soms ook vissterfte. De resultaten van de ecoscan 2021 waren bij het opstellen van dit programma nog niet beschikbaar.

Omdat de ecoscan metingen maar eens per drie jaar plaats vinden, hanteren we als jaarlijkse indicator het aantal urgente oppervlaktewaterkwaliteitsmeldingen. Die zijn meldingen die per direct om een actie vragen vanuit gemeente of waterschap. Denk aan blauwalg, vissterfte, botulisme, stank en zeer overmatig kroos. Het aantal meldingen in de afgelopen jaren is weergegeven tabel 5.1. Ook hieruit blijkt het effect van de warme zomers in de jaren 2018, 2019 en 2020.

	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Aantal irgente oppervlaktewater meldingen	7	4	5	10	16	42

Tabel 5.1 Urgente oppervlaktewaterkwaliteitsmeldingen 2016-2020

Naast het ecologische meetnet hebben we binnen de gemeente sinds 2014 ook een zwemwatermeetnet. Hierbij meten we op de plekken waar veel gezwommen wordt de bacteriologische parameters waarop de zwemwaterkwaliteit getoetst wordt. Veelal voldoet de bacteriologische kwaliteit aan de normen voor officieel zwemwater. Alleen na hevige neerslag is dit niet het geval door de aanwezige gemengde riooloverstorten en de lozing van effluent van de zuiveringen van Bunnik en Zeist op de Kromme Rijn en die van de Bilt op de Biltsegrift.

In juli 2021 is samen met HDSR en Rijkswaterstaat een oppervlaktewatertemperatuur meetnet gerealiseerd. Gedurende minimaal een jaar wordt op 70 plekken in Utrecht de watertemperatuur gemeten. Op deze manier krijgen we meer informatie over de gevoeligheid van het oppervlaktewater voor opwarming. Ook monitoren we op deze manier de effecten van installaties waarmee we thermische energie uit oppervlaktewater winnen. Naast deze metingen hebben we in de zomer van 2021 op diverse plekken de Krill getest, een varende meetrobot die de waterkwaliteit meet.

Investeringen
Hoewel niet altijd terug te zien in de metingen hebben we de afgelopen planperiode flink geïnvesteerd om de waterkwaliteit te verbeteren. De focus lag hierbij op locaties met urgente waterkwaliteitsproblemen, waar we werk met werk konden maken of waar sprake was van intensieve bewonersparticipatie. Denk hierbij aan het Wilhelminapark, de Oudenrijnsingel in De Meern, de groene Kop in Tuindorp en het Niftarlakepark in Zuilen. Ook hebben we samen met de bewonersgroep Vergroening Singel geïnvesteerd in de aanleg van drijvende vegetatie-eilanden, onderwaterplanten en fauna-uittreedplaatsen (fup's). Verder hebben we een aantal restpunten in het watersysteem van de wijk Leidsche Rijn gerealiseerd, zoals de aanleg van de duiker in de Meerndijk in De Meern.

Beleid en onderzoek
Op basis van de ecoscans uit 2015 en 2018 en andere inzichten hebben we samen met HDSR een grondige analyse laten doen van de ecologische potentie van alle watergangen. Dit heeft geleid tot de nieuwe ambitiekaart in de Visie Water en Riolering, waar voor alle watergangen in de gemeente is aangegeven welke doelstelling we nastreven.

Verder zijn we gestart met de Visie Stadswater, waarin we voor de vaarwegen in de stad – mede op basis van de oppervlaktewaterkwaliteit en de aanwezige kennis over flora en fauna, aangeven voor welke gebruiksfuncties als zwemwater, viswater en natuurwater het water en de aangrenzende oevers geschikt zijn. De Visie Stadswater zal ook aangeven bij welke wateren wel en niet veilig gezwommen kan worden en op welke locaties we streven om nieuw officieel zwemwater te realiseren.

Wat gaan we de komende jaren doen

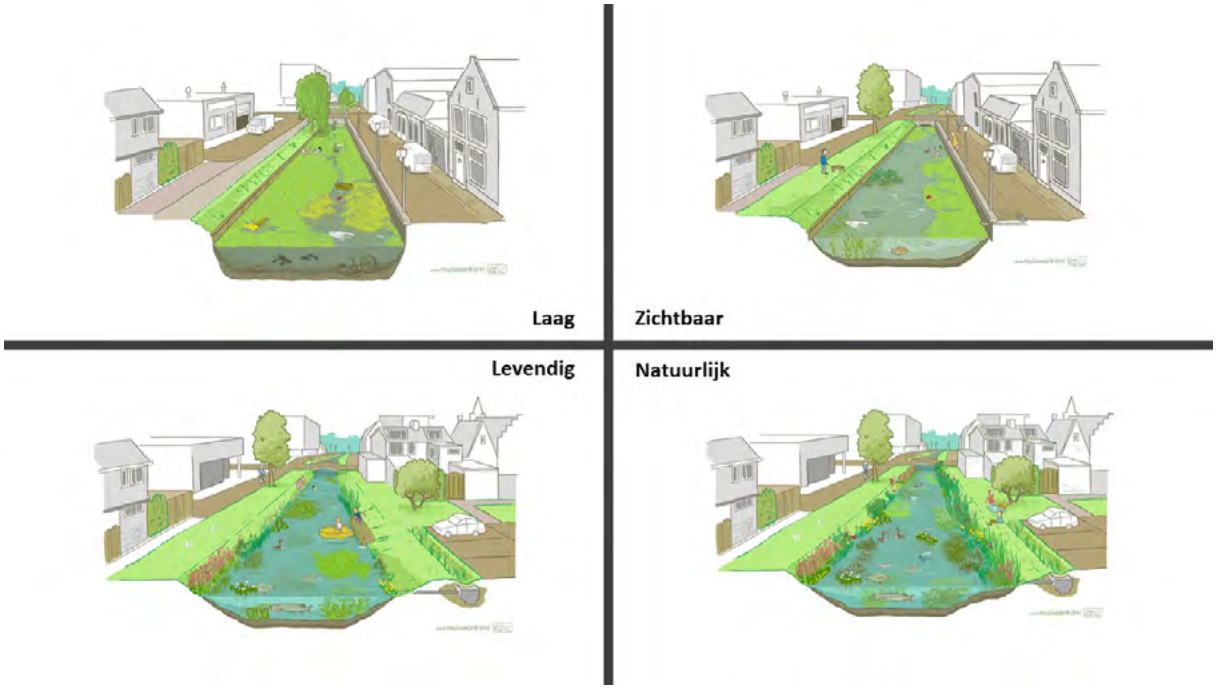
Beleid en onderzoek
We werken gebiedsgewijs met HDSR aan het bepalen van maatregelen om invulling te geven aan de aangescherpte ambities voor het oppervlaktewater in de stad, zoals we in de Visie Water en Riolering Utrecht hebben opgenomen. Hierbij maken we gebruik van de meest recente ecoscan metingen uit de zomer 2021 en de kansenkaart voor de ontwikkeling van natuurvriendelijke oevers.

Waar nodig stellen we waterbalansen en stoffenbalansen per gebied op. We zijn al gestart met de planvorming voor de Binnenstad. Het streven is eind 2022 het maatregelenprogramma gereed te hebben.

De waterkwaliteit blijven we de komende jaren via de ecoscan methode monitoren. We werken eraan om meer kennis en data op het gebied van waterkwaliteit met medeoverheden en publiek te kunnen delen via de website van de gemeente Utrecht en die van HDSR. Na iedere maatregel ten behoeve van de waterkwaliteit gaan we de waterkwaliteit en ecologie monitoren.

Helaas is momenteel landelijk nog geen methode beschikbaar om een goede klimaatstresstest voor oppervlaktewaterkwaliteit uit te voeren. Samen met HDSR hebben we dit vraagstuk bij de landelijke platforms en kennisinstituten geagendeerd. We werken mee om een dergelijke stresstest verder te ontwikkelen.

We werken verder aan de Visie Stadswater, waarbij we mede vanuit de ambities voor de oppervlaktewaterkwaliteit en de aanwezige kennis over flora en fauna, invulling geven aan het aanwijzen van gebruiksfuncties als zwemwater, viswater en natuurwater.



De regioanle streefbeelden voor waterkwaliteit

Verbeteren Inrichting, beheer en onderhoud
We werken aan verbetering van de waterkwaliteit door:

- Het uitvoeren van de geformuleerde maatregelen o.b.v. de uitgevoerde ecoscans 2015, 2018 2021.
- Het benutten van ruimtelijke ontwikkelingen om de waterkwaliteit te verbeteren. Dit doen we door tijdige inbreng van het thema waterkwaliteit, waar mogelijk de waterstructuur aan te passen mede gericht op waterkwaliteit en voorstellen voor goed beheerbare wateren in te brengen. Zo zijn een aantal verbeteringen onderdeel van de compensatiemaatregelen voor de verbreding van de A27.
- Het waar mogelijk combineren van de groenopgave en wateropgave binnen projecten en het nauwkeurig afstemmen daarvan. Voorbeelden hiervan zijn het opknappen van het Zuilensebos, de herinrichting van het park bij kasteel Nijevelt en de ontwikkeling van het Lunettenpark.

- Bij de aanleg of de verbreding van waterlopen of bij de vervanging van oeverconstructies waar mogelijk natuurvriendelijke oevers aan te leggen. Dit geldt niet alleen voor ons, maar ook voor HDSR als onderdeel van de recent afgesproken overdracht van oeverconstructies. We hanteren hierbij de kansenkaart natuurvriendelijke oevers. Daar waar een natuurvriendelijke oever niet haalbaar is, leggen we in elk geval fauna-uittreedplaatsen (fup's) aan.
- Bij de aanleg of vervanging van een duiker ervoor te zorgen dat deze groot genoeg is, zodat het water beter doorstroomt en waar nodig of wenselijk, dieren kunnen passeren. Waar dit meerwaarde biedt en kan leggen we een brug aan. De komende jaren gaan we in elk geval aan de slag bij volkstuinencomplex Ons Genot in Overvecht en bij de Gaag in Veldhuizen.
- Het verminderen van de frequentie van het aantal en de omvang van riooloverstorten door het ontvlechten van het afvalwater- en hemelwatersysteem.
- Samen met de waterschappen en de provincie invasieve exoten aan te pakken die een negatief effect hebben op de waterkwaliteit. Zo werken we In Leidsche Rijn aan een bestrijdingsmethode tegen het Ongelijkbladig Vederkruid. Deze waterplant woekert dusdanig dat dit ten koste gaat van andere soorten en ook de aan- en afvoer van water bedreigt. De Provincie heeft recent de Smalle Theeplant verwijderd, eveneens in Leidsche Rijn. Een andere exoot die voor veel overlast zorgt, is de Amerikaanse Rivierkreeft. Deze zoetwaterkreeft kan het ecologisch evenwicht in het water verstoren, doordat de kreeft alle waterplanten opeet en de grond omwoelt. Gevolg is een troebel water zonder begroeiing. Een effectieve aanpak van deze rivierkreeften is helaas nog niet voor handen. We volgen de laatste inzichten inzake de aanpak van deze soort door deelname aan het Platform Invasieve Exoten van de provincie Utrecht.
- Bij meldingen van vissterfte, botulisme en blauwalg, de dode vissen en vogels binnen 24 uur te verwijderen en waarschuwingsborden te plaatsen. Als gevolg van klimaatverandering zal het aantal meldingen van vissterfte, botulisme en blauwalg naar verwachting toenemen. We brengen de meldingen hiervan in beeld en betrekken dit bij de aanpak van klimaatproblemen.
- Bij baggeren te kijken of het mogelijk en/of gewenst is gelijktijdig de watergang te herprofileren.

Voorlichting en bewustwording

- We hebben de intentie door te gaan met het burgermeetnet waterkwaliteit. Hiervoor gebruiken we de bestaande app en stimuleren we de toepassing ervan.
- We stimuleren bewoners om te werken aan vermindering zwerfvuil, brood in het water en hondenpoep bij het water. Dit doen we door het plaatsen van voorlichtingsborden en via de activiteiten van Utrecht Schone Stad, waarbij onder andere bewoners met kano's en al suppend zwerfvuil hebben verwijderd. Ook gaan studenten in kaart brengen wat de omvang is van het probleem van plastic zwerfvuil in het water in de binnenstad. Deze informatie wordt gebruikt om na te gaan of een plastic vangsysteem (zoals de bubble barrier) meerwaarde heeft ten opzichte van de huidige inspanningen van de Gemeente Utrecht.

5.4 Energie uit oppervlaktewater

Wat hebben we gedaan en waar staan we nu

De afgelopen jaren is verkennend onderzoek gedaan in de stad naar de mogelijkheden thermische energie te winnen uit oppervlaktewater (TEO). De onderzoeken leren dat vooral de grotere wateren in de stad, zoals het Amsterdam-Rijnkanaal, het Merwedekanaal en de Kromme Rijn, veel potentie hebben. Op dit moment maakt het Holland Casino gebruik van een TEO-installatie in het Merwedekanaal.

Wat gaan we de komende jaren doen

We zetten het onderzoek naar Thermische energie uit oppervlaktewater (TEO) voort samen met HDSR en Rijkswaterstaat. Zeer kansrijke locaties zijn delen van de Merwedekanaalzone en het Beurskwartier. Daarnaast blijven we op een groot aantal locaties de oppervlaktewatertemperatuur meten om meer inzicht te krijgen in de mate en snelheid van opwarming van het oppervlaktewater.

5.5 Financiën

De begroting voor het thema oppervlaktewater is opgenomen in tabel 5.2.

Activiteit	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Dagelijks onderhoud oppervlaktewater (maaien en schonen)	0,4	0,4	0,4	0,4	0,5	0,5
Groot onderhoud (baggeren)	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1
Vervangings- en verbeteringsinvesteringen oppervlaktewater	1,8	0,8	1,8	1,8	1,8	1,8
Totaal	**3,3**	**2,3**	**3,3**	**3,3**	**3,4**	**3,4**

Tabel 5.2 Kosten thema oppervlaktewater 2022-2026 (bedragen in miljoenen euro's)

In 2022 ligt het accent op het opstellen van een nieuw maatregelenprogramma voor het verbeteren van de waterkwaliteit. Vandaar dat de investeringen in 2022 eenmalig lager liggen. De kosten voor het opstellen van het maatregelenprogramma en de genoemde onderzoeken worden gedekt uit het budget voor beheer en onderzoek en zijn niet apart benoemd in tabel 5.2,



6

Middelen

De uitvoering van het Programma Water en Riolering is sterk afhankelijk van de beschikbare middelen. De belangrijkste zijn ons personeel en de beschikbare financiële middelen. Dit hoofdstuk gaat hier nader op in.

Foto: Ondertekenen overeenkomst uitvoeringspilot klimaatadaptatie in 2019

6.1 Personeel

Waar staan we nu

Tot 2018 lag de focus op het personeelsbeleid bij water en riolering om met beperkte personeelsinzet de basis op orde te houden. Begin 2018 heeft een extern onderzoek plaatsgevonden naar de personele aspecten voor riolering en stedelijk water. Dit onderzoek is uitgevoerd op basis van de Branchestandaard Gemeentelijke Watertaken van de landelijke Stichting RIONED (Sweco, 2018). Hierbij is de personele situatie voor de gemeentelijke watertaken in Utrecht onderzocht voor zowel de kwantiteit (hoeveelheid personeel) als de kwaliteit (kennis en competenties). Uit het onderzoek bleek dat op dat moment de bestaande formatie onvoldoende was voor de uitvoering van de wettelijke en noodzakelijke taken (basis op orde). De bezetting was dus ook onvoldoende om de vervangingsinspanning te kunnen opvoeren en de gewenste transities voor klimaatadaptatie, circulaire stad en energie vorm te geven. Verder bleek de formatie zeer kwetsbaar: als bepaalde medewerkers zouden vertrekken, dan verdween tegelijkertijd ook een groot deel van de kennis.

Op basis van dit onderzoek is met spoed gestart met het uitbreiden van de personeelsformatie, zowel kwantitatief als kwalitatief. De laatste drie jaar zijn veel nieuwe mensen begonnen. Hiermee zijn we hard aan het werk om enerzijds de basis op orde te krijgen en te houden en anderzijds gelijktijdig invulling te geven aan de gewenste transities. Voor het op orde krijgen van de basis zijn we afgelopen jaar begonnen met het preventieve onderhoud en het verhelpen van storingen bij de rioolgemalen uit te besteden aan de markt.

Wat gaan we de komende jaren doen

De komende jaren voorzien we een verdere stijging van de personeelsformatie, met name voor het voorbereiden en aansturen van alle rioolvervangingen en bijbehorende ambities met betrekking tot afkoppelen, ontharden en klimaatbestendig maken. De extra personeelskosten voor het initiëren en aansturen van de vervangingen zijn onderdeel van de post personeelskosten in de meerjarenbegroting. De personeelskosten voor het voorbereiden, het directie voeren en het houden van toezicht zijn niet direct zichtbaar in de begroting, ook omdat het per project kan verschillen of deze taken worden ingehuurd of worden uitgevoerd door eigen personeel. De kosten zijn onderdeel van de investeringen voor de rioolvervangingen.

6.2 Kostenontwikkeling 2022-2026

De verwachte kostenontwikkeling in de periode 2022-2026 is weergegeven in tabel 6.1

Activiteit	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Dagelijks onderhoud afvalwater	5,1	6,5	6,6	6,7	6,8	6,9
Dagelijks onderhoud oppervlaktewater	0,4	0,4	0,4	0,4	0,5	0,,5
Personeelskosten	5,3	6,1	6,7	7,0	7,0	7,0
Beleid beheer & onderzoek	0,9	1,0	1,0	1,0	1,0	1,1
Waterproof030	0,1	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2
Subsidie groene daken	0,5	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7
Subsidie watervriendelijk maatschappelijk vastgoed	0,0	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3
Groot onderhoud (baggeren)	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1
Vervangingsinvesteringen riolering	16,3	14,2	13,7	14,6	16,0	18,4
Vervangingsinvesteringen gemalen	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5
Vervangingsinvesteringen oppervlaktewater	1,8	0,8	1,8	1,8	1,8	1,8
Bijdragenregeling interne projecten	0,8	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0

Bijdrage terugbrengen Leidsche Rijn	0,0	1,0	1,0	1,0	1,0	0,0
Compensabele BTW	3,9	3,7	3,8	3,9	4,2	4,5
Bijdrage bedrijfsvoering gemeente	1,0	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1
Bijdrage straatreiniging	4,0	4,2	4,2	4,3	4,4	4,4
Totaal	**42,7**	**43,8**	**45,2**	**46,8**	**48,6**	**50,6**

Tabel 6.1 Verwachte kostenontwikkeling in de periode 2022-2026

Een aantal ontwikkelingen vallen op:

- De kosten voor het dagelijks onderhoud nemen van 2021 naar 2022 sterk toe. Zie voor de verklaring paragraaf 2.8.
- De personeelskosten blijven de komende jaren stijgen om de extra vervangingsinvesteringen te kunnen initiëren en om invulling te kunnen geven aan maatschappelijke opgaven als energietransitie, klimaatadaptatie, groei van de stad, biodiversiteit en de circulaire stad.
- De kosten voor de vervanging van de riolering liggen in 2022 en 2023 lager dan in 2021 doordat de werkzaamheden in de Zeeheldenbuurt in 2022 deels en in 2023 volledig afgerond zijn. De aanpak van wateroverlast in de Zeeheldenbuurt wordt gedekt uit het budget voor de vervangingsinvesteringen. Deze kosten komen bovenop de reguliere vervangingsinvesteringen.
- De subsidieregelingen en de bijdrageregeling aan niet rioleringsprojecten zijn mede op verzoek van de accountant apart in de begroting zichtbaar gemaakt.
- Toepassing van de bijdrageregeling aan niet rioleringsprojecten zorgt voor een bijdrage van 4 miljoen euro aan het terugbrengen van de Leidsche Rijn. Vanwege de omvang van deze bijdrage is deze apart in de begroting opgenomen.

6.3 Ontwikkeling rioolheffing

6.3.1. Ontwikkeling eigenaren en grootverbruik

De rioolheffing is in Utrecht opgebouwd uit een heffing voor eigenaren en een heffing voor gebruikers. De eigenarenheffing betreft een vast bedrag per jaar per aangesloten perceel (in 2021 € 228,32). De gebruikersheffing betreft een bedrag per kubieke meter water en wordt aanvullend op de eigenarenheffing opgelegd aan grootverbruikers die jaarlijks meer dan 250 m3 afvalwater op de riolering lozen (in 2021 gemiddeld € 1,67 per m3).

De huidige toedeling van de kosten tussen eigenaren- en grootverbruikersheffing is gebaseerd op de jaarlijkse verdeling in hoeveelheid afgevoerd afvalwater door eigenaren en grootverbruikers. Daarbij worden alleen de kostenposten waarbij de kosten daadwerkelijk afhankelijk zijn van de hoeveelheid afgevoerd afvalwater naar rato toegerekend aan de grootverbruikersheffing. Dit zijn de posten dagelijks onderhoud, vervangingsinvesteringen en de BTW. Kosten die geen relatie hebben met de hoeveelheid afvalwater, zoals de posten beleid, beheer en onderzoek, personeelskosten, bijdrage straatreiniging en bijdrage bedrijfsvoering gemeente worden volledig toegerekend aan de eigenarenheffing. De verdeelsleutel wordt jaarlijks aangepast op basis van het aantal inwoners, het gemiddelde jaarlijkse drinkwaterverbruik per inwoner en het verwachte grootverbruik. De verwachte ontwikkeling van het aantal aangesloten eigenaren en het verwachte grootverbruik is weergegeven in onderstaande tabel.

	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Aansluitingen	163.840	169.900	172.900	175.900	178.900	181.900
Lozing bewoners (m^3)	15.750.000	16.030.000	16.300.000	16.580.000	16.860.000	17.130.000
Lozing grootverbruik (m^3)	3.200.000	3.000.000	3.000.000	3.000.000	3.000.000	3.000.000
Lozing totaal (m^3)	18.950.000	19.030.000	19.300.000	19.580.000	19.860.000	20.130.000

Tabel 6.2 Verwachte ontwikkeling lozingen in de periode 2022-2026

Voor de groei van het aantal aansluitingen is uitgegaan van 3.000 extra aansluitingen per jaar op basis van de meest recente bouwprognoses. Het aantal aansluitingen in 2022 is bijgesteld op basis van de rapportage van de BGhU over 2020. Het werkelijke aantal aansluitingen bleek in 2020 en 2021 aanzienlijk hoger te liggen dan in de raming was aangehouden. Ook het grootverbruik is gecorrigeerd op basis van de rapportage van 2020. Hieruit blijkt dat de huidige omvang van het grootverbruik ongeveer 3,0 miljoen m^3 per jaar bedraagt. In overleg met de BGhU is besloten om voor de begroting de komende jaren uit te gaan van 3,0 miljoen m^3 per jaar.

6.3.2. Indicatie ontwikkeling eigenaren en gebruikersheffing

Bij volledige kostendekking en bij toepassing van de huidige verdeelsleutel tussen klein- en grootverbruik ontwikkelen de eigenaren- en gebruikersheffing zich conform tabel 6.3. Deze ontwikkeling is lijn met de uitgangspunten in de Visie Water en Riolering. De genoemde bedragen zijn exclusief inflatie.

	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Eigenarentarief	€ 228,32	€ 228,32	€ 233,54	€ 237,98	€ 243,38	€ 248,86
Verschil tov vorig jaar (in %)	2,9%	0%	2,3%	1,9%	2,3%	2,3%
Grootverbruikstarief	€ 1,67	€ 1.67	€ 1,60	€ 1,64	€ 1,71	€ 1,77
Verschil tov vorig jaar (in %)	2,9%	0%	-4,0%	2,2%	4,1%	4,0%

Tabel 6.3 Indicatie ontwikkeling eigenaren- en grootverbruikerstarief in de periode 2022-2026

Uit de tabel blijkt hoe lastig het is om met de huidige systematiek de tarieven van het grootverbruikerstarief en eigenarentarief met dezelfde percentages te laten stijgen. Dit lukt in de praktijk alleen door elk jaar verschillen op te vangen via de egalisatiereserve. De komende jaren gaan wij dan ook samen met de BghU onderzoek doen naar een nieuw toerekeningssysteem wat robuuster en toekomstbestendiger is dan het huidige systeem, maar toch recht doet aan het beginsel de vervuiler betaalt. Zoals in paragraaf 2.5 aangegeven kijken we in dit onderzoek ook naar de beprijzing van lozingen van bemalingswater op de riolering. Daarnaast nemen we de mogelijkheden van de nieuwe modelverordening van de VNG voor de rioolheffing mee in dit onderzoek.

Colofon

Gemeente Utrecht
www.utrecht.nl/waterenriolering

Oktober 2021

Bestuurlijk opdrachtgever
Kees Diepeveen

Ambtelijk opdrachtgever
Julia Donker

Concept en vormgeving
Gemeente Utrecht en Utregse Ontwerpers

Projectleiding
Erwin Rebergen

Projectteam
Joram van der Schans, Team Water, Riolering & Gemalen

Fotografen
Gemeente Utrecht

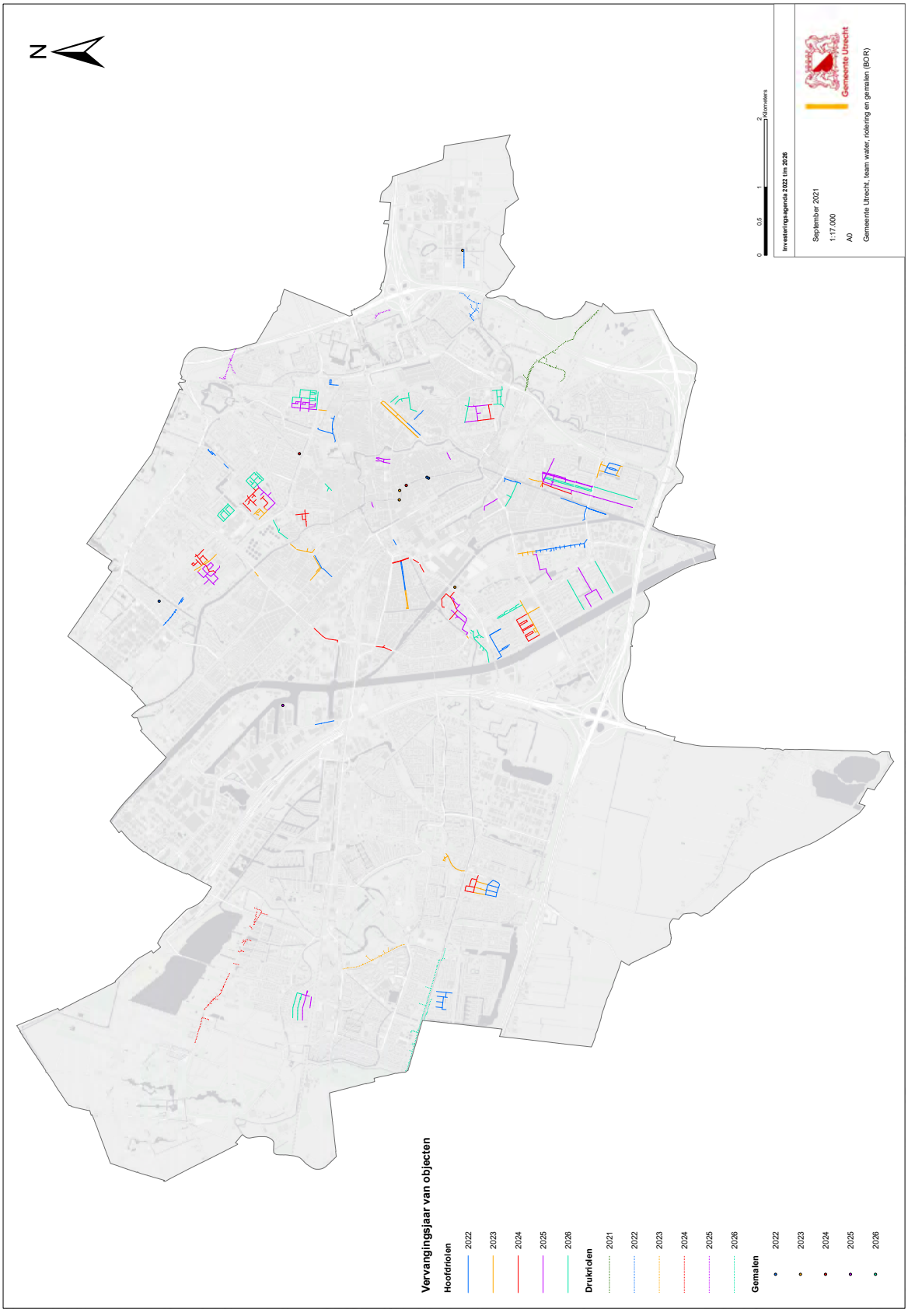


Bijlagen

Bijlage 1: Investeringsprogramma riolering 2022-2026
Bijlage 2: Beleid en onderzoeksprogramma
Bijlage 3: Bijdrageregeling niet rioleringsprojecten
Bijlage 4: Indicatoren
Bijlage 5: Baggerprogramma

Foto: De aanleg van een persleiding in de Cambridgelaan

Bijlage 1 Inversteringsplanning riolering 2022 – 2026



Klik op de kaart om in de browser te openen

Gebied	Wijk	Aantal km te vervangen riolering in totaal	Waarvan t/m 2026	Start planvorming	Start uitvoering
Kanaalstraat / Damstraat	West	1,7	1,7	2017	2022
Welgelegen	West	2,7	2,7	2020	2023
Overige projecten West	West	0,2	0,2	2021	2022
Omloop e.o. (incl. relining)	Noordwest	1,5	1,5	2021	2022
Taagdreef e.o.	Overvecht	2,4	2,4	2017	2023
Amazonekwartier	Overvecht	3,5	3,5	2020	2023
Theemsdreef e.o.	Overvecht	6,5	0,7	2023	2026
Rubicondreef e.o.	Overvecht	4,5	0,7	2023	2026
Orinocodreef	Overvecht	0,6	0,6	2017	2022
Overige projecten Overvecht	Overvecht	0,8	0,8	2021	2022
Tuindorp-Oost	Noordoost	7,0	3,0	2021	2024
Overige projecten Noordoost	Noordoost	1,4	1,4	2020	2022
Rubenskwartier	Oost	2,7	1,8	2020	2024
Breitnerlaan e.o.	Oost	2,0	0,8	2022	2024
Maliebaan / Snellenlaan	Oost	1,7	1,7	2019	2023
Overige projecten oost	Oost	1,3	1,3	2020	2022
Projecten Binnenstad	Binnenstad	0,9	0,9	2023	2024
Oudegeinlaan e.o.	Zuid	1,3	1,3	2020	2022
Oud Hoograven incl. Diamantweg	Zuid	9,0	4,6	2021	2025
Rotsoord	Zuid	0,5	0,5	2020	2022
KanaleneilandNoord-Noord	Zuidwest	0,9	0,9	2017	2022
Kanaleneiland Noord-Midden	Zuidwest	2,6	2,6	2019	2023
Eisenhowerlaan e.o.	Zuidwest	2,5	0,9	2024	2026
Vasco da Gamalaan e.o.	Zuidwest	0,9	0,9	2021	2024
Europalaan Noord	Zuidwest	1,0	1,0	2019	2022
Overige projecten Zuidwest	Zuidwest	2,2	2,2	2023	2025
Meerndijk e.o.	Vleuten – De Meern	4,8	3,0	2017	2021
De Gaag fase 2	Vleuten – De Meern	0,9	0,9	2019	2021
Odenveltlaan	Vleuten – De Meern	1,2	1,2	2023	2025
Totaal		**69,2**	**45,7**		

NB. Het aantal km te vervangen riolering in deze tabel ligt ongeveer 10% hoger dan het daadwerkelijk begrote en geprogrammeerde aantal km (45,7 versus 41,5 km). Deze overprogrammering is bedoeld om tegenvallers in de voorbereiding en uitvoering op te vangen.

Bijlage 2: Beleid en onderzoek

Afvalwater

Nummer	Activiteit
1	Inventarisatie toekomstig afvalwateraanbod
2	Risicogestuurd beheer: Doorontwikkeling Water Registratie en Intelligentie Systeem (WRIS) inclusief monitoring riooloverstorten
3	Onderzoek rioolvreemd water
4	Onderzoek naar de haalbaarheid van riothermie (energie uit rioolwater).
5	Beleid circulair en fossielarme energie doorontwikkelen.
6	Opstellen verlegregeling riolering

Hemelwater

Nummer	Activiteit
1	Onderzoek prioritaire gebieden hemelwateroverlast
2	Omgevingsplanregels uitwerken om bij invoering Omgevingswet afkoppelen regenpijp voorzijde gebouw af te kunnen dwingen.
3	Omgevingsplanregels uitwerken om bij invoering Omgevingswet vasthouden hemelwater op eigen perceel af te kunnen dwingen.
4	Nieuwe subsidieregeling voor watervriendelijk maatschappelijk vastgoed
5	Uitwerken ontwerprichtlijnen voor hemelwaterbestendige openbare ruimte
6	Uitbreiden bewustwordingscampagne Waterproof030 naar alle klimaatadaptatie thema's
7	Doorontwikkelen modelinstrumentarium
8	Doorontwikkelen Water Registratie en Intelligentie Systeem (WRIS)

Grondwateroverlast

Nummer	Activiteit
1	Inventarisatie kwetsbare panden en kwetsbaar groen voor droogte
2	Vaststellen een minimaal toelaatbare grondwaterstand voor stedelijk gebied
3	Ontwikkeling grondwatermodel
4	Juridisch verankeren maximaal en minimaal toelaatbare grondwaterstand in de Omgevingswet
5	Uitbreiden en aanpassen grondwatermeetnet om effecten droogte, bemalingen en wko's beter in beeld te krijgen
6	Onderzoek interactie en bepalen afwegingskader infiltratie-rioolvervanging wko's binnen Visie Ondergrond

Oppervlaktewater

Nummer	Activiteit
1	Onderzoek naar haalbaarheid nieuwe, eigen verwerkingslocatie bagger
2	Klimaatgevoelige wateren in beeld brengen samen met waterschappen en ambities daarop bijstellen
3	Gebruiksfuncties gerelateerd aan waterkwaliteit vastleggen in de Visie Stadswater
4	Ontwikkelen maatregelenprogramma om ambities te realiseren samen met HDSR
5	Voortzetten ecoscan o.a. via burgermeetnet samen met HDSR
6	Aanpak exoten samen met Provincie en waterschappen
7	Onderzoek naar thermische energie uit oppervlaktewater samen met HDSR en Rijkswaterstaat

Bijlage 3: Bijdrageregeling niet-rioleringsprojecten

Doel van de regeling

De bijdrageregeling dient om bij ingrepen in de bestaande openbare ruimte – die niet voortkomen uit het deelprogramma stedelijk water en riolering– de meerkosten, - die niet in de exploitatiekosten zijn opgenomen- te dekken om te voldoen aan de hemelwateropgave. De hemelwateropgave betreft:

1. Het vergroten van de sponswerking van de stad door het vervangen van verharding voor groen/blauwe oplossingen.
2. Het vasthouden van 90% van de jaarneerslag door het regenwater los te koppelen van de bestaande riolering en doelmatig te verweken volgens de voorkeursvolgorde: hergebruik, vasthouden, infiltreren en afvoeren.
3. Het voorkomen van schade aan panden of de openbare ruimte of stremming van wegen bij extreme neerslag.
4. Het verminderen van de aanvoer van schoon regenwater naar de rioolwaterzuivering.

Op sommige plekken in de gemeente Utrecht is het onwenselijk om meer regenwater te infiltreren. Hier kan sprake zijn van al bestaande overlast door te hoog grondwater of een verwachting dat grondwateroverlast kan optreden. Mocht hier sprake van zijn geeft de groep Water, Riolering & Gemalen dit aan. Er wordt gewerkt aan een kaart waarop dit voor iedereen zichtbaar is.

Hierbij gaat het om werkzaamheden die ervoor zorgen dat het hemelwater meer volgens de voorkeursvolgorde verwerkt wordt, zoals bijvoorbeeld:

- Het vervangen van verharding door groen zodat er meer regenwater kan infiltreren
- Het aanleggen van een hemelwatervoorziening voor het hergebruik van hemelwater
- Het vervangen van ondoorlatende verharding door verharding die water doorlaat.
- Het aanbrengen van infiltratievoorzieningen, zowel op maaiveldniveau als daaronder.
- Het graven van extra oppervlaktewater.
- Het aanleggen van hemelwatervoorzieningen om hemelwater te lozen op oppervlaktewater.
- Het aanleggen van gevel en stoeptuinen.

90% van de jaarlijkse neerslag wordt vastgehouden bij het creëren van een infiltratievoorziening met een inhoud van 15mm over het verharde oppervlak. Voor het realiseren van een alternatieve waterberging dient via een maatwerkberekening aangetoond te worden dat minimaal 90% van de jaarlijkse neerslag wordt vastgehouden.

Werkwijze

In de regeling wordt onderscheid gemaakt tussen aanvragen onder € 50.000,- en daarboven. Bij eisen aan de aanvraag is aangegeven welke eisen gelden in de eenvoudige procedure. Voor de grotere aanvragen is er een uitgebreidere procedure waarbij meer afstemming plaatsvindt tussen het project en de groep Water, Riolering & Gemalen. In de FO/Initiatiefase van het project wordt de aanvraag besproken. Na deze bespreking wordt een voorlopige toezegging gedaan voor de bijdrage. Uiteindelijk ligt een DO- of besteksraming, waarbij de hemelwaterkosten apart inzichtelijk worden gemaakt, ten grondslag voor de definitieve aanvraag. In dat geval worden de volledige hemelwaterkosten vergoed met een maximum van €40 per m2 en €250.000,- per project per jaar. Voor een hogere bijdrage is een besluit van de verantwoordelijk wethouder nodig.

Voor wie

De regeling is bedoeld voor projecten en initiatieven in de openbare ruimte binnen de gemeente Utrecht, die in opdracht van de gemeente Utrecht worden uitgevoerd. Alleen medewerkers van de gemeente Utrecht kunnen een aanvraag indienen. Er wordt alleen binnen de gemeentelijke organisatie geld overgeboekt. Openbare ruimte is ruimte die minimaal tussen zonsopgang en ondergang vrij toegankelijk is en die in eigendom en/of beheer is van de gemeente Utrecht.

De regeling is niet bedoeld voor ruimtelijke ontwikkelingen met een eigen grondexploitatie. Daarnaast is de regeling ook niet bedoeld voor projecten die voortkomen uit het deelprogramma stedelijk water en riolering.

Vergoeding

Uitgangspunt voor de regeling is dat de meerkosten voor het realiseren van de hemelwateropgave worden vergoed, waarbij de voorkeursvolgorde voor het verwerken van hemelwater wordt gehanteerd. De bijdrage gaat uit van een vaste maximale vergoeding van:

1. € 40 per m2 voor het ontharden en vergroenen van de openbare ruimte
2. € 40 per m² voor het afkoppelen van verharding en het bovengronds transporteren en verwerken van het regenwater als ontharding en vergroening niet mogelijk is.
3. € 30 per m² voor het afkoppelen van verharding en het ondergronds verwerken van het regenwater als ontharding, vergroening en bovengrondse verwerking niet mogelijk is.
4. € 40 per m2 voor het afkoppelen van verharding en het verwerken van het regenwater in nieuw oppervlaktewater als ontharding en infiltratie niet mogelijk zijn.
5. € 20 per m² voor het afkoppelen van verharding en het rechtstreeks verwerken van het regenwater in bestaand oppervlaktewater.

Te vergoeden kosten

Aan de volgende kosten wordt een bijdrage verleend:

- Kosten aannemer, op basis van gedetailleerde besteksraming, inschrijfstaat of nacalculatie. Hieronder vallen, onder andere, kosten voor materialen en de realisatie.
- Directievoering en toezicht, bij voorkeur op basis van procentuele bijdrage hemelwateropgave in totale kosten.
- Voorbereidingskosten, bij voorkeur op basis van de besteksraming volgens de standaard vat-kosten.

Eisen aan de aanvraag

De aanvraag bevat in elk geval (< € 50.000 & > € 50.000):

- Een plantekening van de huidige en toekomstige situatie
  (huidige situatie mag ook een foto zijn)
- Het aantal vierkante meters her in te richten, af te koppelen en/of te ontharden oppervlak en het totale (aangesloten) verhard oppervlak.
- Een korte beschrijving van de werkzaamheden.
- Een onderbouwing dat de 90% regeling behaald wordt voor het afgekoppeld oppervlak.
- Het verwachte jaar van uitvoering.
  Bij de uitgebreide procedure (> € 50.000) moet toegevoegd worden:
- De beleids- of gebiedsadviseur water en riolering waarmee afstemming heeft plaatsgevonden in de ontwerpfase van het project.
- Een DO en besteksraming van het werk, waarbij de kosten van de hemelwateropgave apart inzichtelijk zijn gemaakt.

De aanvraag dient ingediend te worden via e-mailadres waterproof030@utrecht.nl of bij water en riolering en klimaat vanuit BOR.

Betaling

De bijdrage wordt overgeboekt in het jaar van aanbesteding en/of realisatie. Een bijdrage in de voorbereidingskosten kan worden overgeboekt in het jaar dat de voorbereidingskosten worden gemaakt.

Beoordeling

De beoordeling van de aanvragen kleiner dan € 50.000,- worden beoordeeld door de gebiedsadviseur water en riolering (1e beoordeling) en de verantwoordelijke beleidsadviseurs van de groep Water, Riolering en Gemalen. Aanvragen groter dan € 50.000,- worden behandeld in het managementoverleg van de groep Water, Riolering en Gemalen. Aanvragen groter dan € 250.000,- worden voorgelegd aan de verantwoordelijk wethouder.

Aanvragen worden behandeld op volgorde van binnenkomst. Bij overschrijding van het beschikbare jaarbudget wordt afhankelijk van het jaar van uitvoering, de aanvraag doorgezet naar het daaropvolgende jaar.

Bijlage 4: Indicatoren

De doelstellingen en indicatoren in de Programmabegroting worden als volgt gewijzigd:
Programma Openbare Ruimte en groen

Was:
Subdoelstelling 1.2 Het afval- en hemelwater wordt veilig en milieuvriendelijk ingezameld en de oppervlaktewaterkwaliteit voldoet aan de doelstellingen

Wordt:
Subdoelstelling 1.2 Een gezond, robuust en toekomstbestendig water- en rioleringssysteem voor iedereen

Effectindicator 1.2.1

Was:

Effectindicator		Nulmeting	Realisatie 2020	Doelstelling 2022	Doelstelling 2023	Doelstelling 2024	Doelstelling 2025
E1.2.1	Het aantal keer per jaar dat waterover-last optreedt door het onvoldoende funtioneren van het gemeentelijk hemelwater- en/of ontwa-teringssysteem	64 (2012)	4	<50	<50	<50	<50
Oorsprong	Plan Gemeentelijke Watertaken 2016-2019 blz. 21 en 28						

Wordt:

Effectindicator		Nulmeting	Realisatie 2020	Doelstelling 2022	Doelstelling 2023	Doelstelling 2024	Doelstelling 2025
E1.2.1	Het aantal gereigistreerde meldingen van volledig gestremde wegen of he-melwater in panden van-uit de openbare ruimte bij extreme neerslag (buien t/m 80 mm per uur)	0 (2020)	0	0	0	0	0
Oorsprong	Programma Water en Riolering 2022-2026						

Effectindicator		Nulmeting	Realisatie 2020	Doelstelling 2022	Doelstelling 2023	Doelstelling 2024	Doelstelling 2025
E1.2.2	Het aantal geregistreerde meldingen van grondwa-teroverlast door te hoge of te lage grondwater-standen in de openbare ruimte.	7 (2012)	4	<5	<5	<5	<5
Oorsprong	Programma Water en Riolering 2022-2026						

Effectindicator 1.2.2

Was:

Effectindicator		Nulmeting	Realisatie 2020	Doelstelling 2022	Doelstelling 2023	Doelstelling 2024	Doelstelling 2025
E1.2.2	Het aantal keer per jaar dat dusdanige oppervlaktewaterkwaliteitsproblemen optreden dat directe maatregelen zijn vereist. Het gaat hier om vissterfte, stank, botulisme, blauwalg en overmatig kroos	2 (2012)	16	<5	<5	<5	<5
Oorsprong	Plan Gemeentelijke Watertaken 2016-2019						

Wordt:

Effectindicator		Nulmeting	Realisatie 2020	Doelstelling 2022	Doelstelling 2023	Doelstelling 2024	Doelstelling 2025
E1.2.3	Het aantal keer per jaar dat dusdanige oppervlaktewaterkwaliteitsproblemen optreden dat directe maatregelen zijn vereist. Het gaat hier om vissterfte, stank, botulisme, blauwalg en overmatig kroos	2 (2012)	16	<5	<5	<5	<5
Oorsprong	Programma Water en Riolering 2022-2026						

Prestatieindicator 1.2.1

Was:

Prestatieindicator		Nulmeting	Realisatie 2020	Doelstelling 2022	Doelstelling 2023	Doelstelling 2024	Doelstelling 2025
P1.2.1	Het aantal uitgevoerde maatregelen om het afvalwater-, hemelwater- en ontwateringssysteem op orde te houden	-	12	nader te bepalen	nvt	nvt	nvt
Oorsprong	Voorjaarsnota 2018						

Wordt:

Prestatieindicator		Nulmeting	Realisatie 2020	Doelstelling 2022	Doelstelling 2023	Doelstelling 2024	Doelstelling 2025
P1.2.1	Het aantal km vervangen openbare riolering	-	2,1	6,2	7,1	8,2	9,3
Oorsprong	Programma Water en Riolering 2022-2016						

Prestatieindicator 1.2.2

Was

Prestatieindicator		Nulmeting	Realisatie 2020	Doelstelling 2022	Doelstelling 2023	Doelstelling 2024	Doelstelling 2025
P1.2.2	Het jaarlijks aantal afgekoppeld of vergroend ha verhard oppervlak	-	11,4	Nader te bepalen	nvt	nvt	nvt
Oorsprong	Voorjaarsnota 2018						

Wordt:

Prestatieindicator		Nulmeting	Realisatie 2020	Doelstelling 2022	Doelstelling 2023	Doelstelling 2024	Doelstelling 2025
P1.2.2	Het afgekoppeld en daarbij zo mogelijk vergroend ha verhard oppervlak	-	11,4	11	12	13	14
Oorsprong	Programma Water en Riolering 2022-2016						

Prestatieindicator 1.2.3

Was:

Prestatieindicator		Nulmeting	Realisatie 2020	Doelstelling 2022	Doelstelling 2023	Doelstelling 2024	Doelstelling 2025
P1.2.3	Het aantal uitgevoerde maatregelen uit het Plan gemeentelijke Watertaken Utrecht om de opper-vlakte waterkwaliteti te verbeteren	-	9	Nader te bepalen	nvt	nvt	nct
Oorsprong	Voorjaarsnota 2018						

Wordt:

Prestatieindicator		Nulmeting	Realisatie 2020	Doelstelling 2022	Doelstelling 2023	Doelstelling 2024	Doelstelling 2025
P1.2.3	Het percentage daadwer-kelijk uitgevoerde maatre-gelen t.o.v. de gepro-grammeerde maatregelen om de waterhuishouding en de waterkwaliteit te verbeteren	-	-	>90%	>90%	>90%	>90%
Oorsprong	Programma Water en Riolering 2022-2026						

Bijlage 5 Meerjaren baggerprogramma



Klik op de kaart om in de browser te openen


Een heftig bedri
25-BJS-8

Reactienota

Het weer verandert, Utrecht verandert mee



Visie Klimaatadaptatie en Visie Water en Riolering

September 2021

Gemeente Utrecht

Utrecht.nl

Inhoudsopgave

Inleiding....3
1 Samenvatting aanpassingen in visies....4
2 Reacties op het concept Visie Klimaatadaptatie....9
3 Reacties op het concept Visie Water en Riolering....21

Bijlagen

1. Inspraakbrief HDSR Visie Klimaatadaptatie
2. Antwoordbrief Visie Klimaatadaptatie aan HDSR
3. Gespreksverslag HDSR
4. Gespreksverslag Provincie Utrecht
5. Inspraak Waternet
6. Antwoordbrief aan Waternet
7. Inspraak NMU
8. Antwoordbrief aan NMU
9. Inspraak HDSR Visie Water en Riolering
10. Antwoordbrief Visie Water en Riolering aan HDSR

Inleiding

In de Visie Klimaatadaptatie Utrecht staat hoe we de stad aanpassen aan het veranderend klimaat. Dit willen we in 2050 hebben behaald. Voor de Visie Water en Riolering betekent dit dat we voor het water- en rioleringssysteem in Utrecht streven om het systeem gezond, robuust en toekomstbestendig te houden. Daarbij willen we dat iedereen hiervan profiteert en hieraan bijdraagt.

Inspraak is- naast dat het ook wettelijk verplicht is – noodzakelijk voor de gemeenteraad om alle belangen te kennen en een goede afweging te maken bij besluitvorming. Met inspraak worden inwoners en stakeholders in het algemeen betrokken bij het voorbereiden, vormen en uitvoeren van beleid van de overheid. Daarnaast worden door de reacties en kennis van inwoners en stakeholders de plannen beter.

De Visie Klimaatadaptatie en de Visie Water en Riolering hebben gelijktijdig van 17 juni t/m 29 juli 2021 ter inzage gelegen. Beide visies zullen ook gelijktijdig door de raad worden vastgesteld, omdat er een grote samenhang is tussen beide stukken. Inwoners, ondernemers, stakeholders, belangengroepen en andere belanghebbenden hebben in die periode kunnen reageren op beide concepten. In de periode hebben we 29 reacties ontvangen op de Visie Klimaatadaptatie en 3 reacties op de Visie Water en Riolering. In deze reactienota zijn alle inspraakreacties opgenomen en beantwoord.

De leidraad voor participatie kent drie participatieniveau 's: raadplegen, adviseren en co-creëren. Voor de beide visies hebben we gekozen voor 'raadplegen'. Zowel de Visie Klimaatadaptatie als de Visie Water en Riolering zijn strategische nota's met een horizon tot 2050 waarin de ambitie, uitgangspunten en plan van aanpak van een klimaatbestendig en waterrobuust Utrecht zijn opgenomen. Het betreft de gehele stad. De aanpak 'raadplegen' houdt in dat de gemeente vraagt om meningen, ervaringen en ideeën. De gemeente bepaalt de agenda en gebruikt waar mogelijk de reacties van betrokkenen bij het vervolgproces. De reacties zijn voor de gemeente niet bindend. De beide visies worden onderdeel van de gemeentelijke omgevingsvisie en daarvoor is de inspraakprocedure op de plannen na vaststelling door college.

Leeswijzer
In het eerste hoofdstuk is beschreven tot welke aanpassingen de inspraakreacties hebben geleid, een toelichting op de belangrijkste inspraakpunten en een samenvatting van de reacties op sociale media. Verder zijn de belangrijkste punten uit de gesprekken met de partners opgenomen. In hoofdstuk 2 zijn de inspraakreacties voor de Visie Klimaatadaptatie met antwoord opgenomen in een tabel en in hoofdstuk 3 is dit voor de Visie Water en Riolering gedaan. In de bijlagen staan de inspraak- en antwoordbrieven en gespreksverslagen met partners.

1 Samenvatting aanpassingen in visies

De beide visies zijn op diverse punten aangevuld en punten die meerdere keren werden benoemd zijn in dit hoofdstukken uitgebreid beschreven. In onderstaande tabel staan de belangrijkste fysieke wijzigingen op basis van de inspraak:

Visie Klimaatadaptatie

Paragraaf 1.2	Relatie en samenhang tussen Visie Klimaatadaptatie en Visie Stadswater is benoemd
Paragraaf 2.1.2	Kwetsbaarheid als het stedelijk watersysteem niet meer water kan afvoeren via de Vecht en het Amsterdam-Rijnkanaal is toegevoegd
Paragraaf 2.1.5, alinea Biodiversiteit	Kwetswaarheden voor oppervlaktewater zijn benoemd
Paragraaf 3.1, alinea Onderbouwing vasthouden regenwater	De onderbouwing bij 90% water vasthouden doelstelling is aangevuld met mm berging. De ambitie om bij locaties 45-70 mm op te leggen indien het verhard oppervlak met minimaal 500 m2 wordt vergroot en bij hoogstedelijke gebiedsontwikkeling is toegevoegd
Paragraaf 4.2, alinea we houden het hoofd koel	Zijn de voorkeuren voor bomen, groene gevels toegevoegd ten opzichte van het gebruik van airco's.
Paragraaf 4.2, alinea we houden de stad leefbaar	Het beperken van de gevolgen van overstroming is toegevoegd.
Paragraaf 4.4, alinea gevolgenbeperking	Uitwerking van laag 2: voorkomen door ruimtelijke ontwikkelingen is aangevuld
Paragraaf 4.4, alinea klimaatadaptatieparagraaf	De rol van HDSR en samenwerking hierin is toegevoegd
Hoofdstuk 5	Toegevoegd de belangrijkheid van maatschappelijke baten, maar ook dat deze nog niet zijn meegenomen in de rekenmethode, omdat dat die er nog niet is

Visie Water en Riolering

Paragraaf 1.3	Is een beschrijving van de inspraakprocedure toegevoegd
Paragraaf 2.4	De kwetsbaarheid toegevoegd als het stedelijk watersysteem van de stad Utrecht bij extreme neerslag niet meer water kan afvoeren via de Vecht en het Amsterdam-Rijnkanaal
Paragraaf 3.4, alinea circulaire opgave	Opgave toegevoegd dat dit ook betekent dat het water- en rioleringssysteem natuurinclusief is, ofwel geschikt voor planten en dieren.
Paragraaf 3.4, alinea hergebruik van bagger	Toegevoegd dat het gaat om hergebruik van schone bagger, wat aan de criteria voor hergebruik voldoet.
Paragraaf 3.6, onderwerp waterkwaliteit	Toegevoegd dat we naast de Utrechtse soorten die we willen behouden en stimuleren ook soorten hebben die we bestrijden.
Paragraaf 5.1.1	Toegevoegd dat we binnen de bebouwde kom bij nieuwbouwontwikkelingen geen alternatieve decentrale verwerkingsvormen voor afvalwater (nieuwe sanitatie genoemd) gaan onderzoeken, omdat wij de centrale zuivering de meest doelmatige plek vinden om afvalwater te zuiveren en energie en grondstoffen terug te winnen.

	Buiten de bestaande bebouwde vinden we onderzoeken naar de haalbaarheid van alternatieve decentrale zuiveringen wel de moeite waarde.
Paragraaf 5.1.2	Toegevoegd wanneer we in plaats van rioolvervanging relining (het constructief versterken van een rioolbuis) kunnen toepassen.
Paragraaf 5.1.2	Explicieter aangegeven dat we ons bij vervanging inspannen om onze objecten en systemen te laten voldoen aan de dan geldende doelstellingen voor de maatschappelijke opgaves zoals klimaatadaptatie, circulair, duurzame energie en natuurinclusief.
Paragraaf 5.2.1	Een extra argument toegevoegd in welke situaties we mogelijk niet afkoppelen, namelijk dat het hemelwater dat op het riool wordt geloosd dermate vervuild is dat het terugbrengen in de bodem of oppervlaktewater zonder zuiveringsstap onverantwoord is.
Paragraaf 5.2.1	Bij de voorkeursvolgorde toegevoegd dat infiltratie ook de voorkeur heeft boven lozing op oppervlaktewater vanwege de zuiverende werking van de bodem en het beperken van de piekafvoer bij extreme neerslag.
Paragraaf 5.2.2	Is toegevoegd in welke situaties we bij ontwikkellocaties een hogere bergingsnorm (kunnen) opleggen dan de gangbare 15 mm behorende bij de doelstelling om minimaal 90% van de jaarlijkse neerslag vast te houden.
Paragraaf 5.4.3	Als uitgangspunt toegevoegd dat wij voor het aanplanten en maaien van watergangen en oevers conform ons zelfbeheerbeleid ervoor open staan om dit onderhoud te laten uitvoeren door bewoners, omdat die meer maatwerk kunnen leveren.

Mitigatie versus adaptatie

Het punt dat we als stad klimaatneutraal moeten worden werd veelvuldig benoemd bij de inspraak Visie Klimaatadaptatie. Zo werd er aangegeven dat de gemeente Utrecht zich niet alleen moet richten op het aanpassen aan het veranderende klimaat, maar ook actief klimaatverandering tegen moet gaan. Het tegengaan van klimaatverandering valt onder de noemer mitigatie en aanpassen onder adaptatie. Klimaatverandering is een feit, daar ontkomen we niet aan, dus moeten we ons op een veranderend klimaat aanpassen. In de Visie Klimaatadaptatie is de keuze gemaakt om alleen in te gaan op adaptatie. Mitigatie valt binnen andere beleidsvelden, zoals de energietransitie en circulaire economie. Dat betekent niet dat er geen samenhang is, want die is er zeker. We werken parallel aan de beide opgaven. Maatregelen in adaptatie zoals ontharding en vergroening dragen ook bij aan mitigatie. Echter wordt in deze visie alleen de adaptatieopgave beschreven.

IPCC

In augustus 2021 is het 6de IPCC-rapport uitgekomen, hierin wordt de urgentie tot adaptatie wederom duidelijk. De bevindingen uit het 6e IPPC-rapport zijn nog niet meegenomen in de visie. In de visie is uitgegaan van de klimaatscenario's die het KNMI in 2014 heeft gepubliceerd. In oktober 2021 komt het KNMI met het Klimaatsignaal '21 en dit is de Nederlandse duiding van het IPCC-rapport. Medio 2023 komen de nieuwe Nederlandse klimaatscenario's uit, die op het nieuwste IPCC-rapport zijn gebaseerd. Op basis van de klimaatscenario's '23 voeren we vervolgens nieuwe stresstesten uit. Hieruit zal blijken of we aanpassingen op de klimaatadaptatiedoelstellingen en daarmee de Visie Klimaatadaptatie willen doen.

Tussendoelen en indicatoren

In verschillende inspraakreacties werden er zorgen geuit over het ontbreken van concrete tussendoelen en indicatoren. Deze zijn nodig om te kunnen evalueren of we op schema liggen om de doelen te halen. Het formuleren van goede, realistische, tussendoelen is nog in ontwikkeling en is onderdeel van de uitvoering van de visie. Het formuleren van goede indicatoren is echter ingewikkeld. Ook landelijk zijn nog geen bruikbare indicatoren geformuleerd, die jaarlijks te actualiseren zijn. De

meest gehanteerde indicatoren zitten in de stresstesten, maar het is niet realistisch om die elk jaar uit te voeren. Op dit moment hanteren wij al een aantal indicatoren voor water en groen in het Duurzaamheidsverslag. Deze gaan over de hoeveelheid groen en water per huishouden en het aantal hectare dat ieder jaar wordt afgekoppeld. Wij kijken ieder jaar of bijstelling of aanvulling op de indicatoren nodig is. Wij zijn aangehaakt bij de (landelijke) onderzoeken naar indicatoren en blijven dit doen. Wanneer dit leidt tot indicatoren, dan zullen we die zeker gaan gebruiken.

Flora en fauna
In diverse inspraakreacties zijn diverse punten ingebracht met relatie tot flora en fauna en biodiversiteit. Het betrof met name onderwerpen die gemist werden. Deze hebben we waar nodig toegevoegd. Zo hebben we in de Visie Klimaatadaptatie de gevolgen benoemd van klimaatverandering voor de oppervlaktewaterkwaliteit en daarmee voor flora en fauna expliciet. In de Visie Water en Riolering hebben we onderwerpen explicieter benoemd, bijvoorbeeld de bestrijding van exoten, zelfbeheer en de opgave om onderhoud, vervangingen en verbeteringen ook natuurinclusief uit te voeren.

Sociale media
Bij de ter inzagelegging van de visies is er de mogelijkheid geboden om via sociale media te reageren. Hierbij de rode draad van de reacties op sociale media. Op Instagram is gevraagd wat voor inwoners hordes er zijn om klimaatbestendig te worden. Ook zijn er wensen en ideeën opgehaald. Hieruit blijkt dat huurders het moelijker vinden om maatregelen te nemen. Ze willen vaak wel, maar weten niet hoe ze bijvoorbeeld een groen dak kunnen realiseren. Ze zijn afhankelijk van de verhuurder en/of eigenaar en deze wil niet altijd meewerken. Verder zie je dat het voor VVE's ook een drempel is om bijvoorbeeld een groen dak aan te leggen. De kosten van een groen dak wordt ook genoemd als horde. Verder wil men graag geveltuintjes, maar in de praktijk blijkt dat vaak lastig door smalle stoepen en vernielingen. Ze willen graag weten wat wel en niet mag ten aanzien van geveltuinen. Inwoners kwamen ook met de maatregel die in de visie wordt genoemd, minder tegels en meer groen.

Een praktische drempel is: hoe maak ik een balkon klimaatbestendig. Bij tuinen is het vaak wel duidelijk: bomen en groen aanplanten en verharding eruit. Ook willen mensen graag een groene gevel, maar gaan zij er van uit dat de stoep te smal is. De opgehaalde reacties via de sociale media gebruiken wij om in de uitwerking van de visie maatwerk te leveren. In de communicatiecampagne kan extra aandacht gegeven worden aan het realiseren van geveltuinen en een klimaatbestendig balkon. Ook wordt er gekeken op welke wijze wij kunnen ondersteunen bij het realiseren van groene daken als inwoners dit willen.

Partners
Tijdens het opstellen van de visies en de inspraak zijn diverse partners betrokken. Tijdens de inspraak hebben we gesprekken gevoerd met het Hoogheemraadschap Stichtse Rijnlanden, Provincie Utrecht en het Waterschap Amstel, Gooi en Vecht/Waternet. Daarnaast hebben we een uitgebreide inspraakreactie van de Natuur en Milieufederatie Utrecht ontvangen.
In de bijlagen zijn de inspraakbrieven van HDSR, Waterschap AGV/Waternet en NMU opgenomen. Ook is er een gespreksverslag van het overleg met de Provincie Utrecht opgenomen. De inspraakbrieven zijn per brief beantwoord en opgenomen als bijlagen bij de reactienota. Alle partners geven aan graag te willen samenwerken met de gemeente om Utrecht klimaatbestendig en waterrobuust te maken en wij gaan deze samenwerking graag aan. Zoals wij al aangeven in de Visie Klimaatadaptatie, we kunnen het niet alleen.

Hoogheemraadschap Stichtse Rijnlanden (HDSR)
HDSR heeft aparte reacties gestuurd op beide visies.

Visie Klimaatadaptatie
HDSR: "Complimenten voor de Visie Klimaatadaptatie het is een concreet, leesbaar en ambitieus document geworden".

HDSR heeft in hun gesprek en inspraak aangegeven dat zij graag bij waterberging concrete ambities in mm zien en de ambitie (40 mm-70 mm) te formuleren. Wij hebben als basis de doelstelling 90% neerslag vasthouden en deze is leidend. Wij hebben het volgende aangepast en toegevoegd:

Als doelstelling streven we ernaar om minimaal 90% van de jaarlijkse neerslag vast te houden via de eerste drie stappen. Bij de meest gangbare bodemopbouw en infiltratiecapaciteit in Utrecht betekent dit dat er een bergingsvoorziening nodig is met de inhoud van 15 mm (15 liter per m2) over het aangesloten verharde oppervlak. Hiermee vergroten we de sponswerking van de stad en voorkomen we schade door droogte.

De grens van 90% hanteren we omdat als je meer dan 90% wil vasthouden er relatief hoge investeringen gedaan worden voor voorzieningen die bijna nooit nodig zijn. De kosten wegen in dat geval niet meer op tegen de baten. Een vergelijkbare doelstelling is gehanteerd bij de ontwikkeling van de wijk Leidsche Rijn.

In specifieke gebieden hanteren we een hoger percentage berging van de jaarlijkse neerslag. Daar zetten we in op een hogere berging van 45 tot 70 mm. Deze gebieden zijn locaties waar de verharding met meer dan 500 m2 toeneemt. Ook bij de te transformeren hoogstedelijke gebieden, met weinig beschikbare openbare ruimte voor waterberging, leggen we een hogere bergingseis op bij de bouwkavels. In die gebieden is dan, bij de meest gangbare bodemopbouw (conform de richtlijnen van HDSR) een infiltratievoorziening met een inhoud van 45 liter hemelwater per m2 aangesloten verharding of een alternatieve waterberging vereist. De keuze om in te zetten op een hogere berging voor het vasthouden van de jaarlijkse neerslag nemen we in overleg met waterschap en provincie bij de vaststelling van het programma van eisen voor een specifiek gebied.

Visie Water en Riolering
HDSR geeft aan dat de juiste accenten in de visie gelegd worden voor een waterrobuuste, duurzame en gezonde leefomgeving en dankt de gemeente voor het betrekken van HDSR bij het tot stand komen van de Visie.

HDSR uit ook hier haar zorgen over de te lage ambitie op het gebied van waterberging bij nieuwbouw. Dit heeft geleid tot dezelfde aanpassingen als in de Visie Klimaatadaptatie (zie verder de reactie bij Visie Klimaatadaptatie). Daarnaast uit HDSR haar zorgen voor de gevolgen van het volledig ontvlechten van het afvalwater- en hemelwatersysteem voor de oppervlaktewaterkwaliteit als gevolg van vervuild hemelwater of foutieve vuilwateraansluitingen op het hemelwatersysteem. Wij delen de conclusie dat dit onderwerp in de inspraakversie onvoldoende benoemd is en hebben dit onderwerp toegevoegd, bijvoorbeeld door bij de criteria die bepalen of ontvlechten mogelijk is ook de kwaliteit van het afstromende hemelwater als criterium op te nemen. Tevens hebben we n.a.v. de inspraakreactie van HDSR ons standpunt m.b.t. nieuwe sanitatie (het lokaal zuiveren van afvalwater) opgenomen. Te weten te onderzoeken bij uitbreidingen buiten de bebouwde kom, niet de voorkeursoplossing bij nieuwbouw of herontwikkeling binnen de bebouwde kom.

Waterschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV)/Waternet
Waternet, namens het waterschap Amstel Gooi en Vecht, complimenteert de gemeente Utrecht met de Visie Klimaatadaptatie Utrecht en de Visie Water en Riolering.

AGV geeft aan raakvlakken met de “Afspraken Klimaatadaptief Bouwen” van de Provincie Utrecht te zien. Hierin zijn prestatie-eisen opgenomen voor hitte, droogte, wateroverlast, biodiversiteit & natuurinclusiviteit, bodemdaling en gevolgenbeperking van overstromingen. Dezelfde thema’s die in de Visie Klimaatadaptatie staan. AGV adviseert de gemeente Utrecht om deze prestatie-eisen over te nemen in de Visie Klimaatadaptatie en de Visie Water en Riolering.

Wij herkennen dat de doelstelling in onze visies afwijkt van op de prestatie-eis voor wateroverlast voor berging eigen terrein. Wij hebben in diverse herinrichtings- en nieuwbouwprojecten geprobeerd de hoge waterbergingseis te realiseren. Wij constateren daarbij dat dit ruimtelijk forse consequenties heeft en daarbij tot aanzienlijk hogere investeringskosten leidt. Daarnaast zijn wij van mening dat het in hoog stedelijk gebied vaak doelmatiger en robuuster is om de extra waterberging te concentreren in robuuste groen- of oppervlaktewaterstructuren in de openbare ruimte. Wij houden daarom vast aan onze eigen doelstelling, maar hebben wel de mogelijkheid toegevoegd dat we in specifiek aan te wijzen locaties een hogere waterbergingseis op eigen terrein kunnen opleggen en dat dit in elk geval geldt bij ontwikkellocaties die leiden tot een aanzienlijke toename van het verhard oppervlak.

Als gemeente zijn wij actief betrokken bij het opstellen van de ‘Afspraken Klimaatadaptief Bouwen’. Op dit moment gaan wij na wat de afspraken betekenen voor de gemeente Utrecht en onze opgave klimaatadapatie. Daarom hebben wij besloten om het convenant nu nog niet te ondertekenen, maar eerst onze lokale ambitie en doelstellingen in de Visie Klimaatadaptatie bestuurlijk te laten vaststellen. Vervolgens zullen wij besluiten of wij het convenant met ‘Afspraken Klimaatadaptief Bouwen’ ondertekenen en in hoeverre wij de hierin opgenomen afspraken overnemen in onze lokale regelgeving.

Provincie Utrecht
De provincie is blij verrast met de visies, vooral de mate van concreetheid, de keuze van financiering en de lange termijn. Volgens de provincie kan dit een voorbeeld voor andere gemeenten in de regio zijn. Het geeft mogelijkheden en kan helpen in de discussie. Ze zien mogelijkheden om samen te werken op diverse projecten bijvoorbeeld coolregion project. De visies geven aanknopingspunten waar de gemeente en de provincie kunnen samenwerken.

Natuur en Milieufederatie Utrecht (NMU) op de Visie Klimaatadaptatie
NMU onderschrijft de hoge ambities onderschreven. Zij vindt het positief dat Utrecht kiest voor vergroenen van de stad en het vergroten van de sponswerking. Aandachtspunten zijn het ontbreken van de concrete uitwerking van de ambities. Er zijn geen tussendoelen benoemd en geen indicatoren. Monitoring is hierdoor moeilijk en eventuele bijsturing. De doorwerking in de Visie Klimaatadaptatie is in de hierboven aangegeven paragraaf tussendoelen en indicatoren beschreven.

Verder kwam zowel bij NMU als MCU het punt over gebruik airco’s. In de Visie Klimaatadaptatie geven we aan dat dit niet wenselijk is, omdat het naast een groot energieverbruik ook de openbare ruimte verwarmd. Wij hebben in de Visie Klimaatadaptatie alternatieven aangegeven, zoals zonwering, bomen, groene gevels en daken. Als suggestie geeft NMU aan dat hier een voorkeursvolgorde wenselijk is, waarbij de laatste keuze airco’s zijn. Dit vinden wij een goed idee en willen dit bij de uitvoering van klimaatadaptatie meenemen en verder uitwerken in relatie tot het klimaatbestendig bouwen/maken van woningen.

NMU heeft de verder de volgende ideeën, zoals gebruik maken van de klimaatambassadeurs, actieve vrijwilligers, van het duurzame daken en servicepunt. Daarnaast een rol spelen in wijk- en buurtprojecten, communicatie en bewustzijn op vergroening en klimaatbestendige inrichting.

2 Reacties op het concept Visie Klimaatadaptatie

Visie Klimaatadaptatie

	Reactie belangstellenden op concept **Hieronder wordt de inhoud van de inspraakreacties vermeld. Alle persoonlijke en adresgegevens zijn geanonimiseerd**	**Antwoord**
1	Wij hebben kennisgenomen van de conceptvisie klimaatadaptatie, een ambitieus document wat zeker onze instemming heeft. Graag willen wij reageren op de wijze om inwoners te betrekken zoals beschreven in paragraaf 4.3.2. Inwoners die zoals beschreven onmisbaar zijn voor klimaatadaptatie. Toch ademt deze paragraaf een afwachtende houding uit. Bewoners krijgen op allerlei wijze informatie en advies aangeboden waarbij het afwachten is of bewoners tot actie overgaan. Ontzorgen als instrument om bewoners tot actie te bewegen is nauwelijks uitgewerkt. En het is juist ontzorgen dat hand in hand met bewustwording de motor is om tot significante resultaten te komen. Ook ontbreekt het aan slagkracht omdat het beleid zich vooral lijkt te richten op individuele bewoners en zich beperkt tot privé tuinen. Onze oplossingen: Het is belangrijk toe te voegen op welk wijze bewoners kunnen bijdragen aan de openbare ruimte om deze te ontharden en te vergroenen. Er is inmiddels ervaring opgedaan met vergroenen van de openbare ruimte door bewoners in de wijk Voordorp en Veemarkt met als resultaat de aanleg van 165 geveltuinen, 50 nieuwe groenvakken en veel groene boomspiegels in zelfbeheer. Uitgangspunt van dit verkregen resultaat is bewoners te verleiden, zodat zij de openbare ruimte(lees: bestaande en nieuwe groenvakken, boomspiegels en geveltuinen) als een verlenging van hun eigen tuin ervaren. Bewoners die ‘eigenaarschap’ ervaren nemen daar verantwoordelijkheid voor. *Ontzorgen en ‘eigen keuze plantenpakket’*, is hierbij de sleutel voor succes, waarbij de tegenprestatie zelfbeheer is (wat idealiter dan niet meer als zelfbeheer beschouwd wordt). Onder ontzorgen en eigen keuze wordt verstaan dat grootte van aan te leggen groenvak in overleg gaat met bewoner, deze aangelegd wordt door gemeente en bewoner keus krijgt tussen verschillende soorten bij- en vlindervriendelijke plantenpakketten met aanplant	In de visie is op hoofdlijnen beschreven wat de rol van inwoners is. De wijze waarop is niet uitgeschreven. Dit is op de website van de gemeente deels beschreven, maar daarnaast zijn er ook vele websites die aangeven wat bewoners kunnen doen. We gaan in de uitvoering op projectniveau uitwerken hoe we inwoners beter kunnen betrekken, ontzorgen en stimuleren om maatregelen te nemen. We nemen jullie aanbevelingen hierin zeker mee. De inspraakreactie heeft niet geleid tot aanpassingen in de visie.

	instructies. Levering van planten geschiedt door gemeente waarna bewoners met het plantadvies zelf planten. Slagkracht en kostenefficiëntie kunnen worden vergroot door *het beleid te richten op straat- en wijkaanpak, samen met bewoners*. Een strategisch goede keuze kan zijn als de gemeente (in overleg met een buurtinitiatief) een straat kiest, die bv kan passen in een groene wandelroute met goede mogelijkheden voor ontharding met nieuwe groenvakken/geveltuinen. Als eerste wordt geïnventariseerd waar bewoners zelfbeheer willen. *Tegelijkertijd wordt elke eigenaar die een stenen privé tuin heeft uitgenodigd om mee te doen* onder vergelijkbare voorwaarden. Het deel waar geen groen zelfbeheer mogelijk is komt in handen van onderhoud door gemeente. Daar waar zinloze verharding niet omgezet kan worden naar een groenvak vormt open bestrating een alternatief. Belangrijke voorwaarden bij deze aanpak zijn: Een vast aanspreekpunt bij Wijkservice & Onderhoud dat bekend wordt voor bewoners en in de wijk zichtbaar aanwezig is. Een op te stellen lijst en plattegrond van alle potentiële onthardingsvakken met inventarisatie welke in aanmerking komen voor groen zelfbeheer, groen gemeentebeheer en open bestrating. Beschikbaarheid van lijsten van sterke bij- vlindervriendelijke planten en heester soorten. Niet noodzakelijk maar belangrijk kan zijn een groen wijkinitiatief van bewoners die dit proces faciliteren.	
2	Uw plannen in de visie zijn ontoereikend en de doelstelling moet gehaald worden in 2030, niet in 2050. U heeft toch zelf de noodtoestand uitgeroepen? GEEN VERGUNNINGSVRIJE UITBOUW MEER VAN 4 METER Ik wil uw aandacht vragen voor het volgende: bij vrijwel alle verkochte huizen in mijn wijk (Tuindorp) wordt door de nieuwe eigenaren vergunningsvrij 4 meter uitgebouwd. Het is eerder de regel dan de uitzondering geworden. Voorts maken ze grote terrassen en gigantische overkappingen om onder te zitten op hun lounge meubilair. Mijn nieuwe buren achter en links hebben in één jaar tijd effectief 70% van hun achtertuin teniet gedaan. Dit is een tendens van een nieuwe generatie, waarvoor de eeuwenoude huizen kennelijk nooit groot genoeg zijn.	De Visie Klimaatadaptatie gaat over het aanpassen aan het veranderende klimaat en niet over het tegengaan van klimaatverandering, dat betreft mitigatie. Het gemeentelijk beleid om klimaatverandering tegen te gaan wordt onder andere vastgelegd in de opgaven energietransitie en circulaire economie. In de Visie Klimaatadaptatie is gekozen voor het jaar 2050 om klimaatbestendig te zijn omdat dit landelijk is afgesproken tussen landelijke, regionale en gemeentelijke overheden. Wij sluiten ons hierbij aan en willen dit realiseren door vanaf nu alle werkzaamheden en ruimtelijke ontwikkelingen klimaatbestendig te maken. In de Visie geven wij aan dat de gekozen ambitie geen verboden of verplichtingen zijn, maar uitgaan van het goede voorbeeld geven en voor het stimuleren en faciliteren van de inwoners. De inspraakreactie heeft niet geleid tot aanpassingen in de visie.

	Dit is funest voor de stad. Geen groen meer, geen dieren, geen bomen, nóg meer waterafvoer via het riool, hitte, droogte…. Hoeveel groene aarde zal er verloren gaan wanneer in de komende decennia elk verkocht huis met 4 meter vergunningsvrij wordt uitgebouwd? MAAK UITBOUWEN MET ONMIDDELIJKE INGANG ONMOGELIJK EN ILLEGAAL. Er is nog een andere reden waarom dit van groot belang is. Door bezuinigingen kan de gemeente zelf geen toezicht meer houden op de uitbouwen. Daarom is het vergunningsvrij geworden. Dat leidt nu al tot hele grote problemen. Je mag ook de constructie van een huis vergunningsvrij veranderen. Overal waar dit gebeurt hebben buren overlast met gescheurde muren en andere ellende. Als de gemeente geen geld meer heeft voor het verstrekken van vergunningen en het controleren op degelijke bouw, dan moet je het niet vergunningsvrij maken maar juist het omgekeerde: het voortaan verbieden. En helemaal gezien de acute klimaatproblemen lijkt me dit een héél gemakkelijke en voor de hand liggende maatregel.	
3	Twee jaar geleden - 12 juli 2019 – riep de gemeenteraad van Utrecht de klimaatnoodtoestand uit. De Raad gaf aan het college van Burgemeester en Wethouders de opdracht zich maximaal in te spannen om de opwarming van de aarde zoveel mogelijk te beperken. Twee jaar later, is de daad, ondanks diverse reminders van diverse milieuorganisaties waaronder Extinction Rebellion, nog steeds niet bij het woord gevoegd! **Visie Klimaatadaptatie** Op 17 juni 2021 is de Visie Klimaatadaptatie uitgebracht. In deze visie staat welke maatregelen de gemeente Utrecht wil nemen om de stad voor te bereiden op het veranderende klimaat. De notitie gaat in op de risico's van klimaatverandering, waaronder hitte, droogte, wateroverlast, overstroming en afname van planten en dieren (biodiversiteit). De heer Diepenveen, wethouder openbare ruimte, heeft aan inwoners van Utrecht gevraagd input te leveren op deze visie en mee te helpen aan realisatie ervan. Als betrokken én bezorgde inwoner van de stad Utrecht, doe ik dat graag. Hieronder kunt onze reactie lezen. **Klimaatverandering = klimaatcrisis** Helaas zijn de door de gemeente Utrecht geformuleerde visie en voorstellen volstrekt onvoldoende om een optimale klimaatadaptatie te realiseren. Mijn belangrijkste bezwaar is, dat de visie uitgaat van een klimaatbestendig 2050. Als dan pas alle kwetsbaarheden die op ons afkomen zijn aangepakt, is het te laat.	Net als u willen we zo snel mogelijk naar een klimaatneutrale stad. Daarvoor werken we nu samen met onze partners en bewoners aan projecten om energie te besparen, duurzame energie op te wekken en nemen we stappen om buurt voor buurt over te gaan op duurzame manieren van koken en verwarmen. Dit vraagt van iedereen inspanningen die binnen zijn of haar mogelijkheden liggen. Hoe wij bewoners hierbij helpen en hoe bewoners ons hierbij (kunnen) helpen is te vinden op Energie | Gemeente Utrecht, https://www.utrecht.nl/wonen-en-leven/duurzame-stad/energie/. De klimaatverandering is een feit, we moeten ons voorbereiden op een veranderend klimaat. Met deze visie klimaatadaptatie geven we invulling aan de aanpassingen die we in de stad moeten gaan doen aan het veranderde klimaat, waarop we ons ook moeten gaan voorbereiden. Als stip op de horizon gaan we in deze visie uit van 2050, ook omdat we dit landelijk hebben afgesproken met landelijke, regionale en gemeentelijke overheden. Dit betekent niet dat we tot 2050 wachten om aan de slag te gaan. Utrecht werkt daarnaast ook aan een circulaire stad waarbij op tal van fronten ook het klimaat is gediend en wordt gewerkt aan CO2-reductie. Denk aan minder milieubelastend bouwen (zogenaamd circulair bouwen), circulair ondernemen, circulair inkopen en zorgen dat afval weer is in te zetten als grondstof. Zo draagt Utrecht Circulair ook bij aan de benodigde energietransitie. Als gemeente kiezen we ervoor om aan te sluiten aan het landelijk beleid omdat we als gemeenten juist ook anderen nodig hebben om resultaat te bereiken door zoveel mogelijk mee te koppelen aan andere trajecten.

	Inmiddels zijn alle (klimaat)wetenschappers het erover eens dat klimaatverandering en de daarmee gepaarde schade aan biodiversiteit, zich veel sneller voltrekt dan eerder gedacht. Klimaatverandering dekt derhalve de lading niet en geeft ten onrechte een gevoel van rust, we leven in een klimaat- en ecologische crisis. Een crisis, die als we niet nu handelen, extreme gevolgen heeft voor al het leven op aarde. Oók voor de inwoners van Utrecht. Het onlangs gelekte IPCC rapport schetst een angstaanjagend beeld voor de wereld in 2050. We zien de gevolgen echter vandaag al, op allerlei plekken ter wereld, denk aan Canada en Pakistan. Ofwel: Het klimaat is een drempel overgegaan, waarna extreme temperaturen sneller stijgen dan tot nu toe werd gedacht. Dit kan ook in Nederland gebeuren. Met een plek buiten die verkoeling biedt zoals beschreven in de visie Klimaatadaptatie, zijn we er dan ook niet. Voor mensen in kwetsbare posities, denk aan ouderen slecht ter been, jonge kinderen, in onvoldoende geïsoleerde woningen betekent hitte ‘nowhere to run, nowhere to hide’ met klimaatdoden tot gevolg. Geert Jan van Oldenborgh, werkzaam bij het KNMI en hoogleraar in het Engelse Oxford, zegt: "*Als je me een jaar geleden had gevraagd wat de hoogst mogelijke temperatuur van een hittegolf zou zijn daar, zou ik hebben gezegd: waarschijnlijk twee graden boven het vorige hitterecord. Maar het werd bijna vijf graden heter. Hoe dit kan, weten we dus eigenlijk echt nog niet. En dat maakt ons erg bezorgd.*" **Handel nu** Hoe snel we de uitstoot van broeikasgassen ook naar beneden brengen, verhitting van de aarde met 1,5 graden is niet meer tegen te houden. Alleen wanneer we NU actie ondernemen kunnen we de meest rampzalige klimaatscenario’s nog afwenden, aldus het IPCC, het klimaatpanel van de VN, in haar uitgelekte rapport. Alle signalen staan op rood. De grenzen waarbinnen we ons als mensen nog kunnen aanpassen komen daarmee steeds sneller in zicht. In de door u gepresenteerde visie, zie ik de ernst van deze prangende kwestie onvoldoende terug. Veel hangt af van de vrijwillige en vrijblijvende goodwill van burgers en bedrijven. Daarmee wordt een groot deel van de verantwoordelijkheid, bij de burger gelegd. De Covid-19 crisis heeft echter duidelijk gemaakt dat nood heilige huisjes, zoals ‘de overheid mag niet ingrijpen in de privé-sfeer’, kan breken. Juist politici moeten opkomen voor het collectieve lange termijn belang om zo ook de toekomst van de generaties na ons te beschermen. **Laat burgers beslissen** De burger, die wil wel. Zo lieten cijfers van CBS onlangs zien, dat driekwart van de Nederlanders zich zorgen maakt over gevolgen klimaatverandering (CBS, 2021). De wijze waarop de transitie de komende decennia vorm krijgt, zal van invloed zijn op de kwaliteit van leven van huidige en volgende generaties (SCP, 2021). Ervaren eerlijkheid,	We vinden het fijn als burgers betrokken zijn bij hun stad en mee willen denken over het beleid. Daar bieden we op verschillende manieren ruimte voor zoals bijvoorbeeld met deze consultatie, waarbij suggesties kunnen worden gegeven om het beleid te verbeteren. Maar ook in projecten in de wijk waar bewoners samen aan de slag zijn om de straat/buurt/stad groener, duurzamer en socialer te maken, bijvoorbeeld met ondersteuning van het Initiatievenfonds. De inspraakreactie heeft niet geleid tot aanpassingen in de visie.

	effectiviteit, relevantie en bezorgdheid spelen een rol in de mate waarin burgers klimaatregelingen accepteren, zo blijkt uit onderzoek naar het maatschappelijk draagvlak voor klimaatbeleid (TNO, 2021). Dit werd nog eens bevestigd in de participatieve waarde evaluatie over het klimaat (TU Delft, UU, 2021). Van links tot rechts: kiezers willen steviger en eerlijker klimaatbeleid, zo liet ook een rapport van Milieudefensie zien (Milieudefensie, 2021). **Drie uitgangspunten** Ofwel: Alle onderzoeken naar de opinie van burgers over klimaat, laten zien dat de burger veel verder wil gaan dan de overheid tot nu toe doet. Ik wil u dan ook vragen, de ruimte die inwoners geven om adequate maatregelen te treffen optimaal te benutten door de volgende uitgangspunten te hanteren: Vertel de waarheid over de ernst van de situatie, dat is een andere manier van aanspreken dan burgers te bewegen tot lichtvoetig 'tegelwippen'. Doe wat nodig is, we hebben geen tijd te verliezen. Alleen wanneer wij in 2025 onze uitstoot naar netto nul hebben teruggebracht kunnen we de ergste scenario's van klimaat-ontwrichting nog stoppen. Betrek burgers écht en op een ander participatieniveau dan consultatie. Laat burgers meebeslissen en richt bijvoorbeeld een burgerberaad met mandaat in voor een gedragen en adequaat klimaat- en biodiversiteitsbeleid. **2050 is te laat** Tot slot wijs ik u nog op uw eerder gedane belofte om in 2030 klimaatneutraal te zijn. Nog geen twee jaar geleden riep u bovendien de klimaatnoodtoestand uit. U heeft toegezegd om een maximale inspanning te leveren om de opwarming van de aarde zo veel mogelijk te beperken. Belofte maakt schuld. U kunt het niet met mij oneens zijn, dat 2050 te laat is. Naast versnelde adaptatie moet er actief gehandeld worden naar de dreiging die ons te wachten staat; er is per direct actie nodig.	
4	Idem aan inspraak 3	Zie reactie 3
5	Idem aan inspraak 3	Zie reactie 3
6	Idem aan inspraak 3	Zie reactie 3
7	Idem aan inspraak 3	Zie reactie 3
8	Idem aan inspraak 3	Zie reactie 3
9	Idem aan inspraak 3	Zie reactie 3
10	mag ik jullie er aan helpen herinneren dat we al heel lang geleden zeer intensief hadden moeten beginnen met allerlei maatregelen om de uitstoot van Co2 te verminderen...hebben jullie hier genoeg aan gedaan...zet dit als nummer één op je agenda alstublieft, de tijd wacht niet !	Het terugdringen van de uitstoot van CO_2 valt onder mitigatie. De Visie Klimaatadaptatie gaat over het aanpassen aan het veranderende klimaat, zie ook reactie 3. De inspraakreactie heeft niet geleid tot aanpassingen in de visie.
11	Goedemiddag team Klimaatbestendig, burgemeester en wethouders van Utrecht,	Zie reactie 3

	Natuurlijk ben ik blij dat gemeente Utrecht bezig is met duurzaamheid, maar eigenlijk vind ik de plannen te weinig. Graag lever ik daarom mijn input op de Visie Klimaatadaptie die vorige maand is uitgebracht, want ik heb het gevoel dat het lang niet genoeg is. Waar het mij op dit moment vooral omdraait is dat jullie visie tot en met 2050 is. Dat is te laat. Hoe snel we de uitstoot van broeikasgassen ook naar beneden brengen, verhitting van de aarde met 1,5 graden is niet meer tegen te houden. Alleen wanneer we **NU** actie ondernemen kunnen we de meest rampzalige klimaatscenario's nog afwenden. In de door u gepresenteerde visie, zie ik de ernst van deze prangende kwestie onvoldoende terug. Veel hangt af van de vrijwillige en vrijblijvende goodwill van burgers en bedrijven. Daar**mee wordt een groot deel van de verantwoordelijkheid bij de burger gelegd**. De Covid-19 crisis heeft echter duidelijk gemaakt dat nood heilige huisjes, zoals 'de overheid mag niet ingrijpen in de privé-sfeer', kan breken. **Juist politici moeten opkomen voor het collectieve lange termijn belang om zo ook de toekomst van de generaties na ons te beschermen.** Misschien dat het niet sneller 'kan', maar dat niet-kunnen is meer een niet-willen vanuit de gemeente. Wij willen wel, alleen moet het wel op een eerlijke manier gebeuren. Daarom ben ik actief geworden bij Extinction Rebellion Utrecht en wil ik jullie graag wijzen op hun uitgangspunten, omdat het kan helpen te laten zien waar het misgaat in jullie Visie Klimaatadaptie. 1. **Vertel de waarheid** over de ernst van de situatie, dat is een andere manier van aanspreken dan burgers te bewegen tot lichtvoetig 'tegelwippen'. 2. **Doe wat nodig is,** we hebben geen tijd te verliezen. Alleen wanneer wij in 2025 onze uitstoot naar netto nul hebben teruggebracht kunnen we de ergste scenario's van klimaat-ontwrichting nog stoppen. 3. **Betrek burgers écht en op een ander participatieniveau dan consultatie**. Laat burgers meebeslissen en richt bijvoorbeeld een **burgerberaad** met mandaat in voor een gedragen en adequaat klimaat- en biodiversiteitsbeleid. **2050 is te laat** Tot slot wijs ik u nog op uw eerder gedane belofte om in **2030 klimaatneutraal** te zijn. Nog geen twee jaar geleden riep u bovendien de klimaatnoodtoestand uit. U heeft toegezegd om een maximale inspanning te leveren om de opwarming van de aarde zo veel mogelijk te beperken. Belofte maakt schuld. U kunt het niet met mij oneens zijn, dat 2050 te laat is. Naast versnelde adaptatie moet er actief gehandeld worden naar de dreiging die ons te wachten staat; er is per direct actie nodig.	
12	Idem aan inspraak 3	Zie reactie 3
13	Idem aan inspraak 3	Zie reactie 3
14	Idem aan inspraak 3	Zie reactie 3

15	Het is een mooi stuk geworden, erg visueel en geeft duidelijk de noodzaak weer. Ik denk dat wij ([redacted]) hier een voorbeeld aan kunnen nemen om dat ook voor ons vastgoed zo op te zetten.	Dank voor het compliment.
16	Idem aan inspraak 3	Zie reactie 3
17	Ik reageer graag op uw visiedocument klimaatadaptatie. Uw visietekst stelt: “Voor overstroming is een regionale aanpak nodig en dit wordt dan ook regionaal opgepakt door de Veiligheidsregio Utrecht en het netwerk Water & Klimaat”. Een onderbouwing overstroming voorkomen komt in de tekst niet terug. Momenteel werk ik mee aan een verkenning naar de gevolgen van een hoger calamiteitenpeil voor het watersysteem van het Noordzeekanaal /Amsterdam Rijnkanaal. Dit peil zou van het huidige nul m NAP naar +0,2 m NAP kunnen gaan. Deze maatregel verkleint de faalkans van het watersysteem aanzienlijk (momenteel 1/70 per jaar) , een heeft gevolgen voor aanliggende gebieden zoals Leidsche Rijn, afkoppelen van verbindingen met de vecht, maar raakt ook de sterkte en levensduur van waterkeringen, scheepvaart, vrije afwatering van rurale gebieden, functioneren van riooloverstorten, bereikbaarheid etc. Het overstromingsprobleem voor Utrecht is meer dan alleen het risico op een doorbraak van de Lekdijk, zoals u die in uw visie omschrijft. Ook bij problemen met bemaling in IJmuiden en regenval kan de waterstand regionaal oplopen (wat niet in de stresstesten zit volgens mij). Dit heeft ook gevolgen voor Utrecht. Wellicht is het goed om na te denken over: - De koppeling tussen het stedelijke watersysteem en de afvoer naar Vecht en Amsterdam Rijnkanaal, - Gevolgen van hoog water op het Amsterdam Rijnkanaal en een bijhorend maalverbod, zoals de capaciteit van afwatering richting de Vecht. Hoeveel komt de waterstand omhoog, welke problemen geeft dat (bijv riooloverstorten, of nieuw stadsdeel merwedekanaalzone en zijn energiewinning uit oppervlaktewater) en zijn hiervoor maatregelen nodig? - Kan Leidsche Rijn zijn water nog voldoende kwijt als de sluis bij gemaal de aanvoerder wordt dichtgezet? - Wordt in de ruimtelijke ontwikkeling rekening gehouden met de toenemende kwetsbaarheid van het watersysteem en een mogelijk hoger peil?	Het klopt dat we aangeven dat het thema gevolgenbeperking regionaal wordt opgepakt. Wij zijn als gemeente betrokken bij dit onderzoek. Dit onderzoek kijkt niet alleen naar wat te doen en hoe te voorkomen bij een dijkdoorbraak, maar ook naar overstroming door wateroverlast. In paragraaf 4.4 onderzoeksagenda hebben we de tekst aangevuld over het onderzoek gevolgenberking. Wij zijn sinds de zomer 2021 ambtelijk betrokken bij het lopende onderzoek naar een toekomstbestendig Noordzeekanaal en Amsterdam Rijnkanaal. Daarbij zijn wij ons terdege bewust van het belang van beide kanalen voor de opvang en afvoer van extreme buien en de kwetsbaarheid van de stad Utrecht als deze mogelijkheid wordt beperkt door een maalstop richting het Amsterdam Rijnkanaal. Tot deze zomer was ons nog niet bekend dat de voor- en nadelen van een hoger calamiteitenpeil in het Amsterdam Rijnkanaal wordt onderzocht. Maar gezien de mogelijke gevolgen voor de stad werken wij graag mee aan dit onderzoek om een antwoord te krijgen op de vragen die u stelt. Daarnaast leest u in onze Visie dat wij in ons beleid al preventieve maatregelen nemen door in te zetten op het vasthouden van minimaal 90% van de jaarlijkse neerslag. Hiermee maken we de stad minder afhankelijk van de opvang en afvoer van extreme neerslag. Wij hebben in de Visie het vraagstuk toegevoegd in hoofdstuk 2 bij de kwetsbaarheid voor wateroverlast.
18	Adaptatie klinkt als aanpassen, maar we moeten vooral ook inzetten op de strijd tegen de klimaatverandering! Dus maak van Utrecht de groenste stad van Nederland in uitstoot, watergebruik, circulariteit en natuur in de stad. Middels regelgeving, subsidies, stimuleren van initiatieven (bv voedselbos, circulair Hof van Cartesius, eco-wonen, geveltuinen, wadi's, huisisolatie, mobiliteit etc).	De strijd tegen klimaatverandering heeft te maken met klimaatmitigatie, zie ook reactie 3. De Visie Klimaatadaptatie gaat over het aanpassen aan het veranderende klimaat. De inspraakreactie heeft niet geleid tot aanpassingen in de visie.

	We staan globaal bekend om onze wonderschone stad, maak daar een wonderSCHONE stad van! Het zal zich ruimschoots uitbetalen in toerisme, werkgelegenheid, leefbaarheid etc.	
19	Graag wil ik reageren op de conceptvisie klimaatadaptatie van gemeente Utrecht, die t/m 29 juli 2021 Met veel plezier heb ik de conceptvisie klimaatadaptatie doorgelezen. Complimenten voor deze uitgebreide en vergaande visie met een hoog ambitieniveau richting 2050. Ik wil graag de volgende opmerkingen mee geven en mogelijkheden voor verbetering: 1. De route naar 2050 is wat tijd betreft een lange termijn. Wat zijn concrete tussendoelen (smart) tot 2050? Hoe en wanneer worden deze uitgewerkt? 2. Vervolgvraag die hiermee te maken heeft: worden er prestatie-indicatoren ontwikkelt die in de tussentijd worden gemonitoord voor eventuele bijsturing om de doelen te bereiken? 3. Een aantal kaarten uit de stresstesten zijn gebruikt als uitgangspunt voor deze concept visie. Vindt ook monitoring plaats of dit in de praktijk ook realistisch is? 4. Een belangrijk aspect van de leefbaarheid is de hitte in de stad. Hoe wordt de maximum gevoelstemperatuur gemonitord ten opzichte van buitengebied? Hoe kunnen bewoners hierbij een rol spelen? 5. De visie omvat vele groene maatregelen, waaronder het aanplanten van bomen. Hoeveel bomen kunnen of moeten voor de leefbaarheid bijgeplaatst worden en wat is het te verwachten effect hiervan in de binnenstad en omliggende wijken? 6. Per wijk zijn verschillende plekken aanwijsbaar waar de hittestress verminderd kan worden. Kunnen inwoners ook zelf plaatsen aanwijzen of aandragen die voor vergroening in aanmerking komen? 7. Is de wateroverlastkaart (piek van 80 mm, 1 keer in de 100 jaar) nog representatief gezien de veel extremere weerssituatie die recent mogelijk is gebleken in Zuid-Limburg, Belgie en Duitsland? 8. Welk aandeel van het regenwater dient in de bodem te worden gebufferd en blijft dit voldoende beschikbaar voor het huidige en nog aan te planten groen in periodes van droogte? 9. Kansen voor Utrecht: Nederland heeft zich gecommitteerd aan het klimaatakkoord van Parijs. Dit betekent ook dat de CO2-emissies verder moeten worden gereduceerd, wat ook een doel binnen gemeente Utrecht zal zijn. De bodem in gemeente Utrecht (binnen en buitengebied) heeft de potentie om door te zorgen dat meer koolstofvastlegging in de bodem plaatsvindt, te zorgen voor win-wins op zowel het gebied van klimaatadaptatie als -mitigatie. Parallel aan de inzet om het koolstofgehalte van bodems jaarlijks met 0,04 % te laten stijgen, liggen hier kansen voor Utrecht. Door maatregelen van duurzaam beheer mee te nemen in de visie (en uitvoering) op klimaatadaptatie, kan de Utrechtse bodem tegelijk ook zorgen voor een klimaatbestendigere bodem (meer organische stof in de bodem betekent beter watervasthoudend vermogen, betere droogteresistentie, betere biodiversiteit etc.) en voor meer CO2-reductie. Deze aanpak is ook landelijk in ontwikkeling, zoals binnen de landbouwsector. De mogelijkheden hiervan onderzoeken, past prima in de onderzoeksagenda van deze visie.	1. Het klopt dat er nu geen tussendoelen zijn benoemd, in hoofdstuk 1 van de reactienota gaan wij hier nader op in. 2. Zie hiervoor de paragraaf over indicatoren in hoofdstuk 1 van de reactienota. 3. Dit gebeurt in de uitvoering. Via nader onderzoek zal worden nagegaan of de prioriteitsgebieden die zijn bepaald via modelberekeningen ook in werkelijkheid kwetsbaar zijn en prioriteitsgebied moet blijven. Ook kunnen er andere prioriteitsgebieden bij komen als uit meldingen of andere signalen blijkt dat er elders een groot probleem is. 4. De gevoelstemperatuur is nu berekend en in de stresstest weergegeven. De huidige methodiek is gevalideerd met behulp van metingen. Bij de nieuwe stresstesten in 2024 zal hier wederom naar worden gekeken, maar in de uitvoering nemen we dit mee. Met diverse kennisinstellingen zijn we bezig de methodiek te verbeteren. Hierbij kijken we ook naar de werkelijk gemeten temperaturen uit het project hitte meet je stad. Mocht er aanleiding zijn om eerder nieuwe stresstesten uit te voeren dan doen we dat. 5. We hebben een schatting gemaakt als we hittestress willen verminderen via schaduw van extra bomen. In dat geval hebben we ongeveer 60.000 bomen in straten nodig hebben om klimaatbestendig te worden. Hierbij hoort de kanttekening dat dit aantal nodig is als we het hitteprobleem alleen met bomen oplossen. Een boom plaatsen is niet altijd mogelijk maar ook niet altijd de oplossing voor het probleem. In de praktijk zullen er dus geen 60.000 nieuwe bomen hoeven te worden geplant maar ook gekozen worden voor andere, technische, oplossingen. 6. In de volgende fase gaan we kijken hoe we inwoners kunnen betrekken en stimuleren. We nemen hierin het idee mee over aanwijzing van plaatsen door inwoners. Bedankt voor de tip. 7. Op dit moment vinden wij de bui van 80 mm/uur representatief. Dit is een bui met een momenteel een kans van voorkomen van eenmaal per 250 jaar. Gangbaar in Nederland is bescherming tegen een extreme bui met een herhalingskans van eenmaal per 100 jaar. Wij kiezen dus al voor een hoger beschermingsniveau dan landelijk gebruikelijk is Als uit de nieuwe KNMI-scenario's blijkt dat deze bui niet meer representatief is, dan zullen we overwegen ons beleid aan e passen. 8. Op dit moment hebben we gekozen voor de algemene doelstelling om 90% van de neerslag vast te houden. Door ervaring en aanvullend onderzoek brengen we dit de

		komende tijd preciezer in beeld en passen we waar nodig maatwerk toe of passen we de doelstelling aan. 9. Bij koolstofvastlegging volgen we de landelijke route. 10. De inspraak heeft niet geleid tot aanpassingen in de visie.
20	Graag maak ik gebruik van de mogelijkheid om een zienswijze in te dienen op de ontwerp-visie Klimaatadaptatie van de gemeente Utrecht. Ik heb de visie met belangstelling gelezen en kan me er goed in vinden. Het is een brede ambitieuze visie, met een aantal belangrijk acties/stappen om te zetten. Het is jammer dat de doorklik-links naar de kaarten en informatieve sites niet werken, maar dat is niet de reden voor deze zienswijze. Er zijn een paar punten waar ik nog aandacht voor wil vragen, omdat ze in de visie wat onderbelicht zijn: 1. Er worden in de visie Klimaatadaptatie veel rapporten, plannen en visies genoemd die een duidelijke relatie hebben met één of meerdere onderdelen uit de visie. Dat is ook logisch, want klimaatadaptatie is stadsbreed en veelomvattend. Wat ik helaas nog mis in de lijst is de nu in ontwikkeling zijnde Visie Stadswater, vanwege het belang om een goede balans te vinden tussen alle gebruiksfuncties van het water, de aanwezigheid en ontwikkeling van ecologisch gevarieerde oevers en groengebieden, een aantrekkelijke en gezonde leefomgeving en de noodzaak om Utrecht klimaatbestendig te ontwikkelen. In mijn ogen is het essentieel dat de onderlinge samenhang in beide visies wordt onderkend. Ik zou verwachten dat de Visie Klimaatadaptatie een aantal kaders en randvoorwaarden meegeeft die voor wat betreft gebruik en exploitatie in de Visie Stadswater worden uitgewerkt. In de startnotitie Visie Stadswater wordt helaas slechts een nogal korte en vrijblijvende melding gedaan dat het thema klimaatadaptatie raakt aan de visie Stadswater, dat het beleid en de maatregelen daarvoor worden beschreven in de Visie Klimaatadaptatie en dat er regelmatig wordt afgestemd met de collega's die zich daarmee bezighouden. Geconcludeerd wordt dat het niet nodig is om in de Visie Stadswater aandacht aan klimaatadaptatie te besteden. Daarmee blijft volstrekt onduidelijk in hoeverre klimaatadapatie een bepalende factor wordt bij de afwegingen rond de verschillende gebruiksfuncties en exploitatie van vaarwegen en zwemwateren. De Visie Klimaatadaptatie zal daarom explicieter moeten verwijzen naar de Visie Stadswater. 2. Als het gaat om de relevante plannen van partners: hier verbaast het me dat het Waterbeheerprogramma 2022-2027 van de waterschappen niet genoemd wordt. Het ontwerpprogramma van De Stichtse Rijnlanden ligt momenteel – tot 13 september – ter visie en dat van Amstel, Gooi & Vecht vast ook rond diezelfde tijd. Beide programma's gaan voor een groot deel ook over klimaatadaptatie en het stedelijk water en zijn voor de gemeente bijzonder relevant. Ook verbaast het me dat de rol van het drinkwaterbedrijf als relevante partner niet genoemd wordt, in verband met de noodzaak om zuiniger om te gaan met ons drinkwater en de bescherming van ons grondwatersysteem.	Het klopt dat de links niet werkten, excuses daarvoor. In de nieuwe versie is dit verholpen. 1. U heeft gelijk dat de Visie Stadswater ontbreekt bij het overzicht met beleidsstukken die raken aan de Visie Klimaatadaptatie. We hebben deze daarom alsnog opgenomen in hoofdstuk 1.2. 2. Wij onderschrijven het belang van een goede samenwerking tussen de partners. Wij kiezen ervoor om in de Visie alleen te verwijzen naar stukken van de gemeente zelf of waar wij een bijdrage aan hebben geleverd. De noodzaak van zuiniger omgaan met drinkwater en bescherming van grondwatersysteem in relatie tot het drinkwaterbedrijf is opgenomen in waterproof030 en zodoende is Vitens ook een partner, maar beschrijven wij niet separaat in de visie.

	3. Mooi dat communicatie veel aandacht krijgt. Helaas overheerst daarin nog een beetje het beleren en informeren. Er zijn echter ook veel bewoners, ondernemers en organisaties al actief en soms ook heel deskundig. En in elk geval heel gemotiveerd om de handen uit de mouwen te steken voor een groene, gezonde en aantrekkelijke leefomgeving. Is het dan niet ook logisch om uit te spreken dat je dit als gemeente wilt stimuleren en zo nodig verder faciliteren? In elk geval dankbaar gebruik van maken. 4. Tenslotte mis ik in de financiële paragraaf nog de (maatschappelijke) baten en aanvullende doelen die meerwaarde geven, als criterium bij de financiële afweging. Kunnen deze nog worden toegevoegd?	3. Het klopt dat wij graag de inwoners informeren, omdat wij zien dat de bewustzijn op klimaatadaptatie nog niet voldoende is bij alle inwoners. Wij zijn het eens met stimuleren van initiatieven van actieve inwoners, ondernemers en organisatie. Dit nemen wij mee in de uitvoering. 4. Wij zijn het met u eens dat ook andere (maatschappelijke) baten een rol spelen in de financiële afweging. Wij benoemen deze baten in hoofdstuk van de visie met de kanttekening dat het nog lastig om deze te kwantificeren.
21	Idem aan inspraak 3	Zie reactie 3
22	Idem aan inspraak 3	Zie reactie 3
23	Idem aan inspraak 3	Zie reactie 3
24	Idem aan inspraak 3	Zie reactie 3
25	Allereerst willen we de gemeente feliciteren met de totstandkoming van de Visie Klimaatadaptatie. Vanuit de Meet Je Stad community van Milieucentrum Utrecht hebben we vanaf de zijlijn gemerkt dat het proces veeleisend was en langer duurde dan verwacht. We kunnen ons dat voorstellen want de gevolgen van klimaatverandering zijn ingrijpend en strekken zich uit over vele beleidsterreinen. De schade door extreme hoosbuien kan aanzienlijk oplopen. De gevolgen van aanhoudende hitte in de stad zijn nu al te merken. Woningen zijn er vaak niet op ingericht. Ook vanuit de deelnemers aan het Meet Je Stad Utrecht project krijgen we feedback over ervaren hittestress binnenshuis, zoals slaapproblemen. Klimaatverandering sluipt onze levens binnen, is nu al voelbaar. Voor veel stadsbewoners is de voor de hand liggende maatregel de installatie van een airco. Een korte termijn oplossing die klimaatverandering juist in de hand werkt. Hoe gaat de gemeente daar mee om? Dat is misschien ook een kritische noot bij de Klimaatadaptatie Visie. Op een bepaalde manier lijkt het stuk een zekere rust uit te stralen. De noodzaak van klimaatadaptatie wordt stevig onderbouwd maar tegelijk lijkt het jaar 2050 nog ver weg. Het gaat over de kans op overstromingen van eens in de 100 jaar en kaarten laten zien hoe zeldzame gebeurtenissen de stad veranderen. Een schril contrast met de actualiteit van dit moment. In de inspraakperiode alleen al regent het extreme situaties om de stad heen. Een vroege hittegolf, een valwind die enorme schade en schrik veroorzaakt in Leersum, overstromingen die in Duitsland en België vele doden eisen ten gevolge van extreme hoosbuien en tot evacuaties leiden in Limburg en ga zo maar door. De extreme weersomstandigheden van de afgelopen tijd maakt pijnlijk duidelijk dat de stad Utrecht nu of in de nabije toekomst al door extreem weer getroffen kan worden. Wat de vraag oproept of de gemeente daar nu al klaar voor staat. Welke meest kwetsbare gebieden in de stad worden het eerst aangepakt? Hoe voorkom je dat kwetsbare stadsbewoners nu al ziek worden van hittestress? Wat zijn de gevolgen als een valwind de stad Utrecht treft? Heeft de gemeente Utrecht daar een scenario voor klaar liggen?	Wij zijn het eens dat airco’s geen oplossing zijn voor hittestress voorkomen. In hoofdstuk 1 geven wij hier uitgebreid antwoord op hoe we hier mee omgaan. We hebben de prioriteiten op kaart gezet en de volgende stap wordt kijken welke eerste aan te pakken, dit valt samen met projecten van andere programma’s, want we willen zoveel mogelijk meekoppelen. Om te voorkomen dat huidige inwoners ziek worden hebben we een lokaal hitteplan

	Met het burgerwetenschap project Meet Je Stad Utrecht verzamelen wij sinds 2019 veel data over klimaat en creëren we bewustzijn voor klimaatverandering. Wij bouwen een lerende community van stadsbewoners op met een netwerk van meetstations in groene en versteende stadsbuurten en streven naar een ring van meetpunten om de stad heen waarmee we het stedelijk hitte-eiland effect kunnen bestuderen. Het is goed dat dit project ook diverse keren wordt genoemd in de Visie Klimaatadaptatie. Wij zijn blij met deze erkenning en willen in dit project nadrukkelijk samenwerken met de gemeentelijke organisatie. Graag zien wij daarom de gemeentelijke bijdrage aan dit project gecontinueerd. Ondersteuning van dit project draagt bij aan de bewustwording over klimaatverandering en het belang van klimaatadaptatie in de stad. Zo kunnen wij samen optrekken om de invloed van groene daken, schaduwrijke bomen en waterpartijen zichtbaar te maken. In de Visie wordt benoemd dat de gemeente maar zeggenschap heeft over 40 procent van de ruimte in de stad. Er wordt veel verwacht van particulieren die hun tegeltuin opbreken en groen aanplanten. Een prima zaak die ook de biodiversiteit en leefbaarheid in de stad vergroten. De uitdaging is om dit ook bij de bewoners van de stad in beeld en tussen de oren te krijgen. En om hen handelingsperspectief te bieden. Het Milieucentrum heeft hierover het afgelopen jaar in samenwerking met diverse partners online bijeenkomsten georganiseerd onder de titel ‘Jouw tuin klimaatproof’ waar veel interesse voor was. Wij zijn benieuwd naar de ambitie van de gemeente op het gebied van vergroening van particulier bezit. Daarbij gaat het niet alleen om tuinen, maar ook om vergroening van grote bedrijventerreinen. Daarnaast is het van belang om bewoners enthousiast te maken om samen zelf het initiatief te nemen om hun tuin en hun omgeving te vergroenen. Utrecht Natuurlijk en het Milieucentrum Utrecht nemen thans gezamenlijk, mede op uitnodiging van de gemeente, het initiatief tot een platform van groene zelfbeheerders. Het is van groot belang dat de gemeente in aansluiting op het uitgangspunt van “groen tenzij” de zelforganisatie van bewoners om te komen tot een gewaardeerde groene leefomgeving -in welke vorm ook- actief en blijvend ondersteunt. Het is in de praktijk van co-creatie, bouwend op bewustzijn, kennis en handelingsperspectief van bewoners dat klimaatadaptatie het krachtigst kan worden verankerd. Tenslotte vragen wij aandacht voor de link tussen klimaatmitigatie en klimaatadaptatie. Het lijken soms twee verschillende werelden maar ze hebben alles met elkaar te maken. Het is fijn dat er koele plekken worden gecreëerd in de nabijheid van je huis maar waar moet je ’s nachts naar toe? De inrichting van de woning en de mate van isolatie, zijn bepalend voor een gezonde nachtrust tijdens hitteperiodes. Zonnepanelen op een groen dak gaan klimaatverandering tegen en dragen bij aan een aangenamer leefklimaat in de stad. Twee vliegen in één klap. Nu extreme weersomstandigheden steeds dichterbij komen is dit het moment om serieus met stadsbewoners samen te werken, om klimaatverandering tegen te gaan en tevens die tegels te wippen!	ontwikkeld. Hier hebben we al mee proefgedraaid en wordt dit jaar nog vastgesteld. Voor het voorkomen van schade bij valwinden is geen scenario, maar de crisisorganisatie van de gemeente Utrecht en de Veiligheidsregio Utrecht is voorbereid op de (gevolgen van) een veelheid van scenario’s. Extreem weer is opgenomen in het risicoprofiel van de veiligheidsregio en krijgt zodoende extra aandacht in de preparatie van de crisisorganisatie. Wij willen graag groene tuinen met weinig verharding. In de visie geven we aan dat we dit willen stimuleren. Via onze bewustwordingscampagne Waterproof030 hebben we hier al acties op ondernomen, zoals deelname aan het NK Tegelwippen. De bedrijventerreinen zijn opgenomen als prioriteitsgebieden, omdat hier veel verharding en hittestress is. In ons netwerk Water en Klimaat en het uitvoeringsprogramma van de Regionale Adaptatie Strategie (RAS) is de aanpak van bedrijventerreinen als project opgenomen. Wij sluiten als gemeente hierbij aan. De inspraak heeft niet geleid tot aanpassingen in de visie.
26	"klimaatadaptatie"	Zie reactie 3

	Het is beschamend hoe naïef dit is. Dweilen met de kraan open en die kraan gaat steeds harder. Eerst die kraan dichtdraaien!! Zolang de toename van co2 (en andere broeikasgassen) niet tijdig gestopt wordt, heeft het NUL zin om over adaptatie te praten. KEIHARDE MAATREGELEN NU! De verwachting is dat rond 2050 er 1 billion klimaatvluchtelingen zullen zijn! Waar zijn de plannen om die op te vangen? De verwachting is dat het water de komende 20 jaar 15meter stijgt! Maar utrecht kan het niks schelen want de binnenstad ligt hoog genoeg. De verwachting is dat aan het eind van de eeuw het iq 15 punten daalt door een teveel aan CO2 en dus een tekort aan zuurstof in de lucht! Prioriteit nummer 1 is de klimaat hell die iedereen te wachten staat te beperken. dus niet aan komen zetten met wat extra plantsoen. en ja ik ben boos en verdrietig. en ja ik voel me machteloos als burger. Ik begrijp dat deze klimaatadaptatie van bovenaf komt. maar het is tijd om de bal terug te gooien en ze daarboven te vertellen dat ze met iets beters moeten komen. Zelfs als we slechts 1.5°C stijgen is deze adaptatie onzin. Wat ik graag zou willen zien: - Alle niet-elektrische personenauto's en motoren verbieden! - Subsidies op zuivel en vlees en vis-industrie afschaffen. In plaats daarvan een klimaatbelasting op zuivel en vlees. Zuivel en vlees zijn bovendien kankerverwekkender dan tabak. - Klimaatbelasting op vliegverkeer. - tja, eigenlijk alles wat een broeikasgas produceert belasten. - Eerlijke voorlichting! te beginnen met alle politici. De klimaatcrisis is niet van korte duur. als we NU niet alles inzetten, kan het nog duizenden jaren duren voor de planeet weer leefbaar wordt.	

3 Reacties op het concept Visie Water en Riolering

Visie Water en Riolering

Reactie belangstellenden op concept **Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeld. Alle persoonlijke en adresgegevens zijn geanonimiseerd**	**Antwoord**
Graag maak ik gebruik van de mogelijkheid om een zienswijze in te dienen op de ontwerp-visie Water en Riolering van de gemeente Utrecht. Ik heb de visie met belangstelling gelezen en kan me er goed in vinden. Het is belangrijk dat het watersysteem niet alleen vanuit de technische insteek wordt benaderd en dat de opgaven en aanpak in samenhang met de vele andere ruimtelijke en stedelijke thema's worden bekeken. In samenwerking met iedereen die een rol heeft, kan of zou moeten hebben. Alleen dan is het mogelijk om echt toekomstbestendige oplossingen te realiseren. 1. Een belangrijke ambitie is het sluiten van kringlopen en terugwinnen/hergebruiken van grondstoffen. Wat ik echter lees op pag 25 heeft me erg verontrust. Daar staat dat afgelopen jaren de meeste bagger uit Utrechtse watergangen is gebruikt voor het verondiepen van de Hoogekampse Plas bij Groenekan. Ik vraag me af of de gemeente beseft wat deze niet-schone bagger daar – een natuurplas, in trek bij watervogels – teweeg brengt. Er blijken namelijk veel milieuvreemde stoffen in de toegepaste bagger te zitten, o.a. veel piepschuim. Dit komt daar vervolgens in grote hoeveelheden boven drijven, zoals te zien op onderstaande foto uit februari 2019. Met name de ontelbare piepschuim bolletjes in de oevers vormen een bedreiging, omdat het niet wordt afgebroken. Bekend is dat dieren (vogels) dit voor voedsel aanzien, waar het zich ophoopt in het lichaam. Pas na diverse meldingen van een verontruste bewoner uit De Bilt werd maart 2020 een schoonmaakactie uitgevoerd (2e foto). In de zomer van 2020 leidde het hoge nutriëntengehalte in de bodem vervolgens ook tot een explosie van blauwalg (3e foto). Het kan best zijn dat het allemaal binnen de normen valt en dat de bagger volgens de protocollen correct is gecontroleerd en aangeleverd, maar deze normen passen in elk geval totaal niet bij de doelen van een natuurplas! 20% milieuvreemde stoffen (in gewicht!) levert nooit Gezond Water op. Bent u het me me eens dat dit zeer ongewenst is, dat het niet past bij onze zorgplicht en bij de kringloopgedachte en dat het indruist tegen onze ambities/beleidsregels van een diervriendelijke en gezonde leefomgeving? En dat we hier dus ook niet kunnen spreken van een nuttige toepassing? Het lijkt me ook in strijd met het gemeentelijk beleid om de verspreiding van plastics in het milieu tegen te gaan. Vandaar mijn oproep of de gemeente in de visie als beleidskeuze kan	1. Wij delen uw mening dat bagger alleen hergebruikt kan worden als deze schoon is en voldoet aan de gestelde voorwaarden. Wij weten dat de bagger die wij hebben aangeleverd bij de Hoogekampseplas steeds is gekeurd en getoetst, voordat ze is hergebruikt om te verondiepen. Omdat wij als gemeente niet betrokken zijn geweest bij de verondieping zelf, kunnen wij niet beoordelen of dit de oorzaak is van de verontreiniging die u heeft waargenomen. U kunt hiervoor het beste navraag doen bij Natuurmonumenten, de beheerder van de plas. Wel hebben wij n.a.v. uw reactie bij de betreffende tekst in paragraaf 3.4 in de Visie toegevoegd dat bagger alleen hergebruikt kan worden, voor zover de bagger voldoet aan de criteria voor hergebruik.

	toevoegen dat voor het nuttig inzetten van baggerspecie striktere normen/toepassingscriteria worden uitgewerkt, passend bij de bestemming, in lijn met de eigen waterkwaliteitsdoelen en duurzaamheidsambities. En/of als voorwaarde op te nemen dat de plastics en andere probleemstoffen/verontreinigingen eruit gefilterd worden, vóórdat ze worden aangeboden als herbruikbare bagger.	
2.	Wat ik in de beschrijving van het oppervlaktewatersysteem nog mis is de opmerking dat de (lokale) waterkwaliteit ook beïnvloed wordt door de aanwezigheid van water- en oeverplanten (en de variatie daarin). Ook allerlei waterdieren hebben invloed op de waterkwaliteit. Flora en fauna is dus niet alleen afhankelijk van de waterkwaliteit, maar ook een sturingsfactor. In combinatie met een natuurvriendelijke inrichting. Dit blijft ook onderbelicht in 3.6 Gezonde Waterkwaliteit (pag 25-26). Het is in mijn ogen een extra argument voor het versterken van de biodiversiteit in en langs het water. Oorzaak-gevolg en vice versa. Kan dit punt worden toegevoegd?	2. In paragraaf 5.4 beschrijven we het onderdeel ambitie de factoren die invloed hebben op de waterkwaliteit. Hier noemen we nadrukkelijk ook de aanwezige waterplanten, oeverplanten, vissen en andere fauna. Wij vinden dit voldoende. Behalve de aanpassing die we hebben doorgevoerd n.a.v. uw derde opmerking, hebben we de tekst in paragraaf 3.6 daarom op dit punt niet aangepast.
3.	Tevens mis ik hier de notie dat niet alle planten en dieren een goede uitwerking hebben, omdat sommige soorten de neiging hebben andere weg te concurreren of ziekten, plagen en/of schade veroorzaken. En dat het daarom belangrijk is om te zorgen voor een goede variatie planten en dieren die elkaar in evenwicht houden. Naast de Utrechtse soortenlijst zou daarom ook een lijst toegevoegd moeten zijn van de probleemsoorten. Kan zo'n lijst er komen, met inbegrip van de omstandigheden waaronder ze gedijen, de schade die ze veroorzaken en de aanpak om ze in te dammen/de schade te minimaliseren? Ofwel een verwijzing waar dit is terug te vinden?	3. U heeft gelijk dat dit onderwerp ontbreekt in de visie. Wij hebben daarom in paragraaf 3.6 na de beschrijving van de Utrechtse soortenlijst de volgende alinea toegevoegd: "Naast soorten die we willen beschermen in Utrecht zijn er ook soorten planten en dieren die we bestrijden. Over het algemeen betreft dit soorten die hier van nature niet voorkomen en de gezondheid, de werking van het water- en rioleringssysteem of de biodiversiteit aantasten, de zogenaamde invasieve exoten. Voorbeelden hiervan zijn de Amerikaanse rivierkreeft en de reuzenberenklauw. Onder regie van de provincie werken we samen met buurgemeenten, waterschappen en Rijkswaterstaat aan plannen om de invasie exoten te bestrijden".
4.	Extra aandacht wil ik vragen voor een goede borging van de ecologische doelen en ambities in de (dagelijkse) uitvoering van het beheer en onderhoud., zowel als het gaat om de eigen diensten als om uitbestede werkzaamheden. Er zijn teveel negatieve voorbeelden dat het niet afdoende is om beleidsregels en afspraken op papier te zetten. Wordt dit in het Programma verder uitgewerkt? Zodat het per ongeluk afmaaien of verwijderen van met zorg ontwikkelde natuur wordt voorkomen/geminimaliseerd? Zowel projectleiding als ook op de werkvloer moet men weten wat wel/niet de bedoeling is.	4. In paragraaf 5.4 bij het onderdeel strategie beschrijven wij de belangrijkste keuzes die we maken bij het beheer en onderhoud om de belangen voor de ecologie te borgen. Wij vinden dat we dit onderwerp hiermee voldoende behandeld hebben. Voor een uitgebreidere beschrijving verwijzen wij u naar de gedragscode flora en faunawet van de gemeente Utrecht op de website met het gemeentelijke groenbeleid.
5.	pag 39 n.a.v. het 1e beleidskaderpunt onder beleidskeuze 7: Is het wel reëel om te beloven dat bij buien met een intensiteit die gemiddeld 1x per jaar optreden, totaal geen water op het straatoppervlak blijft staan? Gaat het er niet meer om in welke mate en hoe lang water op straat acceptabel is? Af en toe een plasje, of een nat geultje tegen de stoeprand of in het midden van de weg, is toch niet zo erg? Is het niet wat overdreven (en kostbaar) als we bij 1x per jaar de grens leggen?	5. In de Visie hebben wij bij beleidskeuze 7 aangegeven dat wij ons inspannen om de door u beschreven doelstelling te halen. Dit is wat anders dan dat wij beloven dat dit ook altijd lukt, oftewel een resultaatsverplichting. Zoals u terecht stelt kunnen wij dit niet beloven. Vandaar dat wij onze doelstelling nadrukkelijk beschrijven als een inspanningsverplichting om onze riolering en wegverharding op dit niveau te krijgen. Wij hebben de tekst in de Visie niet aangepast.

	6. In hoeverre biedt de Visie Water en Riolering de ruimte dat ook bewoners/collectieven die niet direct aangrenzend eigenaar zijn een rol kunnen spelen in het beheer/onderhoud van bv natuurvriendelijke oevers/vegetatie-eilanden/objecten t.b.v. flora en fauna? Kan hiervoor in 5.4.4 een punt worden toegevoegd? Is de Visie Water en Riolering vervolgens wellicht een logische plek om aan te geven hoe de gemeente wil stimuleren/ondersteuning bieden aan bewoners/initiatiefnemers die zelf met voorstellen komen om het watersysteem in de openbare ruimte komen te verbeteren? Of is het de bedoeling om dit in één van de andere visies/programma's aan de orde te stellen? In dat geval hoor ik graag waar ik dat kan terug vinden.	6. Wij delen uw mening dat dit punt nu ontbreekt. Daarom hebben we in paragraaf 5.4.4 de volgende tekst toegevoegd: "Voor het aanplanten en maaien van watergangen en oevers geldt dat wij conform ons zelfbeheerbeleid ervoor open staan om dit onderhoud te laten uitvoeren door bewoners, omdat die meer maatwerk kunnen leveren".
	7. tenslotte nog een paar opmerkingen bij de kaarten: - Ambitiekaart oppervlaktewaterkwaliteit (pag 69): klopt het dat er geen enkele watergang als doel 'natuurlijk' heeft gekregen? Zo ja, heeft echt geen enkel water die potentie? En waarom ontbreekt landgoed Amelisweerd op de kaart? Welke doelen hebben de watergangen daar? - Kunnen ook de namen van de watergangen op de kaarten worden ingevoegd (niet alleen de straatnamen ernaast)? Verder is het vreemd dat de enige naam die erin staat verkeerd is: namelijk in de Oude Gracht staat Vecht.	7. Het klopt dat geen enkele watergang als doel "natuurlijk" heeft gekregen. Samen met Hoogeheemraadschap De Stichtse Rijnlanden achten wij dit momenteel niet haalbaar. Een verwijzing naar de onderbouwing van de ambities hebben wij toegevoegd bij de online versie van de kaart. Landgoed Amelisweerd ligt grotendeels in de gemeente Bunnik en is daarom buiten beschouwing gebleven. De namen van de watergangen zijn onderdeel van de achtergrondkaart. Deze kunnen wij niet aanpassen waardoor helaas in de Oude Gracht de naam Vecht staat.

Memo

Aan
Marit Linckens - Gemeente Utrecht
Joram van der Schans – Gemeente Utrecht

Datum
28 juli 2021

Contactpersoon
M.T. van Wijnen
Marvin.van.wijnen@waternet.nl

Doorkiesnummer
020-608 54 67

Mobiel nummer
06-20 01 18 33

Onderwerp
Reactie Visie Klimaatadaptatie Utrecht & Visie Water en Riolering Utrecht

Visie Water en Riolering Utrecht:
Het waterschap Amstel, Gooi en Vecht complimenteert de gemeente Utrecht met de visie Water en Riolering Utrecht. De visie geeft duidelijk de ambities en uitdagingen weer voor het thema water in de gemeente Utrecht.

Het waterschap Amstel Gooi en Vecht merkt op dat de visie Water en Riolering Utrecht afwijkt van de “Afspraken Klimaatadaptief Bouwen” van de Provincie Utrecht (vastgesteld op 16 juli). Voor wateroverlast is er de prestatie-eis van 50 mm neerslag verwerken (geïnfiltreerd, vastgehouden en/of geborgen) op eigen terrein of in het plangebied. De voorzieningen voeren de eerste 24 uur vertraagd af en zijn na maximaal 60 uur weer beschikbaar. De presentatie-eis opgesteld door de Provincie Utrecht ziet het Waterschap Amstel Gooi en Vecht dan ook als de uitwerking van de opgave voor het thema water:
“We maken een stad waarvan de bodem als spons werkt. We houden minimaal 90% en bij voorkeur 100% van onze jaarlijkse neerslag vast op de plek waar deze gevallen is.”

Visie Klimaatadaptatie Utrecht:
Het waterschap Amstel Gooi en Vecht complimenteert de gemeente Utrecht met de visie Klimaatadaptatie Utrecht. Het waterschap Amstel, Gooi en Vecht werkt graag samen met de gemeente Utrecht aan de implementatie van de visie bij projecten en plannen.

Bij de uitwerking van de visie klimaatadaptatie ziet het Waterschap Amstel, Gooi en Vecht raakvlakken met de “Afspraken Klimaatadaptief Bouwen” van de Provincie Utrecht. Hierin zijn al prestatie-eisen opgenomen voor hitte, droogte, wateroverlast, biodiversiteit & natuurinclusiviteit, bodemdaling en gevolgenbeperking van overstromingen. Het waterschap Amstel, Gooi en Vecht adviseert de gemeente Utrecht om deze presentatie-eisen over te nemen voor de uitwerking van de visie Klimaatadaptatie.

HOOGHEEMRAADSCHAP
DE STICHTSE
RIJNLANDEN

veilige dijken • droge voeten • schoon water

Gemeente Utrecht
t.a.v. dhr. E. Rebergen
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Datum	Contactpersoon	Telefoonnummer
22 juli 2021	Ir. N. Admiraal	+3130 634 5779
Uw brief d.d.	**Uw kenmerk**	**Ons kenmerk**
		1795622
Onderwerp		**Bijlage(n)**
Reactie op Water- en rioleringsvisie		

Geachte heer Rebergen,

Op 17 juni jl. hebben wij van u het eindconcept van de Water- en rioleringsvisie van gemeente Utrecht ontvangen. In deze brief ontvangt u onze reactie op deze water- en rioleringsvisie. Onze reactie op de visie klimaatadaptatie staat in de brief met kenmerk 1796114.

Proces voorafgaand
In de eerste plaats willen wij u bedanken voor de betrokkenheid van het waterschap bij de totstandkoming van de visie. Tijdens een tweetal overlegmomenten hebben wij onze inbreng op de visie kunnen geven.

Onze conclusie
Speerpunten in de Water- en rioleringsvisie zijn klimaatadaptatie, verduurzamen & circulariteit en het integraal oppakken van de opgaven in de openbare ruimte. Tevens wordt op lange termijn het vuilwater en het hemelwater vrijwel volledig ontvlochten. Zowel vanuit de waterketen als vanuit de opgaven rondom klimaatadaptatie juichen wij deze ontwikkeling van harte toe. Hiermee worden de juiste accenten in de visie gelegd voor een waterrobuuste, duurzame en gezonde leefomgeving.

Onze opmerkingen
Tijdens het overleg op 5 juli jl. hebben wij een aantal punten aangeven waarop de visie nog verheldering of aanvulling behoeft. Hieronder geven wij een korte samenvatting hiervan.

1. Belangrijk inhoudelijk punt voor het waterschap is het afkoppelen van verhard oppervlak en de wijze waarop de afvoer naar het oppervlakte water plaatsvindt. Van belang is dat het waterschap betrokken wordt bij de totstandkoming van deze projecten in het kader van waterkwantiteit en –kwaliteit. In het kader van waterkwaliteit vragen wij u om e.e.a. conform het afkoppelschema uit het Regionaal Afvalwaterketenbeleid vorm te geven.
2. De gemeente wil in beginsel het vuilwater en het hemelwater volledig van elkaar scheiden. Wij kunnen ons van harte vinden in dit uitgangspunt, maar vragen u rekening te houden met de kans op fout-aansluitingen in de toekomst. In de visie missen wij nog hoe de gemeente voorkomt dat er onverhoopt vuilwater via het hemelwaterstelsel in het oppervlakte water terecht komt.

Poldermolen 2
Postbus 550
3990 GJ Houten
T (030) 634 57 00
post@hdsr.nl
www.destichtserijnlanden.nl

3. In de visie ontbreekt nog hoe de gemeente, in het licht van de opgaven, aankijkt tegen levensduurverlenging van riolering (o.a. door middel van 'relinen') of dat de gemeente altijd overgaat tot het vervangen van riolen. Een afwegingskader hiervoor zou, mede in het licht van doelmatigheid, wenselijk zijn.
4. Uit de visie blijkt nog onvoldoende of de genoemde ambities om wateroverlast te voorkomen overal gehaald worden met (enkel) de voorgestelde vervangingsopgave. Naast het vervangen van riolen moet nl. ook de openbare ruimte waterrobuust worden ingericht. Wij merken op dat de visie (of het rioleringsprogramma) hierop nog aanscherping behoeft.
5. In de visie wordt aangegeven dat de gemeente 90% van de jaarlijkse neerslag wil vasthouden op de plek waar deze valt. Hierbij wordt nog niet gekwantificeerd hoeveel mm neerslag moet worden vastgehouden bij nieuwbouw en herstructurering. In navolging van de afspraken klimaatadaptief bouwen, die recent zijn opgesteld binnen Provincie Utrecht, zouden wij graag concrete ambities in mm in de visie benoemd willen zien. Hierbij is zowel een minimale ondergrens (15mm bij herstructurering en 45 mm bij nieuwbouw) als een ambitie (40mm -70 mm) te formuleren.
6. In de visie wordt aangegeven dat de gemeente zich samen met het waterschap inspant om de grondwaterstand binnen een vastgestelde bandbreedte te laten fluctueren. Wij geven aan dat het handelingsperspectief van de overheid (waterschap en gemeente) hierin beperkt is en dat het wenselijk is dit ook te benoemen in de visie en te communiceren richting inwoners, die te maken hebben met grondwaterproblematiek.
7. In de visie ontbreekt nog hoe de gemeente aankijkt tegen het aspect van decentrale of 'nieuwe sanitatie' mede in het licht van verduurzamen & circulariteit. Het zou wenselijk zijn dit thema op te nemen in de visie en bijvoorbeeld aan te geven dat dit een onderzoeksopgave is samen met de regio en het waterschap.
8. Een laatste aspect is de te verwachten afvoer van vuilwater naar de zuivering in de toekomst en het in 2014 gesloten afvalwaterakkoord tussen gemeente en waterschap. Wij stellen voor om dit aspect de komende tijd verder te onderzoeken en op basis van de uitkomsten het afvalwaterakkoord te actualiseren.

Tot slot
Wij danken u voor onze betrokken en de verwerking van onze opmerkingen bij de totstandkoming van de visie en kijken uit naar de verdere samenwerking tussen de gemeente en het waterschap in de afvalwaterketen en het stedelijke water. In dat licht willen wij u nog op wijzen op de lange termijn zuiveringsvisie die het waterschap momenteel opstelt. Dit is een integrale visie op de toekomst van de waterketen, waarbij wij u als ketenpartner heel graag betrekken.
Wanneer de water- en rioleringsvisie is vastgesteld door de gemeenteraad ontvangen wij graag een (digitale) versie hiervan.

Mocht u naar aanleiding van deze brief nog vragen hebben, dan kunt u contact opnemen met de heer N. Admiraal. Hij is bereikbaar op telefoonnummer (030) 634 57 79 of per e-mail nico.admiraal@hdsr.nl.

Met vriendelijke groet,
Dijkgraaf en hoogheemraden,
namens hen,

Mevrouw E. van Grol
Directeur Sterke Lekdijk(HWBP) en Manager Ontwikkeling, Strategie en Advies

Burgemeester en Wethouders
Postadres Postbus 16200, 3500 CE Utrecht
Telefoon 14 030
www.utrecht.nl/

Gemeente Utrecht

Waterschap Amstel, Gooi en Vecht
Postbus 94370
1090 GJ AMSTERDAM

Behandeld door	E.W. Rebergen	**Datum**	
Doorkiesnummer	030 - 28 64332	**Ons zaaknummer**	8877404
E-mail	e.rebergen@utrecht.nl	**Onderwerp**	inspraakreactie op de Visie Water en Riolering Utrecht
Bijlage(n)	Reactienota Visie Water en Riolering		
Uw kenmerk		**Verzonden**	
Uw brief van	28 juli 2021	Bij antwoord datum, zaaknummer en onderwerp vermelden	

Geachte heer, mevrouw,

Wij danken u voor uw inspraakreactie op de Visie Water en Riolering Utrecht die wij met belangstelling hebben gelezen. Wij zijn blij dat u vindt dat de visie duidelijk de ambities en uitdagingen weergeeft voor het thema water in de gemeente en danken u voor uw complimenten. U heeft echter ook een duidelijk bezwaarpunt met betrekking tot de waterberging op eigen terrein, waar wij in de volgende alinea nader op ingaan.

U constateert terecht dat de doelstelling op het gebied van waterberging op eigen terrein in de visie Water en Riolering Utrecht afwijkt van de prestatie-eis in de “Afspraken Klimaatadaptief Bouwen” van de Provincie Utrecht. De prestatie-eis in de afspraken van de Provincie betreft het verwerken van minimaal de eerste 50 mm neerslag op eigen terrein of in het plangebied voordat (geïnfiltreerd, vastgehouden en/of geborgen) op eigen terrein of in het plangebied, voordat overtollig hemelwater wordt geloosd op oppervlaktewater of de openbare riolering. Deze eis betekent dat elk plan nagenoeg 100% van alle buien moet kunnen verwerken op het eigen perceel. Slechts gemiddeld eenmaal per 10 jaar mag overtollige neerslag afgevoerd worden naar openbaar gebied. Voor een perceel van 100 m^2 betekent deze eis een waterberging van 50 mm dat 5.000 liter tijdelijk op het eigen perceel verwerkt en geborgen moet kunnen worden. Onze eigen doelstelling gaat uit van het bergen van minimaal 90% van de jaarlijkse neerslag, waarvoor bij de gangbare grondslag in Utrecht 15 mm ofwel bij een perceel van 100 m^2 1.500 liter water geborgen moet worden.

Wij hebben de afgelopen jaren in diverse herinrichtings- en nieuwbouwprojecten geprobeerd de hoge waterbergingseis te realiseren. Wij constateren daarbij dat dit ruimtelijk forse consequenties heeft en daarbij tot aanzienlijk hogere investeringskosten leidt. Zeker bij herinrichtingen en bij kleinschalige nieuwbouw op inbreidingslocaties is deze eis ruimtelijk zeer lastig in te passen. Daarnaast zijn wij van mening dat het in hoog stedelijk gebied vaak doelmatiger en robuuster is om de extra waterberging te concentreren in robuuste groen- of oppervlaktewaterstructuren. Wij hebben dit ook steeds aangegeven bij het tot stand komen van de “Afspraken Klimaatadaptief Bouwen” en dit is ook één van de redenen dat wij deze afspraken nog niet ondertekend hebben.

Gezien het voorafgaande hebben wij besloten om onze eigen waterbergingsdoelstelling in de Visie Water en Riolering te handhaven. Wel hebben wij de mogelijkheid toegevoegd dat we in specifiek aan te wijzen locaties een hogere waterbergingseis kunnen opleggen en dat dit in elk geval geldt bij een

aanzienlijke toename van het verhard oppervlak. We werken graag met u samen om te bepalen in welke situaties het opleggen van een hogere eis noodzakelijk is en hoe we deze eis uitwerken in handhaafbare omgevingsplanregels.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Burgemeester en Wethouders
Postadres Postbus 16200, 3500 CE Utrecht
Telefoon 14 030
www.utrecht.nl/

Gemeente Utrecht

Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden
Postbus 550
3990 GJ HOUTEN

Behandeld door	E.W. Rebergen	**Datum**	
Doorkiesnummer	030 - 28 64332	**Ons zaaknummer**	8877404
E-mail	e.rebergen@utrecht.nl	**Onderwerp**	Inspraakreactie op de Visie Water en Riolering Utrecht
Bijlage(n)	Reactienota Visie Water en Riolering		
Uw kenmerk	1795622	**Verzonden**	
Uw brief van	22 juli 2021	Bij antwoord datum, zaaknummer en onderwerp vermelden	

Geachte heer, mevrouw,

Wij danken u voor uw inspraakreactie op de Visie Water en Riolering Utrecht die wij met belangstelling hebben gelezen. Wij zijn blij dat u vindt dat de visie duidelijk de ambities en uitdagingen weergeeft voor het thema water in de gemeente en danken u voor uw complimenten. U heeft echter ook een achttal punten waarop u graag verheldering of aanvulling ziet. Hieronder behandelen wij die puntsgewijs.

1. Afkoppelen verhard oppervlak
   U vraagt ons om op te nemen dat het afkoppelen wordt uitgevoerd volgens het afkoppelschema uit het Regionale Afvalwaterketenbeleid om de oppervlaktewaterkwaliteit te waarborgen.
   Wij delen uw mening dat bij het afkoppelen de gevolgen voor de oppervlaktewaterkwaliteit meegewogen moeten worden. Daarom hebben we bij Beleidskeuze 3: "Bij vervanging is het scheiden van afvalwater en hemelwater het uitgangspunt" als extra criterium toegevoegd dat "Het hemelwater dat op het riool wordt geloosd dermate vervuild is dat het terugbrengen in de bodem of oppervlaktewater zonder zuiveringsstap onverantwoord is." Verder hebben we bij onze voorkeursvolgorde voor de verwerking van hemelwater toegevoegd dat "infiltratie ook de voorkeur boven lozing op oppervlaktewater heeft vanwege de zuiverende werking van de bodem". Wij gaan ervan uit hiermee de hoofdlijn uit het afkoppelschema te hebben weergegeven. Een directe verwijzing naar het Regionale Afvalwaterketenbeleid vinden wij niet gepast, omdat dit beleid nooit bestuurlijk is vastgesteld door de deelnemende partijen aan de regionale samenwerking.

2. Omgaan foutieve aansluitingen vuilwater op hemelwaterstelsels
   U vraagt ons om in de visie aan te geven hoe wij voorkomen dat vuilwater als gevolg van foutieve aansluitingen via het hemelwaterstelsel het oppervlaktewater kan vervuilen.
   Wij zijn van mening dat we dit via onze voorkeursvolgorde voor het omgaan met hemelwater voldoende hebben geborgd, waarbij we kiezen voor infiltratie voor directe lozing op oppervlaktewater. Wij hebben de tekst in de visie, behalve wat we bij punt 1 aangeven, verder niet

aangepast. Daarnaast leren eerdere onderzoeken naar foutieve aansluitingen in onze gemeente dat deze problematiek zeer gering is. Mocht u toch merken dat de oppervlaktewaterkwaliteit negatief beïnvloed wordt door hemelwaterlozingen, dan zijn wij altijd bereid om samen met u de oorzaak te onderzoeken en foutieve lozingen te verhelpen.

3. Relining versus vervanging
   U vraagt ons in de Visie aan te geven hoe wij aankijken tegen levensduurverlenging van riolen door relining versus het vervangen van riolen.
   U heeft gelijk dat dit onderwerp ontbreekt in de visie. Wij hebben daarom in de tekst onder beleidskeuze 1 "We verhogen de jaarlijkse vervangingsopgave van de riolering" de volgende tekst toegevoegd: "Onder vervangen verstaan we ook het handhaven en verstevigen en renoveren van de bestaande buis zodat deze weer minimaal 70 jaar meekan. Dit noemen we relinen. De keuze om te kiezen voor relinen in plaats van vervangen hangt af van een groot aantal factoren, zoals de ligging en toestand van het bestaande riool, mate van overlast bij vervanging en het verschil in kosten en is altijd een maatwerkafweging".

4. Ambitie wateroverlast voorkomen in relatie tot vervangingsopgave
   U geeft aan dat uit de visie nog onvoldoende blijkt of de genoemde ambities om wateroverlast te voorkomen overal gehaald worden met (enkel) de voorgestelde vervangingsopgave.
   Het klopt dat wij in de visie nog niet aangeven of wij via de vervangingsopgave en andere herinrichtingen de doelstellingen om wateroverlast te voorkomen overal geen realiseren. Dit is omdat we nog niet weten of alle locaties die nu uit de stresstest als kwetsbaar naar voren komen ook daadwerkelijk kwetsbaar zijn. Het kan namelijk ook zijn dat het gehanteerde model in de stresstest fouten bevat. Daarom hebben we bij Beleidskeuze 10: "Locaties met een grote kans op wateroverlast door extreme neerslag pakken we met spoed op" ook aangegeven dat we "Conform de visie Klimaatadaptatie potentiële knelpuntlocaties de komende jaren eerst nader onderzoeken. Afhankelijk van de bevindingen wordt een aanpak uitgewerkt in het programma Water en Riolering." Wij vinden dat we uw vraag in de visie hiermee voldoende hebben beantwoord en hebben de tekst verder niet aangepast.

5. Concrete ambities waterberging
   U geeft aan dat u in de visie graag concrete ambities voor waterberging bij nieuwbouw en herstructurering benoemd wil zien, bij voorkeur uit te drukken in mm waterberging. Daarbij adviseert u een minimale ondergrens (15mm bij herstructurering en 45 mm bij nieuwbouw) en een ambitie (40mm -70 mm) te formuleren. Dit in navolging van de afspraken klimaatadaptief bouwen, die recent zijn opgesteld binnen de Provincie Utrecht.
   De Visie bevat wel degelijk een concrete doelstelling voor waterberging bij zowel herstructurering als nieuwbouw, te weten 15 mm ofwel 15 liter hemelwater per m2 aangesloten verharding bij de gangbare bodemopbouw in de gemeente Utrecht.

   Wij hebben de afgelopen jaren in diverse herstructurerings- en nieuwbouwprojecten geprobeerd een hogere hoge waterbergingseis te realiseren. Wij constateren daarbij dat dit ruimtelijk forse consequenties heeft en daarbij tot aanzienlijk hogere investeringskosten leidt. Zeker bij herinrichtingen en bij kleinschalige nieuwbouw op inbreidingslocaties is deze eis ruimtelijk zeer lastig in te passen. Daarnaast zijn wij van mening dat het in hoog stedelijk gebied vaak doelmatiger en robuuster is om de extra waterberging te concentreren in robuuste groen- of oppervlaktewaterstructuren. Wij hebben dit ook steeds aangegeven bij het tot stand komen van

de “Afspraken Klimaatadaptief Bouwen” en dit is ook één van de redenen dat wij deze afspraken nog niet ondertekend hebben.

Gezien het voorafgaande hebben wij besloten om onze eigen waterbergingsdoelstelling in de Visie Water en Riolering te handhaven. Wel hebben wij de mogelijkheid toegevoegd dat we in specifiek aan te wijzen locaties een hogere waterbergingseis kunnen opleggen en dat dit in elk geval geldt bij een aanzienlijke toename van het verhard oppervlak. We werken graag met u samen om te bepalen in welke situaties het opleggen van een hogere eis noodzakelijk is en hoe we deze eis uitwerken in handhaafbare omgevingsplanregels.

6. Invloed fluctuatie grondwaterstand
   U geeft aan dat het handelingsperspectief van de overheid (waterschap en gemeente) om de grondwaterstand binnen een bepaalde bandbreedte te laten fluctueren beperkt is en dat het wenselijk is dit ook te benoemen in de visie en te communiceren richting inwoners, die te maken hebben met grondwaterproblematiek.
   Wij delen uw mening dat waterschap en gemeente niet alle grondwateroverlastproblemen kunnen oplossen. Daarom spreken wij in de visie ook nadrukkelijk van een inspanningsverplichting en geven wij aan in welke situaties wij wel en niet in actie komen. Wij vinden dat wij hiermee de beperkingen van gemeente en waterschap voldoende hebben benoemd en zien geen reden om de tekst op dit punt aan te passen.

7. Nieuwe sanitatie
   In de visie ontbreekt nog hoe de gemeente aankijkt tegen het aspect van decentrale of 'nieuwe sanitatie' mede in het licht van verduurzamen & circulariteit.
   Wij delen uw mening dat dit punt ten onrechte niet wordt benoemd. Wij hebben de tekst in paragraaf 5.1 over de inzameling van afvalwater aangevuld. Hierbij hebben we aangegeven dat wij op dit moment binnen de bebouwde kom bij nieuwbouwontwikkelingen geen alternatieve decentrale verwerkingsvormen voor afvalwater (nieuwe sanitatie genoemd) gaan onderzoeken, omdat wij de centrale zuivering als meest doelmatige plek vinden om afvalwater te zuiveren en energie en grondstoffen terug te winnen. Bij grotere nieuwbouwlocaties buiten de bestaande bebouwde kom, zoals mogelijk Rijnenburg, zien wij die mogelijkheden daarentegen wel.

8. Toekomstige afvoer van vuil water naar de zuivering
   U stelt voor de te verwachten afvoer van vuilwater naar de zuivering in de toekomst de komende tijd verder te onderzoeken en op basis van de uitkomsten het in 2014 gesloten afvalwaterakkoord tussen gemeente en waterschap te actualiseren.
   Wij maken graag gebruik van dit aanbod. In paragraaf 3.2 over de Groei van de Stad hebben wij al aangegeven hoe wij verwachten dat het aanbod huishoudelijk afvalwater zich tot 2040 zal ontwikkelen. Wij voorzien een toename van circa 30% als gevolg van de groei van het aantal inwoners van de stad, die vooral gevolgen heeft voor de zuivering aan de Brailledreef.
   We hebben hier de afgelopen jaren al samen verkend of de zuivering in de toekomst naar een andere locatie verplaatst kan worden en gaan graag ook met u in gesprek over wat er nodig is in de tussenliggende periode om een goede zuivering van het afvalwater te kunnen garanderen.

Wij danken u nogmaals voor uw inspraakreactie en zien uit naar een goede voortzetting van onze samenwerking.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,