

# Verslag openbare ochtendvergadering commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte

**Datum** donderdag 11 januari 2024  
**Locatie** Stadhuisbrug 1, Utrecht, Stadhuis  
**Verslag door** mevrouw C. Hilhorst (Notuleerservice Nederland)

## Aanwezigen

De voorzitter, dhr. G. te Hoonte, de wethouder mw. L. van Hooijdonk, de commissiegriffier dhr. J. Drost, mw. M. Friele, de griffiemedewerker dhr. W. Overbeek, de leden, mw. K. Alblas (ChristenUnie), dhr. D. Bosch (UtrechtNu!), dhr. F. Dekkers (GroenLinks), dhr. G. Dijkstra (EenUtrecht), dhr. H. Dijkstra (CDA), dhr. M. van Heuven (PvdD), mw. J. Kleinrensink (GroenLinks), lid M. Minnaert (BIJ1), dhr. C. Nykvist (Stadsbelang Utrecht), mw. A. Oudejans (Student & Starter), dhr. V. Paalman (Horizon), dhr. M. de Pagter (VVD), mw. C. Passier (Volt), dhr. T. Stam (PvdA), dhr. B. van Steeg (CDA), dhr. H. Stellinga (CDA), mw. N. Stylianou (D66), dhr. M. Talhaoui (PvdA), dhr. M. Usta (DENK), dhr. J. Vasters (D66), mw. J. Zwinkels (CDA)

## Afwezigen

## Inhoud

|                                                                                          |   |
|------------------------------------------------------------------------------------------|---|
| 1. Opening                                                                               | 1 |
| 2. Vaststellen agenda commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte van 11 januari 2024 | 2 |
| 3. Vaststellen van ingekomen agenderingen (Procedure)                                    | 2 |
| 4. Verslagen                                                                             | 6 |
| 5. Toezeggingen/Moties                                                                   | 6 |
| 6. Ingekomen stukken                                                                     | 6 |
| 7. Raadsvoorstel Afwegingskader verharding hoofdfietsroutes                              | 6 |
| 8. Raadsvoorstel Ruimtelijk Toekomstperspectief Zuidpoort                                | 9 |

## 1. Opening

De **voorzitter** opent de ochtendvergadering om 10.00 uur en heet iedereen welkom. Hij bedankt mevrouw Snippe voor haar inzet als plaatsvervangend voorzitter en wenst haar geluk voor haar toekomst. Vandaag zijn twee commissiegriffiers aanwezig. Hij heet mevrouw Friele welkom als nieuwe commissiegriffier.

Hij stelt vast dat er geen mededelingen zijn van commissie- en/of collegeleden.

## 2. Vaststellen agenda commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte van 11 januari 2024

De **voorzitter** meldt dat de spreektijden zijn aangepast naar aanleiding van de wisselingen bij Student & Starter.

De heer **Dijkstra** (EenUtrecht) verzoekt agendapunt 12: 'Baas in eigen groen' te verdagen naar de volgende commissievergadering, omdat hij ook bij commissie VBF aanwezig moet zijn.

De **voorzitter** stelt voor de spreektijden te handhaven en dit agendapunt in de volgende commissie te agenderen met nieuwe spreektijden. Hij stelt vast dat dit akkoord is. De agenda wordt gewijzigd vastgesteld.

## 3. Vaststellen ingekomen agenderingen (Procedure)

De **voorzitter** meldt dat op iBabs de behandelvoorraad met een toelichting is terug te vinden.

### 3.1 Raadsvoorstel Wijziging van de Verordening Parkeerbelasting 2024 voor het heffen van parkeerbelasting stadsbreed

De **voorzitter** memoreert dat dit voorstel in de vorige vergadering niet rijp voor agendering werd geacht en dat afspraken met het college zijn gemaakt over aanvullende werkzaamheden. Het college heeft een aanvullende brief daarover toegezonden.

De heer **De Pagter** (VVD) bevestigt dat het voorstel aan het college is terug gegeven om een aantal zaken verder uit te werken en een aangepast voorstel aan de raad te sturen. Het college is van mening dat dit niet nodig is.

De aanpak betaald parkeren is onderdeel van de omgevingsvisie. Per 1 januari jl. is de Omgevingswet van kracht geworden wat betekent dat de raad een besluit moet nemen over een wijziging. Voorgesteld wordt dit extern juridisch te laten toetsen voordat de agendering wordt behandeld. Hij stelt voor dit in februari te agenderen. Hierover moet duidelijkheid zijn voordat het verder wordt behandeld in een raadsinformatiebijeenkomst.

De **voorzitter** concludeert dat VVD voorstelt het voorstel niet nu te agenderen, maar de volgende keer in de behandelvoorraad te laten terugkomen inclusief een extern juridisch advies.

De heer **Dekkers** (GroenLinks) stelt dat elke partij juridisch advies kan inwinnen. Wat GroenLinks betreft kan dit worden geagendeerd voor de volgende commissie zoals voorgesteld in het voorstel.

De heer **Vasters** (D66) sluit zich aan bij het betoog van GroenLinks. Wat D66 betreft kan het voorstel inhoudelijk worden besproken.

De heer **Talhaoui** (PvdA) sluit zich aan bij het betoog van D66.

De heer **Van Steeg** (CDA) vindt een debat lastig omdat de onderbouwing van de koppeling met de parkeermodule nog dun is. Als een fractie juridische onderbouwing wenst, dan moet daar tijd voor worden genomen. Dit kan een commissievergadering worden doorgeschoven.

De heer **Van Heuven** (PvdD) wil met dit onderwerp aan de slag gaan. Er wordt al langer gesproken over het invoeren van betaald parkeren. Het inwinnen van juridisch advies staat behandeling in februari a.s. niet in de weg. Wellicht komt eruit hoe het anders of beter kan worden behandeld, maar bespreken is mogelijk.

Mevrouw **Passier** (Volt) vindt het een lastige discussie. Volt staat hier inhoudelijk achter, maar vindt het proces erg belangrijk. Volt hoopt dat het inwinnen van extern juridisch advies de angel uit de discussie haalt en steunt het voorstel van VVD.

Mevrouw **Oudejans** (Student & Starter) vindt het prima als VVD juridisch advies wil inwinnen, maar wat Student & Starter betreft staat dat behandeling in februari a.s. niet in de weg.

Mevrouw **Alblas** (ChristenUnie) meldt dat dit wat ChristenUnie betreft voor de volgende vergadering kan worden geagendeerd. In de tussentijd kan aan de slag worden gegaan met een second opinion.

5 De heer **Usta** (DENK) laat weten dat DENK het voorstel van VVD steunt.

Lid **Minnaert** (BIJ1) deelt mee dat BIJ1 het voorstel van VVD steunt.

De heer **Dijkstra** (EenUtrecht) geeft aan dat EenUtrecht het VVD-voorstel steunt.

10 Wat EenUtrecht betreft zou het niet nodig zijn, omdat in een beleidsnota moet worden aangegeven waarom en hoe betaald parkeren wordt ingevoerd. Er moet een referendabel besluit kunnen worden genomen door de raad omdat de stad in staat moet zijn een referendum op dat besluit te organiseren.

15 De hele raad moet, los van juridisch advies, aandringen op een visie/nota waarin betaald parkeren wordt toegelicht met alle voor- en nadelen zodat daarover een ordentelijk besluit kan worden genomen. Pas daarna moet het worden vertaald in de verordening.

De heer **Nykvis**t (Stadsbelang Utrecht) volgt de VVD in dezen.

20 De heer **Bosch** (Utrecht Nu!) steunt het voorstel van VVD.

De heer **Paalman** (Horizon) steunt de VVD in dezen.

25 De **voorzitter** concludeert dat de opdracht aan het college is het voorstel inclusief juridisch advies de volgende vergadering voor te leggen aan de raad. Hiermee is het voorstel van de VVD aangenomen.

30 Mevrouw **Kleinrensink** (GroenLinks) stelt vast dat wordt gekeken naar het aantal partijen dat aanwezig is, maar er zou worden gekeken naar de verhoudingen zoals ze in de raad liggen en dan ligt er een ander voorstel. Het is niet wenselijk dat nu door VVD politiek wordt bedreven via het proces. Zij heeft problemen met de conclusie die de voorzitter trekt.

35 De **voorzitter** wijst erop dat conform de verordening het aantal aanwezige commissieleden wordt geteld. De verordening biedt geen ruimte om te kijken naar de verhoudingen in de raad. Het is niet toegestaan de verordening te overtreden. Als wijzigingen gewenst zijn, kunnen partijen een andere verordening voorleggen aan de raad en kan juridisch worden getoetst of die past binnen de Gemeentewet.

40 Volgens mevrouw **Kleinrensink** (GroenLinks) is bij het vaststellen van de verordening afgesproken dat zou worden afgetast hoe zaken liggen, zodat het niet precies op de verordening komt. Op deze manier wordt afgedwongen dat het voorstel in de raad op de agenda wordt geplaatst zonder commissiebehandeling. Dat is niet wenselijk.

45 De **voorzitter** stelt dat het niet mogelijk is iets op de raadsagenda op te nemen als dat niet via de commissie is gegaan, behalve als het wordt geagendeerd via een eigen behandelpunt. Mevrouw Kleinrensink dwingt spreker politiek te bedrijven omdat zij de verordening niet heeft gelezen. De verordening schrijft dit voor. Dit is de derde maal in drie opeenvolgende commissies dat het zo wordt gedaan en GroenLinks blijft aangeven dat het anders moet worden gelezen. Het mag niet anders worden gelezen.

50 Mevrouw **Kleinrensink** (GroenLinks) werpt het verre van zich dat zij de verordening niet zou hebben gelezen.

55 Het punt is niet dat politiek wordt bedreven door dit te zeggen, maar dat de VVD het proces kaapt door het politiek te maken terwijl in de commissie, als het over het proces gaat, alleen met elkaar zou worden gekeken of het wordt besproken.

Diverse partijen willen het bespreken, zeker als wordt gekeken naar de democratische legitimiteit en dat wordt nu moeilijk gemaakt. Het wordt heel vervelend als het op een andere manier moet worden gedaan.

60 De **voorzitter** wijst erop dat partijen de verordening van de commissies daarvoor kunnen aanpassen. Hij moet als voorzitter de verordening uitvoeren.

De heer **De Pagter** (VVD) vindt het jammer dat GroenLinks dergelijke woorden gebruikt. Hij heeft de afgelopen dagen contact gezocht met alle partijen juist om uit deze polarisatie te komen. Hij had ook opnieuw kunnen voorleggen dat het voorstel moet worden teruggestuurd naar het college, maar heeft dat bewust niet gedaan omdat hiermee verder moet worden gegaan, maar het moet nogmaals extern juridisch worden getoetst. Het enige wat nu aan de orde is, is een maand uitstel. Het is aan GroenLinks als het daarmee niet kan leven.

Mevrouw **Kleinrensink** verzoekt om een schorsing voor onderling overleg.

*Schorsing*

Mevrouw **Passier** (Volt) deelt naar aanleiding van de schorsing mee dat wordt voorgesteld in het ochtenddeel van de volgende commissievergadering het procesdeel en de juridische vraag worden besproken en dat in het middag- of avonddeel het inhoudelijke debat wordt gevoerd. Zo dicht mogelijk op het debat is een inhoudelijke RIB en een technische sessie over het juridische deel gewenst.

De heer **Bosch** (Utrecht Nu!) vraagt wie dit heeft besloten en wijst erop dat de commissie zojuist iets anders heeft besloten.

Mevrouw **Passier** (Volt) antwoordt dat een aantal partijen heeft besproken hoe hier uitgekomen zou kunnen worden. Zij bedoelde niet het besluit van de commissie.

De **voorzitter** schorst de vergadering voor overleg met de griffier.

*Schorsing*

De **voorzitter** stelt dat Volt voorstelt voor de volgende commissievergadering een procesdebat te agenderen en daarna een debat over het raadsvoorstel, bij voorkeur op dezelfde dag. Tijdens die commissievergaderingen moeten ook andere raadsvoorstellen worden besproken.

De heer **De Pagter** (VVD) meldt dat het de bedoeling is dat in de volgende commissievergadering eerst een procesdebat wordt gevoerd en dat er op dezelfde dag een beslismoment is of ook over de inhoud wordt gesproken. Het inhoudelijke stuk moet wel worden geagendeerd.

De **voorzitter** ziet dit als een soort eigen agendering en vraagt hoeveel spreektijd voor het procesdeel nodig zal zijn.

Volgens de heer **De Pagter** (VVD) is dat afhankelijk van de inhoud van het juridisch advies en schat dat dit ongeveer anderhalf uur zal zijn.

De **voorzitter** stelt voor 90 minuten van het ochtenddeel van de volgende commissievergadering daarvoor te reserveren en stelt vast dat dit akkoord is.

Voorgesteld wordt het raadsvoorstel te behandelen behalve als uit het procesdeel blijkt van niet. Hij stelt voor het avonddeel van de volgende commissievergadering daarvoor te reserveren.

De heer **Van Steeg** (CDA) zou het raadsvoorstel op 21 maart a.s. inhoudelijk willen bespreken zodat er meer duidelijkheid is in de besluitvorming.

Mevrouw **Passier** (Volt) stelt voor het raadsvoorstel voorwaardelijk op de agenda van de volgende commissievergadering op te nemen. Als de commissie in het procesdeel besluit dat het kan worden behandeld, wordt het later op die vergaderdag inhoudelijk besproken en anders op een ander moment.

De heer **Van Heuven** (PvdD) verwacht dat de inhoudelijke behandeling meer tijd zal vragen dan 90 minuten.

Hij vraagt de nu gemaakte afspraken duidelijk schriftelijk vast te leggen, zodat deze met fractiegenoten kunnen worden gedeeld en er geen ruimte is voor een andere interpretatie.

De **voorzitter** stelt voor dat het ochtend- en het avonddeel van de volgende commissievergadering worden gereserveerd voor betaald parkeren. Dat zijn in totaal zes uren. Hij stelt voor dat voor tweemaal twee uur spreektijd wordt gereserveerd.

5 De heer **Bosch** (Utrecht Nu!) vindt dat de spreektijden gelijk moeten zijn aan de gereserveerde tijd voor bespreking van een voorstel.

De **voorzitter** stelt voor het procesdeel te agenderen voor 120 minuten en het raadsvoorstel voor 120 minuten, zodat er ruimte is voor schorsingen.

10

De heer **Dekkers** (GroenLinks) kan zich vinden in het voorstel van de voorzitter dat in lijn is met eerdere gesprekken over hoe met spreektijden wordt omgegaan.

15

De heer **Dijkstra** (EenUtrecht) maakt hieruit op dat het procesdeel wordt geagendeerd en dat het inhoudelijk deel voorwaardelijk in de avond wordt geagendeerd en dat de commissie aan het eind van het procesdeel besluit of dat aan de orde is.

Mevrouw Kleinrensink gaf aan dat de democratie wellicht tekort zou worden gedaan, maar het omgekeerde kan ook het geval zijn als het niet ordentelijk wordt behandeld en niet wordt gepleit voor een referendabele beleidsnota.

20

De heer **Bosch** (Utrecht Nu!) vindt een inhoudelijke behandeling in 120 minuten niet realistisch en stelt 180 minuten voor.

25

De **voorzitter** stelt voor dat wordt uitgegaan van 120 minuten in het ochtenddeel en 180 minuten in het avonddeel. Omdat er dan geen ruimte is om te schorsen zou het avonddeel om 19.30 uur kunnen aanvangen. Hij concludeert dat dit akkoord is.

Het had geholpen als hierover voor de vergadering een compromis was bereikt.

30

### 3.2 *Debat Bomenbrieven*

De heer **Van Heuven** (PvdD) meldt dat Partij voor de Dieren drie bomenbrieven wil bespreken in de commissie. Volt en GroenLinks willen mee-agenderen. Als geen andere partijen wil mee-agenderen wordt voorgesteld in te zetten op 60 minuten.

35

De **voorzitter** constateert dat naast de genoemde partijen ook ChristenUnie het woord wil voeren en stelt agendering van 60 minuten voor.

40

### 3.3 *Agenderingen ter plaatse op basis van de lijst ingekomen raadsbrieven*

De **voorzitter** heeft via WhatsApp een agendering ter plaatse ontvangen van Utrecht Nu!.

45

De heer **Bosch** (Utrecht Nu!) meldt dat Utrecht Nu! de raadsbrief 'Alternatief voor tracébesluit Ring Utrecht' wil agenderen en in samenhang met de NRU wil spreken over de gemaakte keuzes en de onderbouwing daarvan. VVD, Partij voor de Dieren en ChristenUnie steunen dit.

De **voorzitter** constateert dat er vijftien agenderende partijen zijn met uitzondering van Volt en stelt voor het debat over deze raadsbrief in het middagdeel van de volgende commissievergadering te agenderen.

50

De heer **Vasters** (D66) heeft vernomen dat de komende tijd meer informatie over de NRU mag worden verwacht. Is dat voor dit debat te verwachten?

Wethouder **Van Hooijdonk** gaat ervan uit dat 15 februari a.s. haalbaar is als er niets misgaat.

55

De **voorzitter** stelt voor deze raadsbrief op 15 februari a.s. te agenderen. Als de informatie er niet is schuift de agendering door naar 21 maart a.s.

De heer **Bosch** (Utrecht Nu!) kan zich daarin vinden.

60

De **voorzitter** krijgt van de griffier het advies deze raadsbrief op 21 maart a.s. te agenderen omdat er op 15 februari a.s. slechts 45 minuten spreektijd is.

De heer **Bosch** (Utrecht Nu!) gaat akkoord met agendering op 21 maart a.s.

De **voorzitter** stelt voor deze raadsbrief te agenderen op 21 maart voor 150 minuten. Nagegaan wordt wanneer de RIB over het parkeren kan worden gehouden. De commissie wordt daarover geïnformeerd.

Mevrouw **Passier** (Volt) kan zich daarin vinden.

Voor het inwinnen van het juridisch advies is de wens daar een soort technische sessie voor te organiseren. Partijen kunnen dit zelf doen.

## 4. Verslagen

Lid **Minnaert** (BIJ1) verzoekt te worden aangeduid met 'lid' en niet met 'mevrouw'.

De **voorzitter** meldt dat dit wordt aangepast en concludeert dat de verslagen van de commissievergadering Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte van 30 november 2023 daarmee zijn vastgesteld.

## 5. Toezeggingen/Moties

De **voorzitter** constateert dat er geen vragen of opmerkingen zijn naar aanleiding van de toezeggingenlijst.

## 6. Ingekomen stukken

De **voorzitter** meldt dat er geen ingekomen stukken zijn.

## 7. Raadsvoorstel Afwegingskader verharding hoofdfietsroutes

De **voorzitter** licht toe dat in de commissie van 30 november 2023 in de eerste termijn is gesproken over dit raadsvoorstel. De commissie wenste een aangepast raadsvoorstel dat inmiddels is ontvangen. De aanpassingen worden in de tweede termijn besproken.

### *Tweede termijn*

De heer **Vasters** (D66) memoreert dat D66 tijdens een debat vorig jaar over de Weerdsingel-Oostzijde vragen had over de keuze van de verharding van deze hoofdfietsroute, omdat die toen onvoldoende onderbouwd was. De wethouder zei een afwegingskader toe waarover vandaag wordt gesproken. Een dergelijk kader zorgt voor helderheid en voorkomt dat per project moet worden besloten over de verharding.

In de eerste termijn van dit debat in november 2023 heeft hij de kritiek van D66 op dit voorstel geuit. Voor het bepalen van bijzondere plekken wil D66 zo veel mogelijk gebruik maken van objectieve criteria, weten of een gebied onderdeel uitmaakt van een beschermd stadsgezicht, of er monumentale gebouwen aanwezig zijn en wat in het beleid staat over de kwaliteit van de openbare ruimte.

In de reactie van het college staat waarom locaties al dan niet als bijzondere plek zijn vastgesteld. D66 is blij met deze extra toelichting en ziet dat vooral wordt gekeken naar de kwaliteit van de openbare ruimte of wat in het betreffende kaderdocument is aangegeven. D66 snapt de overwegingen en begrijpt dat het geen volledig mathematische exercitie betreft. Een deels subjectieve beoordeling kan niet geheel worden uitgesloten. Waarom wordt de aanwezigheid van gemeentelijke en rijksmonumenten niet meegenomen in de subjectieve beoordeling? Wordt de beoordeling daar niet objectiever mee?

In de Omgevingsvisie binnenstad 2021 is vastgelegd dat rood asfalt wordt toegepast op de gehele fietssingel. Voor deze locaties lag er dus al een raadsbesluit. Hij was daarvan niet op de hoogte tijdens het vorige debat. Toen deze visie in 2021 werd opgesteld was er nog sprake van dat er een fietsbrug zou komen bij de Weerdsluis. In het coalitieakkoord is vervolgens vastgelegd dat deze er niet komt. Dat is een goede keuze, met als nadeel dat de fietssingel hierdoor een schakeltje mist bij de Weerdsingel-Oostzijde. De route is daardoor minder aantrekkelijk dan wanneer deze brug er wel zou komen. Houdt de keuze van rood asfalt voor de gehele fietssingel nog steeds stand?

De heer **De Pagter** (VVD) wijst erop dat de Weerdsingel niet in de binnenstad ligt en de omgevingsvisie daarop niet van toepassing is.

5 Dat was de heer **Vasters** (D66) ook opgevallen, maar in de visie wordt er wel iets over gezegd. Dat is een inconsequentie in het stuk.

De heer **Van Heuven** (PvdD) vraagt of de heer Vasters de Weerdsingel-Oostzijde onderdeel vindt van de fietsroutes nu de Weerdbrug niet wordt gerealiseerd.

10 De heer **Vasters** (D66) antwoordt dat de fietssingel een belangrijk onderdeel is van het fietsnetwerk. De binnenstadsas moet worden ontlast en dit is een van de routes daartoe.

De heer **Van Heuven** (PvdD) vraagt of D66 wel of geen voorstander is van het aanleggen van rood asfalt daar.

15 De heer **Vasters** (D66) legt zich neer bij het besluit in de omgevingsvisie dat op de gehele singel rood asfalt wordt gelegd. Daarvan was hij tijdens het vorige debat niet op de hoogte.

20 Mevrouw **Zwinkels** (CDA) hoopte dat ook D66 zou inzien dat rood asfalt daar niet gepast is, juist vanwege de kwaliteit van de openbare ruimte, monumentale panden et cetera. Wat vindt D66 een beter besluit: een bijzin in de 'omgevingsvisie binnenstad' of een weloverwogen afwegingskader waaruit objectief moet blijken waar asfalt en waar klinkers worden toegepast of waar de bestaande situatie moet worden behouden?

25 De heer **Vasters** (D66) heeft in november jl. ook aangegeven dat D66 achter het uitgangspunt staat van rood asfalt, tenzij. Het gaat hier specifiek over uitzonderingen. D66 wilde een helder, eenduidig en zo objectief mogelijk afwegingskader om discussies te voorkomen. Hij volgt de reactie van het college dat het niet volledig objectief kan worden gemaakt. Een genomen besluit dat in de coalitieonderhandelingen is bevestigd, blijft standhouden. D66 legt zich neer bij die  
30 beslissing.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA) stelt dat in het coalitieakkoord een goede stap is gezet om geen brug bij Weerdsluis te realiseren. Daarmee ontstaat een nieuwe situatie en dat kan gevolgen hebben voor eerdere besluiten. Waarom is die ruimte er niet? Waarom moet wel ruimte worden geboden  
35 voor keuzes van het college?

De heer **Vasters** (D66) vroeg de wethouder of de keuze voor rood asfalt standhoudt nu er geen sprake meer is van die brug. Hij begrijpt dat dit zo is, omdat die route een belangrijk onderdeel van het netwerk blijft, ondanks dat deze iets minder aantrekkelijk is dan voorheen.

40 Met het voorstel komt er een eenduidig en consistent afwegingskader met helderheid over de uitzonderingen. Het is niet volledig objectief te maken, maar dat lijkt inherent te zijn aan dit onderwerp.

45 Het college zet qua investeringen in het fietsnetwerk sterk in op alternatieven voor de binnenstadsas. Deze moet goed toegerust zijn op de toename van fietsstromen. D66 ziet een bottleneck bij de Nobelstraat die nu meer ingericht lijkt te zijn op bussen. Zijn er plannen om de situatie op deze plek te verbeteren? Zo ja, op welke termijn?

De heer **De Pagter** (VVD) informeert of D66 voornemens is amendementen in te dienen bij de raadsbehandeling.

50 De heer **Vasters** (D66) acht het niet waarschijnlijk dat D66 met voorstellen komt.

De heer **De Pagter** (VVD) heeft in de eerste termijn al aangegeven dat VVD dit afwegingskader niet steunt. Ook met de nieuwe toelichting van het college ziet VVD geen reden om daarvan af te zien. De criteria om af te wegen ontbreken. Het is eerder een pleidooi waarom rood asfalt nodig is dan een afwegingskader. Duurzaamheid, verkeersveiligheid, hittebestendigheid, versterking van de ruimtelijke kwaliteit en dergelijke zouden onderdeel moeten zijn van dit afwegingskader. VVD komt bij de raadsbehandeling met een voorstel in die richting.

De heer **Dekkers** (GroenLinks) bedankt het college voor de beantwoording na de eerste termijn, de strekt ter vervanging en de raadsbrief. De raadsbrief is verhelderend, onder meer over de grens van de binnenstad, wat in de omgevingsvisie staat over de singel en het afwegingsproces. In de eerste termijn is uitgebreid gedebatteerd. GroenLinks overwoog een amendement om de historische context uit het afwegingskader te halen en is daarover in overleg met ambtenaren. Dit blijkt niet eenvoudig te zijn, dus de kans is groot dat dit amendement niet wordt ingediend.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA) begrijpt niet waarom GroenLinks dat eruit zou willen halen.

De heer **Dekkers** (GroenLinks) wil de discussie van de vorige commissie niet herhalen en adviseert mevrouw Zwinkels deze terug te luisteren.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA) was aanwezig in de vorige commissievergadering. Wat zouden de consequenties van een dergelijk amendement zijn?

De heer **Dekkers** (GroenLinks) acht het niet waarschijnlijk dat GroenLinks het amendement zal indienen. In de vorige commissievergadering heeft hij betoogd dat wat GroenLinks betreft het criterium 'mogelijke conflicten tussen voetgangers en fietsers' voldoende zou zijn om te komen tot de uitzonderingen die in het raadsbesluit staan. De 'historische context' is geen doorslaggevend argument voor de keuze voor rood asfalt al of niet gecombineerd met klinkers.

De heer **Talhaoui** (PvdA) meldt dat PvdA het eens is met de keuze van het college voor standaard rood asfalt op de hoofdfietsroute.

In het afwegingskader stelt het college te mogen afwijken van de gestelde kaders. Wat is de rol van de raad bij afwijkingen?

PvdA is tegen een eventuele brug over de Weerdsluis, ook in de toekomst en overweegt een amendement om dat te verankeren.

De heer **De Pagter** (VVD) vraagt of PvdA ook een amendement overweegt tegen asfalt op de Weerdsingel.

De heer **Talhaoui** (PvdA) reageert dat dit niet het geval is.

De heer **De Pagter** (VVD) concludeert dat PvdA een grote draai heeft gemaakt sinds de verkiezingen.

Mevrouw **Passier** (Volt) laat weten dat Volt niet tot nieuwe inzichten is gekomen naar aanleiding van de brief en bij de in de eerste termijn aangekondigde twee amendementen blijft.

De heer **Nyqvist** (Stadsbelang Utrecht) stelt dat het besluit in feite al is genomen. Stadsbelang Utrecht heeft moeite met de afgeleide discussie in de vorige commissie over rood, zwart, steentjes en dergelijke. Als de hoofdlijnen zijn uitgezet en een hoofdroutesysteem is ontwikkeld, kan daar alleen met zeer goede argumenten van worden afgeweken.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA) meldt dat CDA niet voor de wijziging is dat bij bijzondere locaties ook sprake kan zijn van een combinatie van klinkers met asfalt, omdat dat kan leiden tot nog meer rood asfalt.

Het proces om tot dit voorstel te komen, is niet goed verlopen. CDA voorziet dat nog vaker discussies ontstaan met bewoners. Dit is geen objectief afwegingskader. Het is jammer dat dit er op deze manier doorheen wordt gedrukt. CDA stemt tegen het voorstel en komt met veel moties om het te kunnen bijsturen.

De heer **Usta** (DENK) geeft aan dat DENK vindt dat het mogelijk moet blijven om projectgebonden te beoordelen welk asfalt het best past en is niet voor standaard rood asfalt. DENK kijkt graag mee met de aangekondigde amendementen.

Wethouder **Van Hooijdonk** ziet de opmerking van de heer Talhaoui over de brug bij Weerdsluis als een aankondiging.

PvdA informeerde naar de afwijking van de kaders. In de eerste termijn heeft zij gemeld dat, als de raad kaders vaststelt alleen de raad daarvan mag afwijken en niet het college. Indien gewenst kan in voorkomende gevallen een ander besluit worden genomen door de raad.

D66 verwees naar de binnenstadsas. De Nobelstraat is ingewikkeld vanwege de grote belasting door het OV en het zeer beperkte profiel. Daar is al vaak naar gekeken en zijn kleine optimalisaties doorgevoerd, zoals het beperken van randjes en dergelijke. Een fundamentele verandering daar is ingewikkeld en alleen mogelijk met een andere oplossing voor het OV. Het omleggen van de routes heeft grote nadelen voor reizigers uit Zeist en De Bilt. Het realiseren van een ondergrondse voorziening zou enorm ingrijpend zijn. Vertrammen kan een oplossing zijn, maar is niet op korte termijn gerealiseerd. In de verre toekomst moet een stap worden gezet met het OV, maar het is niet te verwachten dat dit binnen tien jaar gebeurt.

De fietssingel in de omgeving van Weerdsluis is aangemerkt als een bijzondere locatie waar klinkers passend zijn. Dat is een van de uitzonderingen.

Het punt van de heer **Vasters** (D66) was dat die route wellicht minder aantrekkelijk is dan wanneer wel een brug wordt aangelegd. In de omgevingsvisie staat dat de hele singel wordt geasfalteerd voor wat betreft de fietsroutes. Is de route minder aantrekkelijk zonder de brug?

Wethouder **Van Hooijdonk** stelt dat de route tot de Hopakker nog steeds belangrijk en aantrekkelijk is. Voorbij de Hopakker is de route aantrekkelijk als de Vechtroute naar het noorden wordt gevolgd. Hetzelfde geldt vanaf de Oudenoord. Het deel rondom de Weerdsluis is onderdeel van het hoofdfietsnetwerk met de uitzondering op de verharding.

De vraag over hoe het zit met de stads-, streek- en rijksmonumenten is geprobeerd te beantwoorden in de brief. Het is ongebruikelijk dat dat wordt gekoppeld aan verhardingen in de buurt. Er zijn diverse locaties met veel (historische) monumenten waarbij het asfalt in de omgeving niet misstaat en niet tot grote discussies heeft geleid. Het college ziet op dat punt geen sterke relatie.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA) vraagt of de voorliggende aanpassing van het raadsvoorstel betekent dat daar een combinatie komt van rood asfalt en klinkers.

Wethouder **Van Hooijdonk** bevestigt dat. Het profiel waarmee andere delen van de singels recentelijk zijn heringericht, wordt doorgezet.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA) zal daarover technisch doorvragen buiten de orde van de vergadering om een beeld te krijgen van hoe dat eruit gaat zien in de nieuwe situatie. Wat het CDA betreft komen daar klinkers.

Wethouder **Van Hooijdonk** wijst erop dat de Weerdsluis is aangemerkt als bijzondere locatie, maar niet de hele Weerdsingel, en daarom is daar een combinatie van klinkers en asfalt. Omdat het een smaller profiel heeft, gelden andere maten.

De **voorzitter** stelt voor dit voorstel door te geleiden naar de raad met een behandeltijd van 30 minuten.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA) heeft diverse moties aangekondigd met betrekking tot punten uit de vorige commissiebespreking, onder andere over de financiën.

De **voorzitter** stelt het DB een behandeltijd van 45 minuten voor. De raadsagenda is al behoorlijk vol. Het DB bepaalt in welke volgorde voorstellen worden behandeld en of het in de komende of de daarop volgende raad komt.

*Schorsing voor een wisseling van woordvoerders.*

## 8. Raadsvoorstel Ruimtelijk Toekomstperspectief Zuidpoort

De **voorzitter** licht toe dat het raadsvoorstel zich richt op de herontwikkeling van de Zuidpoort (het zuidelijke entreegebied van de binnenstad rondom het Ledig Erf en station Vaartsche Rijn). Mogelijke ingrepen in het verkeerssysteem in dit gebied zijn in samenhang bekeken met de ruimtelijke kwaliteiten die deze ingrepen kunnen opleveren, zoals het weren van doorgaand verkeer op het Ledig Erf en meer ruimte voor groen, voetganger, fietser en verblijf.

*Eerste termijn*

De heer **Dijkstra** (CDA) woont met veel plezier in Zuidpoort. Het is fijn dat veel inwoners, belangengroepen en voorbijgangers de moeite hebben genomen om input te leveren. Daaruit blijkt dat veel mensen een groot hart hebben voor dit deel van de stad en willen dat het nog mooier en beter wordt.

5 Een 'ruimtelijk toekomstperspectief' is een mooie ambtelijke term die wat het CDA betreft zo snel mogelijk wordt vervangen door een 'beleidsnota'. Het perspectief ziet eruit als leefbaarder voor bewoners, met veel groen, minder ruimte voor doorgaand verkeer en meer voor bestemmingsverkeer, fietsers en wandelaars. CDA wil deze beleidsnota zo breed mogelijk gedragen hebben. Voor dat draagvlak zijn al veel bouwstenen, maar er zijn nog groepen  
10 onvoldoende gehoord. CDA wil dat dit alsnog gebeurt en vraagt zich af hoe. CDA mist een degelijke financiële onderbouwing.

In dit dossier zit de spanning enerzijds op leefbaarheid voor de bewoner en anderzijds op bereikbaarheid en doorstroming van het autoverkeer en het waterbedeffer dat optreedt. Wat hebben ingrepen in Zuidpoort voor impact op omliggende buurten?

15 Uit de stukken en de beantwoording van vragen in de RIB komt dit toekomstperspectief over als goed doordacht en doorleefd. Hij complimenteert de ambtelijke medewerkers en de inwoners die zich hiervoor hard maken. Een deel van de inwoners gaf tijdens de RIB aan enthousiast te zijn. Hoe is gekomen tot de knip op het Ledig Erf? Hoe is deze na een raadsbreed aangenomen amendement in het coalitieakkoord is gekomen terwijl bewoners duidelijk hadden aangegeven dat het onderzoeken van een fietsstraat de voorkeur had. CDA kan zich niet aan de indruk onttrekken  
20 dat deze GroenLinks-wethouder deze knip heeft doorgedrukt en daarmee bewoners passeert. Wat CDA betreft zouden beide maatregelen mogelijk zijn, maar dat geen onderzoek wordt gedaan, is een slecht signaal.

De criteria voor het terugbrengen naar 30 km/uur zijn niet duidelijk. Wat gaat er in die straten  
25 gebeuren? Kan de wethouder toezeggen dat het fysiek en online op orde hebben van de bewegwijzering voorafgaand aan dergelijke verkeersmaatregelen, een randvoorwaarde is zoals ook door het Centrummanagement is voorgesteld? Hoe worden die maatregelen gemonitord? Hoe wordt gekeken of ze werken of niet?

Omdat dit stuk kan worden aangemerkt als een beleidsnota, zijn per doelstelling indicatoren en streefwaarden verplicht en moeten de kosten en dekking duidelijk zijn. Dat is nu niet het geval. Kan de wethouder toezeggen dat er een kostenplaatje komt voor de raadsbehandeling? Zo nee,  
30 hoe wordt hier duidelijkheid over gegeven?

Door SOLGU zijn zorgen geuit. Shared space is een crime voor mensen met een visuele beperking. Kan de wethouder toezeggen dat een duidelijke structuur en inrichting voor mensen met een visuele beperking als uitgangspunt wordt opgenomen? Wordt dit in het  
35 uitvoeringsprogramma opgenomen?

Centrummanagement, Hoog Catharijne en Koninklijke Horeca melden dat niet op hun voorstellen is gereageerd en dat zij zich ambtelijk en bestuurlijk niet gehoord voelen. Hoe kan het dat er geen reacties zijn gekomen? Kan inhoudelijk worden gereageerd op de voorstellen, zoals de tien  
40 minuten reistijd voor bestemmingsverkeer, de juiste afstelling van de VRI's vanaf Galgenwaard en het op orde hebben van de bewegwijzering voorafgaand aan de verkeersmaatregelen. Hij wijst op de zorg van bewonerscomité Rijnlaan-Zuid. Het CDA vindt het een mooi idee om die straat als integraal onderdeel toe te voegen. Hoe ziet de wethouder dit? Hoe borgt de wethouder dat deze groep mensen zich serieus genomen voelt?  
45

De heer **Bosch** (Utrecht Nu!) stelt dat dit spannende verkeersplan de gemoederen hoog laat oplopen. Het 'Ruimtelijk Toekomstperspectief Zuidpoort' is een vage naam, maar ook films met vage namen vallen soms in de prijzen. Dit plan verdient een Oscar voor de meest creatieve manier om het verkeer in de knoop te leggen: een plan dat klinkt alsof het uit een sprookjesboek komt. Een sprookje waarin auto's en ondernemers de boze wolf zijn en fietsers en voetgangers de  
50 onschuldige roodkapjes met rieten mandjes.

Twee jaar geleden wilde het college ook een bewonersvariant uitwerken, maar na de verkiezingen bleek dit niet meer dan een fata morgana en werd deze variant – die dit deel van de stad nog enigszins bereikbaar en leefbaar zou houden voor elk type vervoer – omgeruild voor een  
55 coalitieakkoord waarin GroenLinks met steun van D66, PvdA, Student & Starter en ChristenUnie, besloten de straten te veranderen in een doolhof waarin zelfs Hans en Grietje zouden verdwalen. PvdA was tijdens de onderhandelingen nog voor de bewonersvariant, maar al eerder heeft GroenLinks blijk gegeven van zeer sterke onderhandelings tactieken.

Er wordt gesproken over een bedrag van € 15 miljoen. De kans is klein dat deze kosten binnen de begroting blijven. Historisch gezien blijkt dat bij bijna elk ander verkeersproject grote bedragen  
60

worden overschreden. Bovendien is het budget nog niet volledig gedekt, aangezien er nog een tekort is van € 5 miljoen.

Ook de herinrichting van de Albatrosstraat en de Bleekstraat kan niet op steun van Utrecht Nu! rekenen. De afsluiting van het Ledig Erf zal toenemende druk leggen op deze straten. Wat gaat men dan doen? Ook hier wordt de natte vaatdoek stevig uitgeknepen en bij de Bleekstraat ontstaat zelfs een heuse knip die met een eenvoudige manoeuvre kan worden omzeild. Dit lijkt meer op een plan voor autopesterij dan serieus verkeersbeleid.

Dan heeft hij nog niet eens gehad over de 'uitgebreide participatieaanpak': een term die zo vaak wordt gebruikt dat hij zijn betekenis verloren lijkt te hebben. Deze wethouder is zo dol op participatie dat ze waarschijnlijk zelfs haar ontbijtkeuze aan een bewonerspanel voorlegt. Maar als het aankomt op echt luisteren naar de zorgen van de ondernemers en bewoners, lijkt participatie een leeg begrip. Zit de wethouder elke ochtend met een lege maag aan de keukentafel?

Allen hebben een brief ontvangen van de vertegenwoordigers van de ondernemers in de zuidelijke binnenstad, onder andere het CMU. Deze ondernemers vrezen dat de huidige plannen hun bedrijven, die al worstelen in een uitdagende economische tijd, verder zullen benadelen. Hun zorgen over parkeren, doorgaand verkeer en algemene toegankelijkheid van hun bedrijven zijn legitiem en verdienen meer aandacht.

Utrecht Nu! begrijpt dat iets moet gebeuren om verkeerscongestie te voorkomen in een groeiende stad, maar dit plan lijkt het tegenovergestelde van wat dan moet worden gedaan. Dit is wegdenken, wegkijken en struisvogelpolitiek. Utrecht Nu! vraagt de wethouder dit plan kritisch te heroverwegen, niet alleen voor de auto's, de fietsers en de voetgangers, maar voor de algemene leefbaarheid. Utrecht Nu! wil de bewonersvariant voor Ledig Erf weer op tafel hebben.

De heer **Van Heuven** (PvdD) hoort dat Utrecht Nu! onderschrijft dat oplossingen nodig zijn om verkeerscongestie te voorkomen, maar dat dit niet het juiste plan vindt. Welke maatregelen ziet Utrecht Nu! wel voor ogen? Als minder asfalt niet de oplossing is, is meer asfalt dat dan wel?

De heer **Bosch** (Utrecht Nu!) vindt meer asfalt daar niet nodig. Maatregelen voor meer doorstroming zorgen voor minder verkeerscongestie. Men moet niet doen alsof er minder auto's zijn, want er komen jaarlijks auto's bij. Het is een soort wensdenkerij dat auto's verdwijnen als dit deel wordt afgesloten. Ze komen elders terug, bijvoorbeeld bij het Smaragdplein of de Albatrosstraat. Mensen daar zullen dat gaan merken.

De heer **Van Heuven** (PvdD) wijst erop dat het aantal nieuwe auto's in Utrecht daalt door het beleid van de verkeerswethouder. Het percentage nieuwe auto's is in Utrecht het laagst van de gehele provincie.

De heer **Bosch** (Utrecht Nu!) betwist deze getallen. Het aantal nieuwe auto's wordt gemeten aan het aantal auto's dat is aangeschaft. Het aantal deelauto's dat daar wordt bijgeplaatst wordt niet meegenomen. Bovendien rijden in Utrecht niet alleen mensen die in Utrecht wonen, maar ook mensen van daarbuiten. Dat verkeer neemt toe aangezien het OV elk jaar wordt uitgeknepen.

De heer **Dekkers** (GroenLinks) hoort Utrecht Nu! spreken over de bewonersvariant. Uit de participatieronde kwam uit het panel een voorkeur van 32% voor de fietsstraatvariant. Erkent Utrecht Nu! dat bijna het dubbele, namelijk 56%, voorkeur had voor een ingrijpender maatregel. Is dat niet veel meer de bewonersvariant die nu ook is uitgewerkt?

Die getallen zeggen de heer **Bosch** (Utrecht Nu!) niet zo veel. De raad wilde dat twee varianten zouden worden uitgewerkt, waaronder de bewonersvariant. Dat heeft GroenLinks in de coalitieonderhandelingen de nek omgedraaid.

De heer **De Pagter** (VVD) memoreert dat twee jaar geleden uitvoerig is gesproken over de Zuidpoort. In eerste instantie zijn zes varianten in participatie geweest. Daaraan zijn nog twee varianten toegevoegd. Veel mensen hadden kritiek op de participatie. Een meerderheid van 51% vond de variant met de fietsstraat wenselijk en een meerderheid van 56% vond de variant van het college met alle knips onwenselijk en toch kwam deze naar boven.

De heer **Dekkers** (GroenLinks) hoort VVD zeggen dat 56% de knips onwenselijk vond. Was de uitkomst niet dat 56% de knips in allerlei varianten juist wenselijk vond?

De heer **De Pagter** (VVD) constateert dat hier het getallenspel van GroenLinks begint. Er zijn verschillende vragen gesteld. Op de vraag welke variant wenselijk is, heeft 51% geantwoord variant 1 (de fietsstraat) wenselijk te vinden en 56% vond de variant van het college onwenselijk. Daarnaast zijn er de cijfers waarnaar de heer Dekkers verwees, namelijk dat 32% voorkeur had voor de variant van de fietsstraat. Die 32% moet worden gevolgd.

De heer **Dekkers** (GroenLinks) krijgt na de vergadering graag een toelichting van de heer De Pagter.

De heer **De Pagter** (VVD) stelt dat de variant van het college naar boven kwam. De raad heeft het vertrouwen in de participatie enigszins kunnen herstellen door raadsbreed te besluiten twee varianten uit te werken, namelijk de variant met een fietsstraat en de variant met een knip. Als een duveltje uit een doosje kwam in het coalitieakkoord de keuze voor de knip. VVD kan dat niet uitleggen aan de inwoners en ondernemers en is tegen dit plan.

VVD wil geen knip op het Ledig Erf. Dat leidt tot extra verkeer op de Briljantlaan, 1000 extra auto's op de Diamantweg, 1600 op de Rijnlaan-Zuid, 2500 op de 't Goylaan. Het verkeer verdwijnt niet, maar zoekt andere routes. Er waren al zorgen op de Diamantweg en de Waalstraat. In het verlengde van de Waalstraat zou een brug komen voor fietsers over het Merwedekanaal.

Bewoners maken zich zorgen over de extra fietsers op die as en daar komt ook nog extra autoverkeer bij. Dat is niet uit te leggen.

VVD wil dat alsnog, zoals door de raad besloten in 2021, volwaardig onderzoek wordt gedaan naar een variant met een fietsstraat op het Ledig Erf. Deze variant moet, zoals afgesproken, in de participatie komen en aan de raad worden voorgelegd zodat een gedegen keuze kan worden gemaakt.

Volgens de heer **Dekkers** (GroenLinks) staat in het aangenomen amendement dat onderzoek moet worden gedaan naar de haalbaarheid van de fietsstraat en dat onderzoek is gedaan. Heeft de heer De Pagter de conclusies van dat onderzoek gelezen?

De heer **De Pagter** (VVD) reageert dat het niet is uitgewerkt zoals de raad heeft gevraagd, namelijk dat beide varianten volledig uitgewerkt aan de raad zouden worden voorgelegd. Een aantal pagina's gaat over de fietsstraat, maar dat is geen volwaardig onderzoek geweest.

VVD onderschrijft het punt van CDA met betrekking tot de financiën. Het is een zeer kostbaar project. Er zijn meer plekken waar mensen investeringen wensen, zoals de Vleutenseweg waar VVD eerst zou willen investeren. De dekking van de diverse plannen is onzeker. Bewoners worden blij gemaakt met mooie plannen waarvoor geen geld is. Veel plannen zijn ook mogelijk in de variant met de fietsstraat, variant 1-plus, zoals voorgesteld door de bewonersgroepen. Ook in die variant kunnen alle plannen worden uitgevoerd.

VVD stoort zich eraan dat verkeer van een straat waar geen en nauwelijks mensen wonen zoals de Vondellaan, wordt verschoven naar straten waar wel mensen wonen, zoals de Waalstraat en de Rijnlaan. Dat is niet de bedoeling. Beide varianten moeten worden uitgewerkt. VVD heeft voorkeur voor de fietsstraat.

Voorgesteld wordt het verkeer te doseren vanaf de Venuslaan. Ondernemers maken zich zorgen over de bereikbaarheid van de parkeergarages in de binnenstad vanuit het oosten. Kan de wethouder daar iets over zeggen?

De heer **Van Heuven** (PvdD) stelt dat het toekomstperspectief een uitgebreide studie is en een pakket maatregelen met een grote impact. Bewoners en bezoekers zullen hun rijgedrag moeten aanpassen. Door het versmallen van straten en de geplande knip op het Ledig Erf komt er minder ruimte voor de auto en meer ruimte voor groen en dus ook voor de mens en de biodiversiteit.

Ook Partij voor de Dieren vindt het bijzonder dat de coalitie heeft gekozen een unaniem aangenomen amendement te negeren en maar een type verkeersingreep uit te werken. Mogelijk was de variant met de fietsstraat niet de voorkeursvariant van Partij voor de Dieren, maar deze is niet uitgewerkt. Zou er een verschil zijn in de uitstoot en het energieverbruik van auto's in het scenario met een fietsstraat waar auto's kunnen doorrijden ten opzichte van het scenario met de knip waarin auto's moeten omrijden?

De knip staat toe dat auto's van de Venuslaan/Rubenslaan de Tolsteegbrug over mogen naar de Twijnstraat. Volgens de verkeerskundige rapportage is in de Twijnstraat en de Lange Smeestraat een verkeerstoename te verwachten. Na monitoren kunnen eventueel verhelpende maatregelen worden genomen. Hoe groot probleem ziet de wethouder? Welke maatregelen kunnen nu al worden genomen om het verkeer in de gewenste route te sturen en dit probleem te voorkomen?

De passage over de financiën is onvoldoende. Er is budget voor fase 1, maar wat betekent dit voor fase 2? Per wanneer moet dit bedrag gevonden zijn? Gaat dit lukken? Wat zijn de consequenties als dit budget niet wordt gevonden? Wordt fase 2 dan uitgesteld of sneuvelt dan een andere verkeersambitie? Zo ja, welke?

5 Dat veel stenen en asfalt worden vergroend is voor Partij voor de Dieren de voornaamste reden om deze visie te steunen. Er is veel te lezen over het aanplanten van struiken en bomen, maar niets over het voorkomen van het kappen van bomen. Regelmatig gaan verkeerskundige ingrepen bedoeld om te vergroenen, gepaard met bomenkap. Partij voor de Dieren vraagt de wethouder toe te zeggen dat uitgangspunt is dat geen bomen worden gekapt. Indien nodig zal Partij voor de  
10 Dieren dit punt middels een amendement als uitgangspunt toevoegen aan het raadsvoorstel.

Volgens mevrouw **Passier** (Volt) ligt er een mooi raadsvoorstel voor. Volt kan zich vinden in de uitgangspunten en de impressiebeelden zien er veelbelovend uit, maar wat Volt betreft is de participatie tekort geschoten. Inwoners hebben aangegeven welk scenario hun voorkeur had. In  
15 juli 2021 is met een amendement besloten twee varianten uit te werken, waarbij de bewonersvariant uit het participatietraject – de variant met de fietsstraat – als referentie zou worden gebruikt bij de verdere uitwerking. In het toekomstperspectief is uitgegaan van een knip op het Ledig Erf zoals benoemd in het coalitieakkoord. Daarmee is niet alleen de voorkeur van de bewoners aan de kant geschoven, maar ook de opdracht van de raad. Wat houdt de referentie nu  
20 in en wat voor effect heeft dit gehad op de voorstellen?

Hoe wordt omgegaan met de participatie in het verdere traject? Welk participatieniveau wordt gehanteerd: raadplegen, advies vragen, cocreëren?

Volt maakt zich zorgen over in hoeverre de toegankelijkheid voor mindervaliden wordt geborgd in dit voorstel. De enige verwijzingen in het voorstel zijn dat tijdens het participatietraject is  
25 aangegeven dat dit belangrijk is en dat hier aandacht aan moet worden besteed en twee opmerkingen in relatie tot het OV. Volt maakt zich zorgen of de toegankelijkheid voor mindervaliden voldoende wordt geborgd en of er voldoende parkeerplaatsen voor mindervaliden komen. Kan de wethouder toezeggen de toegankelijkheid voor mindervaliden te verbeteren en expliciet op te nemen in het raadsvoorstel en dit verder uit te werken in de verdere planvorming?

30 Volt kan zich erin vinden dat in de eerste fase een aantal wegen via tijdelijke maatregelen geschikt wordt gemaakt voor maximaal 30 km/uur. Wat houdt deze monitoring in? Welke criteria worden gehanteerd, zodat kan worden beoordeeld of het goed gaat of dat aanvullende maatregelen moeten worden genomen?

35 Ervan uitgaande dat dit stuk als een nota kan worden behandeld, valt het Volt op dat in het toekomstperspectief geen indicatoren zijn opgenomen. Wanneer zijn de maatregelen geslaagd? In de programmabegroting moeten effectindicatoren worden opgenomen voor onder andere de bereikbaarheid van Zuidpoort, maar ook voor de toegankelijkheid.

De kosten en dekking zijn al uitgebreid aan bod gekomen.

40 De heer **Dekkers** (GroenLinks) onderschrijft dat toegankelijkheid belangrijk is, maar Volt noemt slechts 'voldoende invalideparkeerplaatsen'. Zijn er wat Volt betreft andere concrete zaken?

Mevrouw **Passier** (Volt) kan verschillende zaken noemen, zoals stoepranden, voldoende oversteekplekken, problemen in shared spaces en dergelijke, maar er is voldoende kennis binnen  
45 de gemeente en er zijn diverse belangenorganisaties die advies daarover kunnen geven.

De heer **Usta** (DENK) steunt het betoog van Utrecht Nu!.

Respondenten uiten hun zorgen over de verschuiving van het verkeer, met name het autoverkeer. DENK deelt deze zorgen. Een aantal wegen wordt afgesloten voor autoverkeer. Ervaring leert dat  
50 een dergelijk project leidt tot verkeerscongestie. Mensen zoeken sluiproutes en zorgen daarmee voor overlast en onveilige situaties. DENK heeft geen vertrouwen in het optimaal omleiden van het verkeer. DENK is tegen dit plan.

55 De heer **Dekkers** (GroenLinks) wordt blij van het toekomstperspectief Zuidpoort. Door het weren van doorgaand autoverkeer en deels andere routes voor doorgaand fietsverkeer, schept men kansen om een gebied dat nu nog wordt overheerst door verharding met hittestress, te veranderen in een groener gebied met ruimte voor actieve mobiliteit en ontmoeting. Mooie pleinen: het Ledig Erf, het Vaartsche Rijnplein en het Balijeplein. Een reeks van straten die groener, beter oversteekbaar, veiliger, levendiger en leefbaarder worden. Een mooie uitbreiding  
60 van de binnenstad richting Vaartsche Rijn en een versterking van het singelpark en de groene scheggen. De verkeersstudie laat zien dat door de combinatie van maatregelen als de knip bij het

Ledig Erf, afslagverboden bij de Bleekstraat en herinrichten van straten op wat grotere afstand deze ambities kunnen worden waargemaakt. Bij een fietsstraat bij het Ledig Erf zonder knip is de hoeveelheid auto's te groot om een geloofwaardige fietsstraat aan te leggen, komt er door een reeks van ingewikkelde kruisingen op korte afstand geen aantrekkelijke fietsroute en neemt het verkeer te veel ruimte in om te kunnen vergroenen en de openbare ruimte te verbeteren.

De heer **Dijkstra** (CDA) meldt dat de voetgangersvereniging tijdens de RIB aangaf dat de auto's op het gedeelde deel ervoor zorgen dat de fietsers zich beter verhouden tot de voetgangers. Hoe beziet GroenLinks dat perspectief?

De heer **Dekkers** (GroenLinks) reageert dat voetgangers en fietsers elkaar kruisen op het stuk van het Ledig Erf tussen de binnenstad en de Ooster- en Westerkade. Daar moeten de fietsers worden geattendeerd op andere weggebruikers. GroenLinks is daarom voor het gebruik van klinkers daar. Een heldere routing voor zowel voetgangers als fietsers is daar niet wenselijk en een shared space ook niet.

De heer **Dijkstra** (CDA) wijst erop dat de voetgangersvereniging aangaf dat auto's kunnen bijdragen aan een betere veiligheid voor voetgangers. Hoe ziet GroenLinks dat?

De heer **Dekkers** (GroenLinks) reageert dat dat wat GroenLinks betreft niet nodig is. Het is jammer als auto's moeten worden gebruikt om voetgangers en fietsers uit elkaar te houden. Het plein moet goed worden ingericht zodat dat een veiliger situatie oplevert. In het toekomstperspectief staan mooie uitgangspunten als vertrekkader voor de toekomstige inrichting van de verschillende pleinen, straten en groene scheggen in het singelgebied. Naast de herinrichting van het Ledig Erf is het belangrijk dat de wegen waar mitigerende maatregelen nodig zijn zo snel mogelijk definitief goed worden ingericht. GroenLinks begrijpt dat vanwege de financiën wordt voorgesteld op de andere wegen in de eerste fase te volstaan met een tijdelijke inrichting, maar maakt zich zorgen over de kwaliteit van de maatregelen voor de tijdelijke inrichting. Barrières zoals deze in de buurt van het Lombokplein hebben gestaan, zijn niet wenselijk. Kunnen in de tussentijd de kansen voor groen langs het spoor worden waargemaakt, met name in het gebied ten westen van het Vaartsche Rijnstation? Hoe kan worden voorkomen dat de tijdelijke situatie een achteruitgang betekent? Kunnen delen van het toekomstperspectief al in de tijdelijke situatie worden gerealiseerd? Nu wordt nog niet gekozen voor de details van de inrichting van het Ledig Erf. Het is belangrijk dat er heldere routes zijn voor verkeersdeelnemers en kruisingen. Sommigen verwachten dat daar een shared space komt, maar dat blijkt niet uit de stukken. Dat is verstandig. Bij het herinrichten van de doorgaande autowegen naar stadsboulevards is vaak gekozen voor gescheiden rijbanen met een brede groene tussenberm. Middeneilanden zijn vaak nodig om veilig te kunnen oversteken, maar het is de vraag of die inrichting altijd het beste is met het oog op verkeersveiligheid, robuustheid en groen. Dit is geen voorgeschreven profiel voor stadsboulevards en doorgaande autowegen. De bewonersgroep bij de Balijelaan heeft gepleit voor een tweebaansweg met brede groenstroken aan twee zijden van de weg. Dat kan ook interessant zijn voor andere wegen, zoals de Einsteindreef. Klopt het dat gescheiden rijbanen met een brede middenberm geen voorgeschreven profiel is? Is herinrichting van de Balijelaan met brede groene stroken aan de zijanten van de weg mogelijk? Is het college bereid een notitie op te stellen over de voor- en nadelen van verschillende profielen bij de herinrichting van belangrijke doorgaande wegen als voorbereiding voor een gesprek in de commissie?

De heer **De Pagter** (VVD) is benieuwd waarom GroenLinks deze mening is toegedaan. Met een middenberm is de weg beter oversteekbaar, in het bijzonder voor mensen met een beperking.

De heer **Dekkers** (GroenLinks) heeft aangegeven dat een middeneiland van belang kan zijn om een weg veilig te kunnen oversteken, maar dat betekent niet dat altijd overal een brede strook moet worden aangelegd. Het is goed hiernaar te kijken, mede omdat de bewoners van de Balijelaan een ander voorstel hebben gedaan.

Er zijn extra kansen rondom de belangrijke pleinen, bijvoorbeeld het Balijeplein. Het is van belang dat daar ook andere beleidsterreinen dan alleen Ruimtelijke Ordening en Mobiliteit bij worden betrokken. Wat wordt gedaan om de kansen integraal te realiseren?

Bij het Ledig Erf wordt gesproken over een kans voor ondergronds fietsparkeren. Het realiseren van een dergelijke faciliteit kost tijd, maar het is logisch als eerst de grond in wordt gegaan voordat

het plein wordt ingericht. Is er enig perspectief dat deze kans wordt gerealiseerd? Hoe staat het met de plannen voor extra parkeercapaciteit rond Vaartsche Rijn?

Hij spreekt complimenten voor de participatie uit. Er waren verschillende vormen voor verschillende doelgroepen met een goede terugkoppeling. Er blijven mensen met bezwaren, maar er is brede steun voor de visie. Is de wethouder het eens dat bij de uitwerking van de plannen veel meer verschillende belangen en inzichten kunnen worden samengebracht? Komt dat terug in het participatieplan?

De heer **Bosch** (Utrecht Nu!) vraagt of GroenLinks een draagvlakmeting aan zou durven onder alle inwoners.

De heer **Dekkers** (GroenLinks) wijst erop dat er verschillende vormen van participatie zijn geweest: gesprekken, enquêtes, een bewonerspanel en dergelijke. Er is goed inzicht gekregen in hoe verschillende groepen naar deze plannen kijken. Een draagvlakmeting of iets dergelijks is niet nodig.

De heer **Bosch** (Utrecht Nu!) reageert dat dan altijd een bepaald (klein) deel van de mensen wordt bereikt. Dat doet niets af aan de inzet van die mensen. Zodra het dieper gaat en wordt voorgesteld het aan alle bewoners voor te leggen, vindt GroenLinks het voldoende dat met dezelfde mensen is gesproken.

De heer **Dekkers** (GroenLinks) vindt het belangrijk dat breed op zoek wordt gegaan naar verschillende opvattingen. Dat is hier gebeurd.

De heer **De Pagter** (VVD) is benieuwd of GroenLinks iets kan zeggen over de participatie die al langer loopt. Voordat de raad tweeënhal jaar geleden het besluit nam, waren alle zes bewonersgroepen tegen de variant van het college. 51% vond de variant met fietsstraat wenselijk. 56% vond de variant van het college onwenselijk. Waarom heeft GroenLinks het zo op de spits gedreven in de coalitieonderhandelingen en de participatie niet op zijn beloop gelaten?

Volgens de heer **Dekkers** (GroenLinks) is ook in de vorige fase uitgebreid geparticipeerd in verschillende vormen. De variant met de meeste voorkeur was de variant met de fietsstraat, maar een veel groter deel van de mensen was voor het nemen van uitgebreidere maatregelen dan de fietsstraat. In die participatieronde is niet alleen met bewonersgroepen gesproken, maar ook met ondernemers. Uit die hoek en vanuit diverse belangenorganisaties is het voorstel voor de uitgewerkte variant gekomen. Er was een gevarieerder beeld dan wat de bewoners vonden.

De heer **De Pagter** (VVD) kent dit trucje van GroenLinks. Er heeft ook 81% van de stad niet op GroenLinks gestemd en toch heeft GroenLinks buitensporig veel invloed in de raad.

De fietsstraat had de meeste voorkeur. De raad had besloten dat deze zou worden uitgewerkt en dat is niet gebeurd. Waarom heeft GroenLinks dat niet op zijn beloop gelaten, zodat de raad nu een besluit zou kunnen nemen?

De heer **Dekkers** (GroenLinks) reageert dat de opmerking over voorkeursstemmen in de stad niet opgaat. GroenLinks kreeg de meeste stemmen, maar er wordt gewerkt met coalities en meerderheden.

Bij de besluitvorming over het mobiliteitsplan was er geen meerderheid voor een knip, maar ook niet voor een fietsstraat. Daarom is toen besloten beide alternatieven te laten uitwerken.

Verkiezingen betekenen andere meerderheden. Er is een meerderheid gevonden om wel een keuze te maken voor de verschillende alternatieven. Daarna is een motie om dat anders te doen niet aangenomen.

De heer **De Pagter** (VVD) reageert dat wat over meerderheden wordt gezegd niet klopt. Met alle partijen is vastgesteld het op die manier te doen. GroenLinks heeft dit een halfjaar later bij de coalitieonderhandelingen toch weer op de spits gedreven over de ruggen van de mensen die hebben geparticipeerd.

De heer **Dekkers** (GroenLinks) herhaalt dat bij de bespreking van het mobiliteitsplan geen meerderheid was voor de knip noch voor de fietsstraat. Daarom is raadsbreed besloten twee alternatieven uit te werken. Met de verkiezingen is een andere keuze gemaakt, niet alleen door GroenLinks, maar breder.

De heer **Dijkstra** (CDA) vraagt waarom dit wat GroenLinks in het coalitieakkoord terecht moest komen. Dat is sturen op details die voor de uitvoering zijn. Waarom werd dit zo doorgedrukt?

5 De heer **Dekkers** (GroenLinks) antwoordt dat discussies over knips nooit een detail zijn geweest. Tijdens verschillende coalitieonderhandelingen, ook in voorgaande coalities, zijn besluiten genomen daarover. Het is niet vreemd als dat in een coalitieakkoord terechtkomt.

10 De heer **Dijkstra** (CDA) stelt dat in meerderheid is aangenomen dat beide worden uitgezocht en daarna wordt anders gedaan. Hoe rijmt GroenLinks dat met elkaar?

15 De heer **Dekkers** (GroenLinks) neemt aan dat ook CDA de verkiezingen ingaat om zaken te veranderen en te schuiven. Bij coalitieonderhandelingen worden soms afspraken gemaakt om zaken anders te doen dan in de periode daarvoor. Een kenmerk van de Nederlandse politiek is dat coalities worden gesmeed waarin wordt geprobeerd beleid in een gewenste richting te verschuiven en daar meerderheden voor te zoeken.

20 De heer **Dijkstra** (CDA) verwijst naar het beeld dat dit bij de bevolking oproept, zeker bij de mensen die hieraan hebben meegeholpen, en dat dit de raad in een slecht daglicht plaatst. Of ziet GroenLinks dat niet en gaat het daaraan voorbij?

25 Volgens de heer **Dekkers** (GroenLinks) is dat niet waar. In de tweede participatieronden hebben groepen weer actief meegedaan. De participatie is niet doodgeslagen door dit besluit. Ook de beslissing om te kiezen voor een knip heeft steun.

De heer **Usta** (DENK) hoort GroenLinks betogen over leefbaarheid, maar toegankelijkheid valt daar ook onder. Een deelnemer aan de RIB gaf aan dat hij op illegale wijze zijn woning moet bereiken, omdat de toegankelijkheid van zijn woning onmogelijk wordt gemaakt.

30 De heer **Dekkers** (GroenLinks) stelt dat iedereen zijn woning, ook met een auto, moet kunnen bereiken. Dat is in deze plannen gegarandeerd. In het participatieverslag is te lezen dat dat verschillend wordt beoordeeld door bewoners. Gemiddeld genomen wordt de bereikbaarheid voor mensen die daadwerkelijk ergens moeten zijn, verbeterd als doorgaand verkeer wordt geweerd.

35 De heer **Usta** (DENK) reageert dat de betreffende deelnemer aan de RIB zijn woning op illegale wijze moet bereiken en stelt vast dat de heer Dekkers dat prima vindt.

40 Volgens de heer **Dekkers** (GroenLinks) is de bereikbaarheid geanalyseerd. Gekeken is hoe verschillende gebieden bereikbaar zijn en hoeveel tijd dat kost. Iedereen kan de binnenstad, het AZU-terrein en de Vogelbuurt bereiken, maar soms via een andere route.

De heer **Nyqvist** (Stadsbelang Utrecht) woont in het centrum en maakt dergelijke discussies regelmatig mee. Het college komt met een voorstel dat in het verlengde van de politieke kleur van de betreffende bestuurder ligt en anderen mogen daarop reageren.

45 Door omstandigheden moet hij met de auto boodschappen doen in de Twijnstraat en heeft het proces meegemaakt waarin elke keer de parkeermogelijkheden in de directe omgeving van de Twijnstraat werden teruggebracht. Dat ging steeds ten koste van het doorrijdend verkeer. De voetganger kreeg meer ruimte. Omdat de parkeerplaats bij de Nicolaikerk werd verfraaid, verdween de helft van de parkeerplaatsen. De meeste mensen die in dat deel van de binnenstad wonen, gaan 's morgens de deur uit om te werken en hebben geen behoefte aan een vergadering in een of ander clubhuis, maar willen dat er parkeerruimte is. Dat is beïnvloeding van de participatie.

50 Dat prachtige verhaal over participatie slaat nergens op. De eerste vraag die aan de mensen daar moet worden voorgelegd is: Vindt u dat het op dit moment naar tevredenheid is? Kunt u hiermee leven? Of moet de gemeente miljoenen uitgeven om het aan te passen? Die vraag is nooit gesteld. Men ging uit van diverse modellen, maar niet van een nul-variant. Hij is ervan overtuigd dat de meeste mensen zouden hebben gereageerd dat ze met rust willen worden gelaten. De participatie stelt niets voor omdat deze is ingegeven door politieke motieven en niet door het belang van de burgers.

60 Als bepaalde zaken worden gedaan voor de automobilititeit, heeft dat gevolgen voor de mobiliteit. Als de maatregelen die door GroenLinks met zo veel verve naar voren zijn gebracht, worden

geïmplementeerd dan zijn de effecten op andere delen van de stad in negatieve zin merkbaar. En dan zit hier weer een commissie om de ellende op te vangen. Daar moet men niet aan beginnen. Er moet naar het gebied zelf worden gekeken. Als er plussen zijn, moeten ze worden uitgevoerd. Het geleuter moet achterwege worden gelaten, want dat slaat nergens op.

De heer **Paalman** (Horizon) sluit zich aan bij de geuite zorgen over de fietsstraat en het mogelijk ontbreken van de dekking. Wel onderschrijft Horizon de visie van het college. Het Ledig Erf en de Westerkade zijn een van de mooiste stukjes van de stad. Een doorgaande weg daar doorheen is altijd onnatuurlijk geweest, maar is een belangrijke verkeersader voor zowel auto- als fietsverkeer die niet zomaar kan worden weggesneden. In het participatierapport staan bezorgde reacties van winkeliers van Utrecht-Centrum over de bereikbaarheid van hun ondernemingen. Horizon onderschrijft hun wens om bij een knip te zorgen dat mensen die met de auto naar het centrum gaan zo goed mogelijk met borden worden begeleid naar een parkeergelegenheid. De knip en de algehele verbetering van de Zuidpoort dragen bij aan de bereikbaarheid van deze ondernemers. In de toekomst is de trein- en tramhalte Utrecht Vaartsche Rijn een volwaardig alternatief voor Utrecht-Centraal als entreepoort van de binnenstad.

Als er bij Ledig Erf een voetgangersvriendelijke zone komt zonder auto's, gaan fietsers harder fietsen. Veel fietsers gebruiken de singel als ringweg rondom de binnenstad. Als men vanaf de Westerkade of station Vaartsche Rijn wil oversteken naar de Twijnstraat gaan twee verkeersstromen door elkaar. Hoe gaan die twee stromen samen?

De heer **Talhaoui** (PvdA) stelt dat er een groot probleem is aan de zuidkant van de stad door het vele verkeer waardoor de doorstroming stagneert. Met dit plan komt er meer ruimte voor groen, lopen, fietsen en het OV. Vooral het succes van station Vaartsche Rijn springt in het oog. Het is belangrijk dat gebied goed bereikbaar en leefbaar te houden.

In de participatie is een en ander niet goed gegaan. De gemeente had aan de voorkant beter moeten informeren over het proces en de besluitvorming.

PvdA heeft het amendement gesteund om de twee varianten uit te werken, maar een akkoord sluiten is compromissen sluiten. Dit is een van de compromissen.

PvdA ziet de voordelen van dit plan, naast de zorgen van de bewoners en zoekt manieren om de doorstroming te verbeteren. Wat kan er op de 't Goylaan worden gedaan waar het nu al vastloopt? Als daar nog meer verkeer naartoe gaat, ontstaan nog meer problemen. Kan eerst de 't Goylaan worden aangepakt en dan pas worden overgegaan tot de knip op het Ledig Erf?

Mevrouw **Oudejans** (Student & Starter) memoreert dat in het coalitieakkoord is gekozen voor een knip. Student & Starter gelooft dat met deze knip het leven in de binnenstad fijner en leefbaarder wordt en er meer ruimte is voor de voetganger en de fietser. Op het Ledig Erf kunnen inwoners en bezoekers, ook in de toekomst, genieten van dit mooie stukje stad. Student & Starter bedankt de ambtenaren voor het uitwerken van deze plannen.

Belangrijk is om aandacht te geven aan de geuite zorgen, onder andere tijdens de RIB, over toenemende drukte bij andere gebieden zoals de Bleekstraat. Nu wordt een aantal mitigerende maatregelen genomen. Student & Starter vraagt de wethouder de drukte in dit gebied te blijven evalueren en monitoren en indien nodig aanvullende maatregelen te nemen.

CDA vroeg aandacht voor het geluid van SOLGU voor een duidelijke inrichting van toekomstige ontwerpplannen, zodat het stukje stad toegankelijk blijft voor iedereen.

De lievelingsboekenwinkel van mevrouw **Stylianou** (D66) ligt in dit gebied. Om daar te komen, moet zij over slechte fietspaden en is er chaos. Er moet iets veranderen. Zij vroeg haar vriendin, die aan de Albatrosstraat woont, wat zij van dit plan zou vinden om een gevoel te krijgen bij de voorliggende verandering. Met vele appjes, tekeningen en plaatjes kon zij haar vriendin niet uitleggen wat het voor haar gaat betekenen. De informatievoorziening moet beter, want als een raadslid en een inwoner er samen niet uitkomen, dan klopt dat niet. Ziet de wethouder hier ruimte voor verbetering?

In het coalitieakkoord staat dat deze knip er moet komen. D66 staat achter de argumenten in het raadsvoorstel: de fietser en voetganger op de eerste plaats, meer groen en een betere verblijfsplek op de pleinen en straten.

De heer **Dijkstra** (CDA) vraagt of het klopt dat D66 hier nu achterstaat en de vorige keer heeft meegestemd met het onderzoeken van beide opties.

Mevrouw **Stylianou** (D66) wijst erop dat D66 eerste indiener van het amendement was. Het staat nu in het coalitieakkoord omdat compromissen moesten worden gesloten.

5 De heer **De Pagter** (VVD) vraagt of D66 kan bevestigen dat er vooraf geen nieuwe meerderheid was bij de coalitieonderhandelingen.

Mevrouw **Stylianou** (D66) heeft niet aan de onderhandelingstafel gezeten. D66 is niet bereid het coalitieakkoord te herzien.

10 De heer **De Pagter** (VVD) hoorde de heer Dekkers betogen dat er door de verkiezingen een nieuwe meerderheid was, maar D66 en PvdA geven aan dit eigenlijk niet te willen.

Volgens mevrouw **Stylianou** (D66) zijn compromissen gesloten. In het coalitieakkoord staat ook dat niet de knips, maar het knippen in deze coalitieperiode de voorkeur heeft.

15 De heer **Dijkstra** (CDA) geeft aan dat het om meerderheden gaat en nu bureaucratisch naar het sluiten van compromissen wordt verwezen. Dit is een commissievergadering en er volgt nog een raadsdebat. Daar kan ook een compromis worden gesloten. Misschien zien D66 en andere partijen mogelijkheden om dit te heroverwegen. Mogelijk is er brede steun om de twee zaken uit te zoeken. Ziet D66 daar een mogelijkheid of zet D66 hier ook een knip?

Mevrouw **Stylianou** (D66) heeft al gemeld dat D66 niet bereid is de keuze te herzien. In de verkeerskundige studie is rekening gehouden met de knip bij de Catharijnesingel in 2024. D66 sluit zich aan bij de opmerking van CDA over de randvoorwaarden die het Centrummanagement Utrecht heeft gesteld. Tegelijkertijd moet zij denken aan een opmerking van een gedragskundige van de gemeente dat menselijk gedrag niet is te voorspellen. In de verkeersrapportage is bedacht wat voor effect een knip bij de Catharijnesingel zal hebben. Is het college bereid tot tellingen op drukke momenten na het realiseren van de knip op de Catharijnesingel en deze cijfers te vergelijken met de aannames in het verkeersonderzoek?

25 Daaruit blijkt wat het menselijk gedrag doet en of het voorstel moet worden aangepast omdat het drukker of minder druk blijkt te zijn. Het is een belangrijke toevoer naar het centrum. De raad moet daarover goed worden geïnformeerd.

30 D66 sluit zich aan bij de vraag van CDA vanuit het bewonerscomité Rijnlaan-Zuid en vraagt de wethouder daarop te reageren.

35 De heer **Van Heuven** (PvdD) hoort dat veel fracties kritiek hebben op het negeren van het amendement en op het feit dat financiële dekking niet rond is. Wat vindt D66 daarvan?

Mevrouw **Stylianou** (D66) verwacht dat er op een later moment een uitvoeringsprogramma komt. Als dat niet het geval is, hoort zij graag van de wethouder waarom niet.

40 De heer **Van Heuven** (PvdD) wijst erop dat dat een van de redenen is waarom de visie Stadswater is teruggestuurd. Hier gaat het over een integraal pakket aan maatregelen dat met elkaar samenhangt, maar er is slechts in fases geld beschikbaar. Dat moet ook voor D66 op zijn minst zorgwekkend zijn.

Mevrouw **Stylianou** (D66) was tegen de visie Stadswater. Er zijn afspraken gemaakt over welke eisen en welke raadsvoorstellen worden behouden. Dit toekomstperspectief bestaat uit heel veel fases. Per fase moet er een financiële dekking zijn.

50 Mevrouw **Alblas** (ChristenUnie) constateert dat er een uitgebreid raadsvoorstel ligt. ChristenUnie vindt dat de plannen er over het algemeen goed uitzien. Als alles uitpakt zoals gepland, gaan de openbare ruimte en de hoeveelheid groen erop vooruit. Dat komt de leefbaarheid en de gezondheid ten goede. Mensen kunnen te zijner tijd op een veilige manier over het Ledig Erf en er wordt afscheid genomen van het verkeersriool dat het nu is.

55 Zeker bij grote plannen is het moeilijk om iedereen tevreden te stellen. Tijdens de RIB bleek dat dat niet is gelukt. Dat is spijtig maar onoverkomelijk. Het is belangrijk dat keuzes worden gemaakt en dat er goed wordt gecommuniceerd met de inwoners zodat men tijdig weet waar men aan toe is en duidelijk is waarop nog input kan worden geleverd.

60 Als het goed is, lijken de tijdelijke plannen veel op de definitieve plannen. Daardoor kan worden gemonitord of er knelpunten zijn en of zorgen terecht zijn zodat vooraf aanpassingen kunnen

worden doorgevoerd in het definitieve plan. Wordt hierop gemonitord? Wordt de raad geïnformeerd als blijkt dat bepaalde zaken in de tijdelijke situatie niet goed uitpakken?

ChristenUnie sluit aan bij het verzoek van GroenLinks dat de tijdelijke inrichting ook al groen wordt.

ChristenUnie is blij dat bij het Ledig Erf niet wordt gekozen voor een shared space omdat het daar te druk voor is. Duidelijk gescheiden verkeersstromen vergroten het gevoel van veiligheid, zoals ook SOLGU heeft aangegeven. De impressie lijkt nog erg op een shared space. Hopelijk is de uiteindelijke uitwerking duidelijker dan deze impressie. ChristenUnie kijkt uit naar de concrete plannen.

De **voorzitter** schorst de vergadering voor de lunch. Na de lunch zal het college starten met de beantwoording.

*Schorsing voor de lunch.*

# Verslag openbare middagvergadering commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte

**Datum** donderdag 11 januari 2024  
**Locatie** Stadhuisbrug 1, Utrecht, Stadhuishal  
**Verslag door** mevrouw C. Hilhorst (Notuleerservice Nederland)

## Aanwezigen

De voorzitter, dhr. G. te Hoonte, de wethouder mw. L. van Hooijdonk, de commissiegriffiers dhr. J. Drost, mw. M. Friele, de leden, mw. K. Alblas (ChristenUnie), dhr. D. Bosch (UtrechtNu!), mw. V. Dada-Anthonij (D66), dhr. F. Dekkers (GroenLinks), mw. X. Minnaert (PvdD), dhr. C. Nykvist (Stadsbelang Utrecht), mw. A. Oudejans (Student & Starter), dhr. V. Paalman (Horizon), dhr. M. de Pagter (VVD), mw. C. Passier (Volt), dhr. B. van Steeg (CDA), dhr. H. Stellinga (CDA), mw. N. Stylianou (D66), dhr. M. Talhaoui (PvdA), dhr. M. Usta (DENK) en dhr. J. Vasters (D66)

## Afwezigen

## Inhoud

Let op gele markeringen op pagina 7 + 13

|                                                                     |    |
|---------------------------------------------------------------------|----|
| 1. Opening                                                          | 20 |
| 8. Raadsvoorstel Ruimtelijk Toekomstperspectief Zuidpoort (vervolg) | 20 |
| 9. Verkeersveiligheid verkeersknooppunt Meernbrug                   | 25 |
| 10. Raadsbrief Invoeren betaald parkeren in 2023                    | 29 |
| 11. Raadsbrief dwingende maatregelen duurzaam reisgedrag            | 14 |
| 12. Baas in eigen groen                                             | 34 |
| 13. Sluiting                                                        | 34 |
| LIJST VAN TOEZEGGINGEN                                              | 35 |

## 1. Opening

De **voorzitter** opent de middagvergadering om 14.00 uur en heet iedereen welkom.

## 8. Raadsvoorstel Ruimtelijk Toekomstperspectief Zuidpoort

Wethouder **Van Hooijdonk** reageert op de vragen van CDA over het Centrummanagement (CMU) en de binnenstadsondernemers. In het participatieverslag zitten gespreksverslagen met het CMU. Een aantal van de door hen aangedragen onderwerpen kunnen worden meegenomen, zoals tijdsbepaalde bewegwijzering en de VRI's. Ten aanzien van de tien minuten is aangegeven dat dat geen beleid is. Het college heeft een periodieke relatie met CMU.

Rijnlaan-Zuid is niet in dit pakket opgenomen vanwege de beperkte effecten. Geprobeerd wordt werk met werk te maken. Als bijvoorbeeld met de riolering aan de slag wordt gegaan, kan het wellicht worden mee geprogrammeerd.

- 5 Mevrouw **Stylianou** (D66) weet niet of het college een schriftelijke reactie heeft gegeven aan het bewonerscomité. Wat kunnen zij verwachten?

Wethouder **Van Hooijdonk** weet niet of de gemeente een brief heeft ontvangen. Er is met individuele bewoners gesproken. Voor zover haar bekend, hebben de bewoners zich niet georganiseerd, maar hoort het graag als dit wel zo is en is altijd bereid om met ze in gesprek te gaan.

D66 vroeg om verbetering van de uitleg aan bewoners. Zij kan zich voorstellen dat het ingewikkeld is. Geprobeerd is het duidelijk te maken aan de hand van beelden met pijlen en dergelijke, maar dat is wellicht wat abstract. Gepoogd wordt het zo inzichtelijk mogelijk te maken. Nu betreft de besluitvorming een soort uitvoeringsprogramma/paraplu over een aantal projecten. Als met de projecten aan de slag wordt gegaan, wordt de scope kleiner en wordt het wellicht overzichtelijker omdat het meer over de directe woonomgeving gaat.

Volt en GroenLinks vroegen naar het vervolg van de participatie. Deze is vaak op een kleiner abstractieniveau en dan wordt het concreter. De heer Dekkers riep op meer mensen met elkaar te laten spreken. Dat is goed, maar het is ook nuttig om feedback te krijgen, bijvoorbeeld van het SOLGU. Dat blijft altijd onderdeel van de manier van werken.

Mevrouw **Passier** (Volt) informeert naar het participatieniveau.

Wethouder **Van Hooijdonk** antwoordt dat bij de meeste herinrichtingsprojecten 'raadplegen' wordt gehanteerd. Voor de afzonderlijke projecten wordt zoals gebruikelijk een participatieaanpak geformuleerd.

Volt en VVD stelden een vraag over de fietsstraat. Deze is onderzocht. In de bijlage bij de verkeerskundige analyse worden op hoofdlijnen inzichten gegeven. Geconcludeerd is dat deze verwijderd is van een haalbare variant vanwege de veel te hoge auto-intensiteit ten opzichte van de nationale richtlijnen. Er zijn geen andere situaties in Utrecht waar het zo druk is met auto's. Het is de vraag hoe diepgaand dat nog verder moet worden uitgewerkt. Vastgesteld is dat geen betere variant over het hoofd is gezien.

Het CDA vroeg hoe het met de knip is gegaan. Onderling is daarover goed gedebatteerd. De stelling dat bewoners voorkeur hadden voor de fietsstraat is genuanceerder. Beide varianten zijn in beeld gebracht. Daaruit blijkt dat de fietsstraat geen haalbare variant is.

De bewegwijzering kan op tijd gereed zijn. Dat is met het CMU besproken.

PvdA stelde voor eerst de 't Goylaan aan te pakken en dan de knip door te voeren. Dit jaar wordt met de 't Goylaan, de Lindschoten en de Socrateslaan aan de slag gegaan. Als dat gereed is, is er een verkeersmanagementsysteem over die hele route zodat beter kan worden gestuurd en kan worden voorkomen dat het spaak loopt.

De heer **Talhaoui** (PvdA) vraagt wat er gebeurt als de doorstroom daar toch stagneert. Wordt dan doorgegaan met de knip?

Wethouder **Van Hooijdonk** heeft niet het beeld dat de doorstroming daar stagneert. De discussies rondom de 't Goylaan gaan meer over het voorrangspein en eventuele onveiligheid. Natuurlijk is het weleens druk, maar het stroopt niet zodanig op dat het problematisch is. Er worden eerst verbeteringen doorgevoerd. Als de Linschotensingel en de Socrateslaan worden uitgevoerd, wordt het beter omdat er dan meer sturingsinstrumenten zijn. Over het hele gebied worden op diverse momenten metingen gedaan. Uit de getallen zal blijken hoe het gaat. Ook wordt op straat gekeken of het kwalitatief voldoende is, omdat niet alles in harde getallen kan worden gevat. Dat wordt ook gedaan op de 't Goylaan.

Student & Starter vroeg terecht aandacht voor de Bleekstraat. Daar moet hard worden gewerkt om het goed leefbaar te houden.

ChristenUnie vroeg speciaal aandacht voor de tijdelijke maatregelen. Dat wordt over het gehele projectgebied bekeken.

Mevrouw **Passier** (Volt) begrijpt dat het lastig is de criteria in cijfers uit te drukken. Als eruit komt dat het niet prettig of veilig is, hoe wordt de raad daarover geïnformeerd en welke rol heeft de raad bij de aanpassingen?

Wethouder **Van Hooijdonk** zegt niet dat geen cijfers worden aangeleverd. Er kan op voorhand niet altijd een grens worden aangegeven voor of iets functioneert. Het kan voldoende zijn als het verkeer blijft doorstromen. Er wordt wel degelijk naar cijfers, snelheden en dergelijke gekeken, maar ook naar kwalitatieve indicatoren. Het is logisch de raad bij de jaarlijkse monitor over de projectresultaten te informeren. Deze ontvangt de raad altijd richting de voorjaarsnota.

GroenLinks vroeg of ook wordt geprobeerd integraal kansen te pakken, dus sociaal economische en veiligheidsaspecten. Dat is het geval. Bij de Kanaalstraat en de Amsterdamsestraatweg waren programma's aan de orde waarin deze gebieden centraal stonden en is flink ingezet op veiligheid en economie, maar dat is een divisie hoger. Daar hoort een andere programmatische aanpak en een andere inzet van de gemeente en van middelen bij. Zo wordt dit niet ingestoken, maar er wordt aan de slag gegaan en in gesprek gegaan met ondernemers en bewoners. Als blijkt dat zaken kunnen worden meegenomen die bijdragen aan het economische klimaat of het gevoel van veiligheid, dan wordt dat niet nagelaten.

Het is niet de intentie om tot een shared space te komen. Blijkbaar staat dat onvoldoende duidelijk in het stuk. Het is nog niet ontworpen, maar mensen moeten hun eigen duidelijk herkenbare plek in de ruimte hebben. Dat kan ook met klinkers zijn die op verschillende manieren worden gelegd. De intentie is om de toegankelijkheid goed te organiseren. Met Volt zijn goede gesprekken gevoerd voor het meer abstracte deel, maar ze betreft Volt ook graag bij de concrete projecten. Bij toegankelijkheid komt het op precisie aan in de ontwerpen. Het niveau van bijvoorbeeld gehandicaptenparkeerplaatsen is nog niet aan de orde, maar ook dergelijke details moet goed zijn.

De heer **Paalman** (Horizon) hoort dat voetgangers en fietsers hun eigen plek moeten krijgen. Dat klinkt mooi, maar hij kan zich slecht voorstellen hoe deze twee verkeersstromen er doorheen komen.

Wethouder **Van Hooijdonk** vindt dat een goed punt, want het is enorm druk. De route van de fietser is over het algemeen niet dezelfde als die van de voetganger, dus dit is een ontwerpopgave. De inzet is om de verkeerslichten op de kruising Oosterkade naar Ledig Erf/Twijnstraat weg te halen. Dat betekent dat mensen het goed moeten kunnen overzien en er ruimte moet zijn om te kunnen oversteken. Daarover moet goed worden nagedacht en nagegaan moet worden welke stromen worden verwacht zodat het comfortabel is. De vraag is terecht en moet in het concrete ontwerp worden beantwoord.

De heer **Paalman** (Horizon) vraagt of dan moet worden gedacht aan een situatie zoals bij het Neude.

Wethouder **Van Hooijdonk** weet dat nog niet. Er is geen vergelijkbare plek. Het wordt uiteindelijk een plek met zeer weinig doorrijdend gemotoriseerd verkeer, maar er moet ruimte zijn voor bussen en nood- en hulpdiensten. Met name de fietsers en voetgangers gaan elkaar tegenkomen.

De heer **Paalman** (Horizon) roept op daar goed naar te kijken. Het wordt alleen maar drukker, zowel qua fietsers als qua voetgangers.

Wethouder **Van Hooijdonk** is het daarmee eens en onderschrijft het vraagstuk waarop zeker denkkraft wordt ingezet.

Mevrouw **Passier** (Volt) is blij met de intentie dat dit een toegankelijk gebied wordt, maar dat is in de hele stad de intentie en komt niet overal even goed tot uiting. Kan concreter in het stuk worden opgenomen hoe daar aandacht aan wordt besteed?

Wethouder **Van Hooijdonk** herhaalt dat de uitwerking in de projecten is in overleg met belangenorganisaties met kennis van zaken. Dan komen de concrete ontwerp vragen terug. Als aanpassingen moeten worden doorgevoerd in het voorstel, is het aan de fracties om met voorstellen daartoe te komen.

Mevrouw **Passier** (Volt) reageert dat de wethouder altijd een toezegging kan doen. Komt het wel terug bij de effectindicatoren?

Wethouder **Van Hooijdonk** zegt toe dat dit wordt gedaan, maar zij kan het stuk niet meer aanpassen.

Toegankelijkheid gaat over verschillende dingen en details. Het is lastig te zeggen hoe dat moet worden gemonitord. Het hele ontwerp moet kloppen en dat wordt met belanghebbenden en

De heer Dekkers informeerde naar een fietsenstalling rondom het Ledig Erf. Daar zijn nog geen concrete ideeën over, maar er ligt een vraagstuk. Rondom het Ledig Erf is het druk en staan fietsen niet altijd op wenselijke plekken. Dit is een aanleiding om in alle ontwerpen te kijken of er ruimte is voor stallingen.

Partij voor de Dieren vroeg of het vermijden van bomenkap een uitgangspunt is. Dat is zeker het geval, maar dat is geen garantie. Om het groen maximaal tot zijn recht te laten komen, is bomenkap wellicht niet overal te voorkomen.

De heer **Van Heuven** (PvdD) vindt het fijn dat iets een uitgangspunt is, maar het blijft een beetje hangen. Het kan worden geamendeerd, maar de wethouder kan ook met een strekt ter vervanging komen voor een aantal van de benoemde zaken.

Volgens wethouder **Van Hooijdonk** is dat niet de gebruikelijke werkwijze en is het aan de fracties om dat te doen.

De **voorzitter** stelt dat een strekt ter vervanging mogelijk is als het er niet toe leidt dat andere fracties het tegenovergestelde wensen. Zaken die door alle fracties gewenst zijn, kunnen worden verwerkt.

Wethouder **Van Hooijdonk** heeft altijd begrepen dat technische fouten worden opgelost met een strekt ter vervanging en dat aanpassingen aan de raad zijn.

De **voorzitter** concludeert dat de heer Van Heuven dan met een amendement zal komen.

Wethouder **Van Hooijdonk** vervolgt de beantwoording.

De heer Dekkers vroeg of het creëren van middeneilanden beleid is. Dat is niet het geval, maar vaak wel een uitkomst van ander beleid, namelijk dat het goed oversteekbaar en toegankelijk moet zijn. Er zijn levendige debatten gevoerd over de Vleutenseweg waar tussen banen met verschillende verkeersstromen geen rustpunt is. Men wil zo min mogelijk verkeerslichten en dan kan een middenberm helpen.

In de Balijelaan is van gevel tot gevel zo veel ruimte dat met bewoners kan worden gekeken waar de toename aan groen wordt gepositioneerd.

De heer **Dekkers** (GroenLinks) onderschrijft dat middeneilanden vaak nodig en verstandig zijn. Het gaat hem om de lange en brede middenbermen tussen de rijstroken.

Wethouder **Van Hooijdonk** herhaalt dat dit geen beleid is, maar een gevolg van ontwerp. Over het ontwerp bij de Balijelaan wordt nog met de omgeving gesproken. Dan komen zaken aan de orde als veiligheid, leefbaarheid, toegankelijkheid en dergelijke.

GroenLinks en ChristenUnie vroegen aandacht voor de tijdelijke maatregelen. Het is de bedoeling dat deze voorsorteren op de permanente situatie. Gekeken wordt of er mogelijkheden tot vergroenen zijn.

De heer Dekkers had vreselijke beelden over barrières en dergelijke. Geprobeerd wordt dat te voorkomen, maar het zijn kosteneffectieve maatregelen die makkelijk en snel kunnen worden genomen. Geprobeerd wordt met subtiele maatregelen het maximale effect te bereiken in de geest van de toekomst. Vervolgens wordt gemonitord of ze voldoende werken of dat moet worden bijgestuurd.

Het klopt dat menselijk gedrag zich niet laat voorspellen, zoals D66 aangaf. Er is veel ervaring met modellering, dus wordt niet op nul gestart. Een aantal effecten is bekend. Hier zit een hele wetenschap onder. Alles wordt stapsgewijs uitgevoerd, dus eerst de knip Catharijne en op basis van de cijfers worden de volgende maatregelen genomen en wordt bijgestuurd en geleerd voor de toekomst. Er zit een feedbackloop in alle monitoring.

Mevrouw **Stylianou** (D66) vindt het fijn dat metingen worden gedaan en dat waar nodig wordt bijgestuurd. Wordt de raad geïnformeerd over die bevindingen?

Wethouder **Van Hooijdonk** bevestigt dat. Dit komt terug in de jaarlijkse monitor. Data over nieuwe ontwikkelingen in dit gebied worden ook meegenomen.

De bereikbaarheid van de garages vanuit het oosten is besproken. De garages zijn onder andere bereikbaar vanaf de Venuslaan en de 't Goylaan. Er worden geen garanties voor de reistijden

afgegeven, maar wel voor de bereikbaarheid. Partij voor de Dieren wees op sluipverkeer in de binnenstad. De verwachting is dat dit beperkt zal zijn. Ook dat wordt in de gaten gehouden, maar er worden geen maatregelen tegen getroffen. Als het zich voordoet, wordt gekeken wat de beste remedie ertegen is.

De heer **Van Heuven** (PvdD) stelt dat als mensen niet meer rechtdoor kunnen over het Ledig Erf en via de Bartholomeibrug de stad in kunnen, maar dit allemaal via de Twijnstraat gaan doen, wordt de Twijnstraat alleen maar drukker. Dat blijkt ook uit het verkeerskundige rapport. Partij voor de Dieren maakt zich zorgen over congestie in de Twijnstraat en verwacht meer maatregelen. Kan dat worden meegenomen?

Wethouder **Van Hooijdonk** denkt dat dit de bewegwijzering betreft waar ook CDA om vroeg. De nieuwe routes moeten duidelijk zijn en de routes naar parkeergarages moeten helder zijn. Mensen rijden dan niet door tot het Ledig Erf, maar worden al eerder richting de Albatrosstraat verwezen. Voorkomen is beter dan genezen.

CDA vroeg extra informatie over de financiën. In het raadsvoorstel is een uitgebreide tabel opgenomen. Zij is altijd bereid een brief op te stellen, maar hoort dan graag wat gevraagd wordt. De door Partij voor de Dieren gevraagde zekerheid over fase 2 kan niet worden gegeven. Fase 1 is geborgd in de voorjaarsnota. De raad heeft een besluit daarover genomen. Elk financieel besluit over de toekomst is een raadsbesluit. Dit pakket is werkbaar. Met de tijdelijke maatregelen is er een functionerend geheel. Het zou ideaal zijn als ook een stap verder kan worden gezet om de fase 2-herinrichtingen definitief te maken. Daarover moet de raad een besluit nemen.

De heer **Dekkers** (GroenLinks) heeft ook een update gevraagd van het stallen van fietsen rond het Vaartsche Rijnstation.

Wethouder **Van Hooijdonk** heeft recent een soort tussenstand gegeven. Meerdere modellen worden onderzocht. De voorkeursvariant is een combinatie met de autogarage. Onderzocht moet worden of dat haalbaar is. Andere onderzochte varianten zijn voor een deel al afgevallen. Zodra er een voorkeursalternatief is, wordt dat aan de raad gemeld.

### *Tweede termijn*

Mevrouw **Passier** (Volt) vroeg de wethouder naar het vervolg van de participatie bij de verdere uitwerking van deze plannen. Per deelproject wordt gekeken hoe deze wordt ingevuld en dat kan elk niveau hebben. Het is dus geheel vrijblijvend hoe dat wordt ingevuld en dat is niet voldoende. Volt vindt dat erg belangrijk, zeker gezien de voorafgaande periode. Wat Volt betreft zou 'adviseren' het laagste niveau moeten zijn. Kan de wethouder een toezegging daarop doen?

In de raad is bij de programmabegroting een breed gedragen motie ingediend om effectindicatoren over toegankelijkheid te laten opnemen. Deze motie werd daar afgewezen met de opmerking dat de raad per project moet kijken en moet zorgen dat dit goed landt in alle programma's en projecten in de stad. Volt vraagt bij deze beleidsnota om indicatoren voor toegankelijkheid op te nemen in de programmabegroting en krijgt een 'nee'. Volt ziet graag dat de wethouder daar nog een stapje extra zet en kijkt hoe toegankelijkheid kan worden geborgd met effectindicatoren in de programmabegroting.

Wethouder **Van Hooijdonk** stelt dat indicatoren niet in de begroting thuishoren. Over projecten wordt gerapporteerd in voortgangsrapportages en de monitor. Dat lijkt de juiste plek.

Gevraagd wordt of effectindicatoren kunnen worden opgenomen voor toegankelijkheid. Het is mogelijk om bijvoorbeeld gehandicaptenparkeerplaatsen te tellen, maar om na te gaan of een goede route is aangelegd voor slechtienden of fysiek beperkten, kan hoogstens om beleving worden gevraagd. Het heeft geen zin om ribbeltegels te tellen. Allen zijn het eens dat dit goed moet zijn en dat het goed moet worden uitgevoerd en er is geen politieke discussie over het doel. Wat zou mevrouw Passier geruststellen en aan wat voor indicatoren denkt zij?

Mevrouw **Passier** (Volt) denkt dat een indicator voor parkeerplaatsen een begin kan zijn. Wellicht kan met SOLGU worden besproken wat meetbaardere indicatoren zouden kunnen zijn. Zij begrijpt zich dat niet alles in cijfers kan worden uitgedrukt.

5 Wethouder **Van Hooijdonk** vindt het prima om met SOLGU te spreken over wat een goede bediening is van gehandicaptenparkeerplaatsen in dit gebied. Gerapporteerd kan worden wat de afspraken zijn en wat de uiteindelijke plekken in de ontwerpen zijn. Het is geen indicator voor de gehele toegankelijkheid. Zij zegt toe dat de raad in de eerstvolgende brief over Zuidpoort (in 2024) wordt geïnformeerd over het verloop van het proces. Toegankelijkheid wordt dan verdiept en de denkwijze wordt meegegeven, onder andere na gesprekken met SOLGU en op basis van wat in handboeken en andere stukken is opgenomen. Ook wordt aangegeven hoe daarover wordt gerapporteerd in de monitoringsstukken.

10 Participatie in projecten is nu in de meeste gevallen 'raadplegen', maar dat wordt bij de start van een project in het participatieplan vastgesteld. Zoals bij alle participatie het geval is, kijken mensen hier verschillend naar. Het is niet waarschijnlijk dat vanuit bewoners en andere stakeholders één advies komt dat kan worden uitgevoerd. Zowel in de eerste als in deze fase is met meer dan 1000 mensen gesproken op allerlei manieren. Geprobeerd wordt zo veel mogelijk van die kleuring en aandachtspunten mee te nemen. Waar het mogelijk, denkbaar, uitvoerbaar en hanteerbaar is, zal naar 'adviseren' worden gegaan, maar dat is lastig aan de voorkant toe te zeggen.

20 De heer **Dekkers** (GroenLinks) hoort de wethouder aangeven dat als naar kleinere plekken wordt gekeken er meer ruimte kan zijn om mensen bij elkaar te brengen. Is dat een aanleiding om het participatieniveau op te krikken?

25 Wethouder **Van Hooijdonk** is het daarmee niet per se eens en blijft dat ingewikkeld vinden. Er zijn allerlei belangen en ideeën bij de bewoners en ondernemers in het gebied. Alle belangen moeten altijd worden afgewogen en verantwoord.

30 De **voorzitter** concludeert dat Partij voor de Dieren een amendement voorbereidt en stelt raadsbehandeling in 10 minuten voor. Het DB besluit in welke raadsvergadering dat is.

*Schorsing voor een wisseling van woordvoerders.*

## 9. Verkeersveiligheid verkeersknooppunt Meernbrug

35 De **voorzitter** meldt dat dit is geagendeerd door de heren Stellinga, De Pagter en Vasters. De heer Vasters laat zich vervangen.

40 De fracties van CDA, VVD en D66 ontvangen regelmatig klachten van omwonenden en in de directe omgeving gevestigde bedrijven over de verkeersveiligheid van het verkeersknooppunt rondom de Meernbrug in De Meern. De fracties vinden dat de verkeersveiligheid bij de Meernbrug kan worden verbeterd en hebben daarbij oog op verschillende maatregelen. De raad heeft eerder een petitie ontvangen, er is een RIB over gehouden en in oktober 2023 is een raadsbrief ontvangen.

### *Eerste termijn*

45 De heer **Stellinga** (CDA) memoreert dat CDA al eerder heeft aangegeven dat verkeersknooppunt Meernbrug niet veilig is. Veiligheid bestaat uit objectieve en subjectieve veiligheid. Objectieve veiligheid is de kans dat een ongeluk gebeurt. Het college zegt dat het wel goed zit met de objectieve veiligheid gezien de ongevallencijfers. Volgens het CDA is dat te verklaren omdat mensen weten dat dit kruispunt gevaarlijk is en zich daarop instellen. Er hoeft maar eenmaal iemand te passeren die niet bekend is en het gaat gruwelijk mis.

50 De beoordeling van objectieve veiligheid bestaat uit meer dan alleen het tellen van ongevallen. Ook de verkeerskundige inrichting van een kruispunt en de regeling van het verkeer spelen een rol.

55 Subjectieve veiligheid is het gevoel van veiligheid. Om daarover meer te weten, moet men bij mensen te rade gaan. CDA heeft dat gedaan en dan komt een ander beeld over de veiligheid naar voren. Het zijn niet een paar mensen, maar een heel dorp. Als men zich subjectief niet veilig voelt bij het benaderen en belopen of bereiden van een kruispunt kan het objectief niet veilig zijn. Objectieve veiligheid is niet denkbaar zonder subjectieve veiligheid.

CDA heeft in haar campagne in 2022 al beloofd hieraan iets te doen. Wat CDA betreft is een fysieke herinrichting hier nodig. In de tegenbegroting van 2023 en 2024 heeft CDA hiervoor financiële ruimte vrijgemaakt en een amendement op de Programmabegroting 2024 ingediend. Een fysieke herinrichting heeft de voorkeur, omdat de huidige inrichting niet optimaal is. In afwachting daarvan kijkt CDA graag mee naar oplossingen die de veiligheid ter plaatse kunnen verbeteren. In dit kader wil CDA dat alsnog verkeerskundig onderzoek wordt gedaan naar de veiligheid van dit kruispunt. Met de actuele motie van 9 november 2023 heeft CDA hiertoe opgeroepen. Dit onderzoek moet verder gaan dan alleen het tellen van het aantal ongevallen of het kijken naar de haalbaarheid van een voetgangersbrug. Is het verkeerskundig mogelijk dat men 40 meter na een groen verkeerslicht wordt geconfronteerd met haaiantanden en nauwelijks 19 meter nadat men een busbaan heeft gepasseerd? Is het verkeerskundig mogelijk dat een wijkontsluitingsweg als de Zandweg een fietsstraat is? Er moet met verkeerskundige alternatieven worden gekomen voor de huidige situatie.

Door een aantal bewoners is een petitie gestart om verkeerslichten op de kruising Zandweg/Meerndijk te plaatsen. Hij bedankt de initiatiefnemers daarvoor. CDA wil dat het college ook deze suggestie verkeerskundig laat onderzoeken en als dit geen optie is te komen met alternatieven voor die verkeerslichten.

De heer **De Pagter** (VVD) kent als bewoner van de Meern de Meernbrug goed en kan zich de zorgen van veel weggebruikers en omwonenden over de verkeersveiligheid goed voorstellen. Er zijn veel verkeersstromen, veel fietsers, veel auto's, een busbaan en veel kinderen die de kruising gebruiken. Vaak zien weggebruikers en omwonenden het bijna of helemaal misgaan. Bij veel weggebruikers is een gevoel van onveiligheid. VVD snapt dat omwonenden een petitie zijn gestart. Het is goed dat naar aanleiding van de petitie opnieuw over de verkeersveiligheid op de Meernbrug wordt gesproken. Als resultaat van een eerder debat in 2022 is een aantal kleine maatregelen getroffen op de kruising bij de Meernbrug. Deze maatregelen zijn nu bijna een jaar geleden uitgevoerd. Kan de wethouder al iets delen over de evaluatie van die maatregelen en de reacties van omwonenden erover?

Een aantal van de maatregelen had te maken met het onderhoud. Hoe wordt geborgd dat het onderhoud hier op peil blijft?

Uit de petitie blijkt dat veel mensen de maatregelen onvoldoende vinden. De indieners van de petitie willen een verkeerslicht op de kruising Zandweg/Castellumlaan/Meernbrug. Hierover is eerder gesproken en de wethouder was van mening dat dat daar niet nodig is. VVD weet niet of dat leidt tot een veiliger kruising. Het is zinnig als de gemeente een gedegen onafhankelijk verkeersonderzoek laat doen naar de veiligheid op de Meernbrug met verkeerscamera's om het gedrag van weggebruikers in kaart te brengen en de maatregelen te onderzoeken, zoals een extra verkeerslicht. Is de wethouder bereid een dergelijk onafhankelijk verkeerskundig onderzoek te laten uitvoeren en een verkeerslicht en andere maatregelen om de veiligheid te vergroten te verkennen?

Het openen van de busbaan ligt politiek gevoelig, maar een verkeerskundige vindt dat een logisch idee, omdat daardoor de verkeersbewegingen anders worden tussen de Meernbrug en de Regenboogbrug. Ook moeten maatregelen worden getroffen bij de afrit van de snelweg zodat meer verkeer de Langerakbrug gebruikt.

Naar een idee van VVD is een extra voetgangersbrug onderzocht, maar niet de voorgestelde variant direct naast de Meernbrug. Het idee was een voetgangersbrug vanaf het Castellumplein rechtstreeks naar de bushalte, zodat op de Meernbrug meer ruimte ontstaat voor de fietsers en auto's. Kan dat alsnog worden onderzocht?

Bij het vorige debat heeft de wethouder aangegeven dat breder naar de verkeersstromen in de Meern zou moeten worden gekeken en naar het verbeteren van de verbinding tussen de snelweg en de buurt het Weer bijvoorbeeld via de Langerakbrug. Gedacht kan worden aan een snelwegbypass bij de **Legendweg**. Wat is de stand van zaken hiervan?

Mevrouw **Dada-Anthonij** (D66) komt regelmatig over het kruispunt. Op een zaterdagavond voor het Kerstreces lag er weer een fietsbezorger op het asfalt op de Meernbrug. Dat was niet de eerste keer dat ze het daar fout zag gaan.

Bezorgde inwoners zijn een petitie gestart om de onveilige verkeerssituatie met (bijna) ongelukken onder de aandacht te brengen en de gemeente te verzoeken met een oplossing te komen voor de veiligheid van alle weggebruikers. Eerder benadrukte D66 in een debat over de Vleutenseweg al het belang van het vinden van balans tussen het luisteren naar signalen van omwonenden en directe cijfers. Uit de petitie blijkt dat er veel ongelukken gebeuren en dat ook niet geregistreerde

ongelukken veel impact hebben. Heeft de wethouder een totaalbeeld van het aantal incidenten? Hoe verhoudt dat zich tot andere verkeersonveilige plekken in de stad.

Voorkomen is beter dan genezen. Veiligheid staat voorop. Een aanpassing van de verkeerssituatie zou mogelijk de vrijheid en snelheid van fietsers kunnen beperken, maar dat is hier geen overbodige luxe. Ook de veiligheid van fietsers, en vooral van e-bikers, kan hiermee worden vergroot. De bewoners vragen om een verkeerslicht. Ziet de wethouder naast een verkeerslicht ook andere mogelijkheden om de verkeersveiligheid op het betreffende kruispunt te vergroten? Kan de wethouder op korte termijn een onderzoek toezeggen, waarin de kruispunten Meerndijk, Rijksstraatweg en Castellumlaan/Zandweg als één kruispunt worden gezien en wordt onderzocht of eventuele verkeerslichten vanuit die gedachte kunnen worden geplaatst? Wil de wethouder de uitkomsten daarvan meenemen bij de aankomende herinrichting en de raad hiervan op de hoogte houden?

De heer **Stellinga** (CDA) bedankt D66 dat ze de ernst van deze situatie onderschrijft. Hoe breed ziet D66 het onderzoek? Gaat het slechts over de verkeerssituatie ter plekke of ook over de inrichting?

Mevrouw **Dada-Anthonij** (D66) weet uit ervaring dat er veel risico's zijn op onveilige situaties. Het is goed om er breed naar te kijken en alles mee te nemen om te voorkomen dat met ontoereikende oplossingen wordt gekomen.

De heer **Nyqvist** (Stadsbelang Utrecht) pleit ervoor niet te veel de breedte of de diepte in te gaan, maar naar de actualiteit van dit moment te kijken. Objectieve en subjectieve elementen met betrekking tot het gevoel veilig op straat te kunnen verkeren, zijn over het algemeen redelijk meetbaar. Op deze locatie moet een afweging gemaakt wanneer het objectieve deel zwaar genoeg is om na te denken over maatregelen als verkeerslichten. Het subjectieve verantwoordt om er niet op te reageren. Het zal je kind maar zijn dat op deze kruising ondersteboven wordt gereden. De raad is medeverantwoordelijk als aan de hand van de feiten het keuzepatroon toch negatief uitvalt met betrekking tot direct te nemen maatregelen. Als naar de verschillende mogelijkheden om verkeerslichten te plaatsen in de stad, is het dan niet voor de hand liggend op deze locatie nu al verkeerslichten te plaatsen en daarna te kijken wat nog meer moet gebeuren?

*Schorsing zodat de wethouder de beantwoording kan voorbereiden.*

Wethouder **Van Hooijdonk** krijgt jaarlijks zo een 4.000 meldingen uit de hele stad over verkeersveiligheid. In de hele stad maken mensen zich zorgen daarover. Dat zijn vaak ouders die zich zorgen maken over hun kinderen die zich in het verkeer bewegen. In de ene wijk is het rapportcijfer hoger dan in de andere. Deze situatie springt er niet uit, niet in objectieve en niet in subjectieve zin.

Omdat veel kinderen aan de ene kant wonen en de scholen aan de andere kant liggen, moeten veel kinderen het kruispunt oversteken.

Dit is een complex kruispunt met een waterweg met aan beide zijden een klein kruispunt. Dat kan niet zomaar worden veranderd. Er wordt al zeker sinds 2010 over dit punt gesproken. Door het ontstaan van Leidsche Rijn zijn er veel nieuwe bewoners die de verkeersstructuur zwaarder belasten. In de loop van de tijd is veel gedaan en veel onderzocht, maar er zijn geen allesomvattende oplossingen naar voren gekomen. Als hieraan in de begroting prioriteit moet worden gegeven, is de vraag wat dan moet worden aangelegd om de subjectieve veiligheid te verbeteren.

D66 vroeg of er een goed beeld is van de incidenten. Dat is helaas niet het geval. De cijfers zijn politiecijfers, maar die zijn niet volledig omdat de politie er niet altijd bij is. In toenemende mate worden cijfers uit de ziekenhuizen ontvangen. Inwoners zien ook de bijna-ongelukken en de kleine ongelukken die niet automatisch in de bestanden komen.

Mevrouw **Dada-Anthonij** (D66) vraagt of een pagina op de website van de gemeente kan worden aangemaakt waar mensen melding kunnen maken om een beter beeld te krijgen van (bijna) incidenten.

Wethouder **Van Hooijdonk** reageert dat mensen van alles melden en de gemeente weten te vinden. De cijfers van aantallen slachtoffers, de rapportcijfers en het aantal meldingen zijn niet gelijk. Dat zegt soms ook iets over het burgerschap in een buurt en over hoe gemakkelijk mensen de gemeente weten te vinden. Alle bewoners bij elkaar zien veel meer dan de gemeente. De

gemeente is enorm geholpen met alle signalen. Het moet worden gestimuleerd dat mensen blijven melden.

Er is regelmatig naar de huidige situatie gekeken en in principe deugt deze, maar dat betekent niet dat mensen zich veilig voelen.

5 VVD vroeg of het na de vorige maatregelen is geëvalueerd. De maatregelen waren redelijk beperkt en betroffen meer het opschonen en goed krijgen van de eilandjes, belijningen en markeringen. Daar is geen monitoringsonderzoek naar gedaan.

10 De heer **De Pagter** (VVD) heeft van een buurtbewoner vernomen dat deze van de projectleider had begrepen dat er een evaluatie zou worden gehouden op enig moment.

Wethouder **Van Hooijdonk** kan dat niet duiden.

15 VVD en D66 informeerden of een verkeersveiligheidsonderzoek wordt gedaan. Zij betwijfelt of hier de grootste problemen zijn, maar mensen blijven bezorgd. Mogelijk heeft dit te maken met het feit dat hier veel kinderen oversteken. Om recht aan de zorgen te doen, kan middels een extern onderzoek worden nagegaan of iets over het hoofd wordt gezien. Wellicht kunnen daar camerabeelden bij worden gebruikt. Er zijn ook andere plekken in de stad waar zorgen zijn en de financiën zijn niet zo gunstig dus moeten keuzes worden gemaakt. Dat gesprek wordt bij de

20 voorjaarsnota gevoerd. Het zal niet zo een uitgebreid onderzoek worden als bij de Vleutenseweg, maar wel met camera en externen. VVD deed suggesties die daar onderdeel van moeten zijn, zoals het openen van de busbaan en de afrit van de snelweg. De enige echte verbetering zit niet zozeer op deze locatie, maar in de circulatie. Daarover moet een ander gesprek worden gevoerd met als gevolg een veel ingewikkelder gesprek met de buurt. Zij kan zich voorstellen dat dat gesprek moet worden aangegaan, maar dan moet een aantal zaken worden uitgezocht. Zij is

25 bereid dat te doen.

Een voetgangersbrug naast de Meernbrug is civieltechnisch niet goed inpasbaar en is daarom niet meegenomen.

30 Middels de petitie is aandacht gevraagd voor de verkeerslichten. De inschatting is dat deze de veiligheid niet bevorderen, omdat veel fietsers door rood gaan rijden waarmee juist onveiligheid wordt gecreëerd.

De heer **Talhaoui** (PvdA) vraagt waarom het onveiliger wordt met verkeerslichten.

35 Wethouder **Van Hooijdonk** antwoordt dat de huidige verkeerslichten zijn gericht op het oversteken van de busbaan. De gevraagde verkeerslichten gaan over het reguleren van de fietsstraat. Omdat de twee kruispunten zo dicht bij elkaar liggen, wordt het één regeling. Hoe meer partijen een beurt moeten krijgen, hoe langer men moet wachten. Veel fietsers zullen dan door rood fietsen waardoor de onveiligheid toeneemt omdat andere verkeersdeelnemers ervan uitgaan dat ze kunnen doorrijden.

40 De heer **Nyqvist** (Stadsbelang Utrecht) hoort de wethouder zeggen dat het niet moet worden gedaan omdat het gevaar bestaat dat fietsers door rood gaan rijden. Fietsers moeten dat niet doen. De verkeerslichten moeten worden aangebracht zodat iedereen tevreden is. Waarom kan de wethouder deze simpele benadering niet volgen?

45 Wethouder **Van Hooijdonk** wijst erop dat bij het gros van de zware ongelukken mensen zich niet aan de verkeersregels houden of naar muziek luisteren of bellen. Meestal is dat geen aanleiding om er minder bezorgd over te worden. De situatie moet zo ingericht worden dat mensen hem intuïtief goed en veilig gebruiken.

50 De heer **Usta** (DENK) stelt dat als wordt gesproken over herinrichting van wegen wordt gedrag vaak als niet relevant beschouwd. Nu benoemt de wethouder dat fietsers averechts gedrag kunnen vertonen. Wanneer betreft de wethouder het gedrag wel en wanneer niet?

55 Wethouder **Van Hooijdonk** kan zich niet voorstellen ooit te hebben gezegd dat gedrag er niet toe doet.

De heer **Usta** (DENK) krijgt dat impliciet vaak mee.

60 Volgens wethouder **Van Hooijdonk** worden bij onderzoek naar verkeersveiligheid vaak zogenaamde 'human factors' meegenomen. Daarbij komen vragen aan de orde als: Begrijpt de

deelnemer het? Is deze in staat aan de regels te voldoen en wil hij dat ook? Er wordt altijd naar gedrag gekeken. Dat is geen keuze.

5 De heer **Usta** (DENK) vraagt of het niet voor alle verkeerslichten geldt dat fietsers door rood rijden. Moet dan nergens meer een verkeerslicht worden geplaatst?

Wethouder **Van Hooijdonk** antwoordt dat verkeerslichten worden weggehaald waar dat enigszins mogelijk is. Alleen waar verkeerslichten noodzakelijk zijn, worden ze behouden.

10 De heer **Van Heuven** (PvdD) spreekt namens een commissielid dat geen spreektijd meer heeft. De wethouder kondigde een aantal onderzoeksmaatregelen aan. Bedoelt de wethouder hiermee een integraal verkeersonderzoek naar de gehele locatie?

15 Wethouder **Van Hooijdonk** bedoelt een soort externe audit van de situatie, maar niet zo uitgebreid als bij de Vleutenseweg. Zij stelt een standaard onderzoek voor, waarbij gebruik wordt gemaakt van camerabeelden om recht te doen aan wat inwoners signaleren. Daarnaast is het goed om te onderzoeken welke auto's hier rijden en na te gaan of het gewenst is dat ze hier rijden of dat andere routes denkbaar zijn.

20 De heer **Van Heuven** (PvdD) vraagt of het een verkeerskundig onderzoek wordt.

Wethouder **Van Hooijdonk** wijst erop dat bij verkeersbureaus mensen geaccrediteerd zijn om dergelijke zaken te doen. Dat type onderzoek wordt vaker gedaan.

25 De heer **Van Heuven** (PvdD) laat weten dat dat wordt gewaardeerd.

Mevrouw **Dada-Anthonij** (D66) komt terug op de 'human factors'. Nagedacht moet worden hoe daarmee moet worden omgegaan en hoe ze in balans kunnen worden gebracht. Wordt dat meegenomen in het onderzoek?

30 Volgens wethouder **Van Hooijdonk** werken bijna alle verkeersbureaus met een dergelijk analysekader. De eerder aangehaalde vragen zitten altijd in de onderzoeken.

35 De heer **De Pagter** (VVD) bedankt de wethouder voor de toezegging. Op welke termijn vindt het onderzoek/de audit plaats?

Wethouder **Van Hooijdonk** verwacht dat dit verkeerskundige onderzoek in de loop van 2024 kan worden uitgevoerd, dat de raad daarover wordt geïnformeerd en dat daar conclusies aan worden verbonden.

40 De heer **Talhaoui** (PvdA) informeert of de verkeerslichten worden meegenomen in het onderzoek.

45 Wethouder **Van Hooijdonk** kan het laten navragen, maar de eigen deskundigen schatten in dat ze niet behulpzaam zijn. Als externe deskundigen het een aanbeveling vinden, komt het terug in de rapportage.

De **voorzitter** herhaalt de toezegging van de wethouder.

50 De heer **Stellinga** (CDA) waardeert de toezegging van de wethouder die een motie daarvoor overbodig maakt. Is Q3 haalbaar?

De **voorzitter** wijst erop dat de toezegging staat voor Q4. De wens van de raad is 'zo snel mogelijk'.

## 10. Raadsbrief Invoeren betaald parkeren in 2023

55 De **voorzitter** licht toe dat UtrechtNu!, DENK, VVD en CDA de invoering van betaald parkeren in het Werkspoorgebied, naar aanleiding van de raadsbrief van 24 oktober 2023, agenderen. Fracties maken zich ernstige zorgen over de gevolgen voor lokale ondernemers. De eerste drie agenderende partijen krijgen het woord. Voor partijen met spreektijd is het mogelijk om aanvullend iets in te brengen. Partijen zonder spreektijd mogen interrumpen.

## Eerste termijn

De heer **Bosch** (UtrechtNu!) memoreert dat UtrechtNu! geen voorstander is van het alsmaar uitbreiden van betaald parkeren. Een aantal ondernemers voelt zich wrang door de manier waarop dit in hun gebied is ingevoerd. De raad heeft in mei 2023 een brief ontvangen van de Bedrijvenkring Cartesiusweg. Het Werkspoorkwartier inclusief het bedrijventerrein is een B1-gebied. Een bedrijventerrein is geen woonwijk qua verkeersdynamiek en parkeerbehoefte. Bedrijven hebben te maken met een variëteit aan voertuigen en een andersoortig dag- en nachtritme. Toch worden zij geconfronteerd met een beleid dat ontworpen lijkt te zijn voor een woonwijk. De Bedrijvenkring Cartesiusweg heeft dit probleem benoemd en pleit voor een aparte parkeerzone (zone D) specifiek voor bedrijventerreinen. Dit zou een op maat gemaakte economisch verantwoorde aanpak bieden. Helaas is dit idee volledig genegeerd. UtrechtNu! denkt dat dit komt omdat de wethouder geen gemakkelijk en laagdrempelig parkeerbeleid wil. Waarom is geen gehoor gegeven aan deze legitieme bezwaren en voorstellen? Allen willen dat bedrijven worden geclusterd en niet in de woonwijken liggen. Een apart regime maakt een bedrijventerrein aantrekkelijker en een coulantere wijze om bedrijfsvergunningen uit te geven. Wil de wethouder deze zaken meenemen?

De heer **Van Steeg** (CDA) kan UtrechtNu! voor een groot deel volgen. Hoe vindt UtrechtNu! dat met de ondernemers wordt meegedacht? Welke invloed heeft dat op het economische profiel?

Het komt allemaal wat zakelijk en kil over op de heer **Bosch** (UtrechtNu!). UtrechtNu! zou wat meer compassie willen zien voor partijen die zorgen voor werkgelegenheid en dergelijke. Er moet meer worden geluisterd naar de behoeften daar. Het is een ander soort gebied dan een woonwijk en daar is te weinig gevoel voor.

De heer **Dekkers** (GroenLinks) hoort UtrechtNu! spreken over een ander regime en venstertijden. Welk regime zou in dit gebied beter passen dan het 06.00-11.00 uur-regime?

De heer **Bosch** (UtrechtNu!) heeft daar geen pasklaar antwoord op. Met de ondernemers moet worden onderzocht hoe wat de gemeente wil het beste kan worden bereikt en hoe zij hun bedrijfsvoering kunnen voeren. Met de ondernemers moet worden gekomen tot een soort bedrijventerreinregime.

De heer **Dekkers** (GroenLinks) leest in de brief dat door de werkgevers gedane voorstellen worden besproken, waarbij het college voor een aantal aangeeft ze niet te doen omdat het voor een belangrijk deel voorzieningen zijn die een werkgever normaliter treft. Heeft UtrechtNu! een inhoudelijke beoordeling van maatregelen die wel of niet moeten worden genomen en waarom?

De heer **Bosch** (UtrechtNu!) vindt het vreemd dat ondernemers die daar al jaren zitten nu ineens voorzieningen moeten treffen. Er had meer moeten worden overlegd met de ondernemers.

De heer **Usta** (DENK) sluit zich aan bij het betoog van UtrechtNu!.

Het betaald parkeren blijft een controversieel beleid. DENK is zeer kritisch hierop, omdat het ingrijpende gevolgen kan hebben voor bewoners en ondernemers.

Onlangs hebben ondernemers de zware klap moeten incasseren van de COVID 19-periode waarin lockdowns hun omzet drastisch hebben verminderd. Ondernemers ervaren onzekere periodes door hoge lasten door stijgende energieprijzen. In deze fragiele tijden van economische recessie moet zorgvuldig worden omgegaan met de onmisbare ondernemers.

DENK maakt zich zorgen over het effect van betaald parkeren op de ondernemers. Deze zorgen leven ook bij de ondernemers in het Werkspoorgebied. Ondernemers hebben hun wensen uitgesproken rondom het betaald parkeren. De reactie daarop is summier en meedogenloos. De geuite wensen zijn slechts een pleister op de wond en zelfs dat werd ze niet gegund. DENK verzoekt de wethouder zo snel mogelijk met de ondernemers naar een passende en effectieve oplossing te zoeken. Kan de wethouder dit toezeggen en er een concrete datum aan koppelen? DENK maakt zich zorgen over de administratieve lasten van het betaald parkeren. Hoe gaat dat in zijn werk? Hoe gaat het parkeerbeheersysteem eruit zien? Kan de wethouder toezeggen dat ondernemers hierdoor niet extra worden belast?

DENK verzoekt het college de impact van het betaald parkeren op de economie van Utrecht te onderzoeken. Kan de wethouder dit toezeggen?

De heer **Van Steeg** (CDA) stelt dat het zuur is dat in dit gebied betaald parkeren wordt ingevoerd terwijl een motie is aangenomen over bijvoorbeeld Voordorp. Daar zitten mensen te wachten op betaald parkeren. Zouden de zaken niet moeten worden omgedraaid en de problemen in Voordorp eerst moeten worden aangepakt zodat er meer tijd is om in het Werkspoorgebied tot een oplossing te komen?

Het gaat de heer **Usta** (DENK) nu om het Werkspoorgebied. DENK is geen voorstander van het invoeren van betaald parkeren. De oplossing moet niet verder worden uitgesteld waardoor de ondernemers alsnog in de problemen komen. Er wordt onvoldoende ingegaan op de wensen van ondernemers.

De heer **De Pagter** (VVD) geeft aan dat betaald parkeren moet worden ingevoerd met zo veel mogelijk draagvlak in de buurt. Daarbij moet ruimte worden geboden voor extra parkeervergunningen, bijvoorbeeld voor ondernemers in gebieden waarin betaald parkeren wordt ingevoerd. Hij roept de wethouder op daar enige ruimte voor te bieden. Onlangs hebben allen een mail ontvangen van een inwoner van Leidsche Rijn-Centrum Oost waar geen overgangsregeling mogelijk zou zijn voor bewoners. Kan de wethouder toelichten hoe dat is bedacht?

De heer **Van Heuven** (PvdD) vindt dit debat een perfecte illustratie is voor waarom zo snel mogelijk moet worden begonnen met het invoeren van betaald parkeren in de hele gemeente. Elke keer als de druk toeneemt in een bepaald gebied en er wordt betaald parkeren ingevoerd, zijn er altijd inwoners, ondernemers of andere partijen die aan de noodbel trekken. Wat Partij voor de Dieren mag tempo worden gemaakt met het overal invoeren van betaald parkeren. Het is goed dat het hier gebeurt, want er is een station op loopafstand van alle ondernemers. Het debat is een beetje van huiliehuilie.

De heer **Usta** (DENK) hoort Partij voor de Dieren zeggen dat moet worden opgeschoten met het invoeren van betaald parkeren en dat het zou helpen bij het oplossen van het voorliggende probleem. Realiseert Partij voor de Dieren zich dat het niet alleen om inwoners van Utrecht gaat, maar ook om mensen van daarbuiten? Zie kiezen mogelijk voor een stad waar geen betaald parkeren is ingevoerd.

De **voorzitter** verzoekt de fracties niet het gehele parkeerdebat te voeren.

De heer **Van Heuven** (PvdD) wilde slechts een statement afgeven. Het is uitstekend als mensen ervoor kiezen met de auto naar een andere stad te gaan.

De heer **Usta** (DENK) constateert dat de Partij voor de Dieren het prima vindt dat inkomstenbronnen en signalen van ondernemers verloren gaan omdat mensen naar een andere stad gaan. Klopt dat?

De heer **Van Heuven** (PvdD) heeft spijt van zijn statement. Het was niet de bedoeling om dit allemaal op te roepen. Partij voor de Dieren heeft een visie op parkeren en heeft vanmorgen verzocht de parkeerverordening zo snel mogelijk te agenderen. Het is goed als mensen met het openbaar vervoer naar Utrecht komen.

De **voorzitter** stelt dat alle fracties zaken mogen agenderen en dat fracties daar een andere opvatting over kunnen hebben.

De heer **Bosch** (UtrechtNu!) hoort Partij voor de Dieren dit debat afdoen als 'huiliehuilie'. UtrechtNu! gaat dit voortaan ook doen bij klimaatzaken. Het gaat om mensen die een onderneming proberen te draaien en voor werkgelegenheid zorgen. Er wordt gedaan alsof zij met de trein kunnen komen, terwijl zij een bus vol materialen hebben, maar dat kunnen deze ondernemers niet. Het is te kortzichtig om het op deze manier af te doen. Wellicht moet Partij voor de Dieren een keer op een bedrijventerrein kijken hoe de werkelijkheid is in plaats van zich met de bloemetjes en de bijtjes bezig te houden.

Het viel de heer **Dekkers** (GroenLinks) in de brief op dat wordt gekozen voor het 06.00-11.00 uur-regime van maandag tot zaterdag. Dat regime is effectief om parkeertoerisme tegen te gaan, zeker naast een autovrij gebied. Dat zou zijn omdat de straten langs de Amsterdamsestraatweg en de Schepenbuurt ook een maandag tot zaterdagregime hebben. GroenLinks ziet de problematiek van Douwe Egberts of het verplaatsen van het verkeer van de Amsterdamsestraatweg naar dit gebied niet. Hebben bedrijven gevraagd om dat regime wel of niet op zaterdag te laten gelden? Is ook een maandag tot vrijdagregime hier denkbaar?

Wethouder **Van Hooijdonk** wijst erop dat het een raadsbesluit is geweest om dit in te voeren.

Er is veel overleg gevoerd en het is niet zomaar bruut ingevoerd. Waar partijen elkaar tegemoet konden komen, is dat gebeurd. Gelukkig zijn er ook allerlei mooie ontwikkelingen in Werkspoor en wordt goed samengewerkt, maar de ondernemers hebben ook voorstellen gedaan die niet konden worden geaccommodeerd. De gemeente is transparant geweest over de redenen daarvoor.

In dit debat kan niet zo maar een ander regime worden bedacht en dat is ook niet verstandig. Het Werkspoorgebied is een bedrijventerrein ingeklemd tussen woonwijken. De ondernemers hebben voorkeur voor alleen 's nachts betaald parkeren. In de Daalsebuurt is een parkeerregime van 21.00-09.00 uur en staat het bedrijventerrein de hele dag vol met auto's van bewoners. Geprobeerd wordt de olievlekwerking beheersbaar te houden. Ook ondernemers hebben er voordeel bij als de openbare ruimteplekken kunnen worden gebruikt door hun bezoekers of klanten.

UtrechtNu! en VVD vroegen om meer vergunningen. Hier is een overgangsregeling aangeboden. Ondernemers worden niet anders behandeld dan omwonenden. Nu ermee is gestart, vragen ondernemers daar niet om.

DENK vroeg of de administratieve lasten beperkt kunnen worden gehouden. Daar wordt naar gestreefd, maar er zijn altijd meer administratieve lasten dan wanneer er geen betaald parkeren geldt. Ondernemers kunnen een zakelijke vergunning aanvragen en bij bijvoorbeeld een leenauto moet het kenteken worden aangepast. Dat leidt op andere plekken niet tot heel veel klachten.

GroenLinks stelt voor de zaterdag te laten vervallen. Dat hebben ondernemers in gesprekken niet gevraagd, maar kan zeker worden geprobeerd. Het 06.00-11.00 uur-regime is bedacht tegen forenzen. Op zaterdag zullen er minder forenzen zijn. Het gebied blijft kwetsbaar, omdat de burens een 21.00-09.00 uur-regime hebben. Bij de ondernemers kan worden nagegaan of ze ermee geholpen zijn als het regime op zaterdag vervalt.

DENK vroeg om een onderzoek naar het effect op de economie. Wat haar betreft komt dat aan de orde bij de bespreking van het gehele beleid. De effecten zullen per wijk verschillen vanwege de ligging, het type bedrijven of het aantal parkeerplekken in de openbare ruimte.

De heer **Usta** (DENK) volgt deze onderbouwing. Kan een dergelijk onderzoek per gebied worden uitgevoerd?

Wat wethouder **Van Hooijdonk** betreft wordt dat niet gedaan. Besloten is om aan de overzijde een woonwijk te realiseren met een lage parkeernorm en zonder plekken in de openbare ruimte. Een regime van 06.00-11.00 uur is schappelijk en raakt de ondernemers niet op een groot deel van een werkdag. Als dat niet wordt ingevoerd, gaan de woonwijk en de weg anders functioneren. Voor de Cartesiusweg is de toegestane verkeersbelasting gemaximeerd. Regulering is nodig om het verkeerssysteem gaande te houden.

De heer **Usta** (DENK) zegt niet per definitie dat het betaald parkeren niet moet worden ingevoerd, maar vraagt of een gebiedsgebonden onderzoek kan worden uitgevoerd.

Wat wethouder **Van Hooijdonk** wordt dat niet gedaan. Betaald parkeren is ingevoerd op grond van een weloverwogen besluit. Er wordt een beperkt regime gehanteerd dat zo effectief mogelijk is voor het Werkspoorgebied en om de Cartesiusdriehoek te laten functioneren.

De heer **Usta** (DENK) vraagt wat voor kwaad het kan als wel een onderzoek wordt gedaan.

Wethouder **Van Hooijdonk** wijst erop dat elk onderzoek tijd en geld kost en beide zijn schaars en moeten worden ingezet voor noodzakelijke zaken.

VVD vroeg naar de overgangsregeling in Leidsche Rijn-Centrum Oost. Er is altijd sprake van een overgangsregeling behalve als deze niet kan worden geaccommodeerd. Zij weet niet of dat hier aan de orde is. Wellicht kan informatie hierover buiten de vergadering worden uitgewisseld.

De heer **Usta** (DENK) vroeg de wethouder met de ondernemers naar effectieve oplossingen te zoeken naar aanleiding van de brief.

Wethouder **Van Hooijdonk** antwoordt dat veel overleg is gevoerd en dat goed wordt samengewerkt. Op de in de brief genoemde vier elementen wordt die ruimte niet gezien. GroenLinks brengt een nieuw voorstel in dat wellicht interessant is. Dit zal zij bespreken, maar eerdere overleggen worden niet overgedaan.

De heer **Usta** (DENK) vindt het GroenLinks-voorstel voor de zaterdagen interessant.

De **voorzitter** concludeert dat de agenderende partijen geen behoefte hebben om dit punt naar de raad door te geleiden.

## 11. Raadsbrief dwingende maatregelen duurzaam reisgedrag

De **voorzitter** licht toe dat dit onderwerp is geagendeerd door GroenLinks en UtrechtNu!. GroenLinks wil bespreken of de in de raadsbrief besproken aanpak voldoende effectief is en waarom in de brief niet is ingegaan op een meer dwingende aanpak van stadslogistiek, in het bijzonder 'Stop en Drop'.

### *Eerste termijn*

De heer **Dekkers** (GroenLinks) bedankt voor het onderzoek na de toezegging in november 2022. Er zijn veel redenen om stevige afspraken te maken met werkgevers, onderwijsorganisaties en organisatoren van evenementen over duurzaam reisgedrag. Het is een belangrijke pijler in het alternatief voor de ring Utrecht. Kleine veranderingen in duurzaam reisgedrag, met name in de spits, hebben grote gevolgen voor het verkeerssysteem zowel op de weg als in het OV. Na COVID werken mensen meer thuis, maar het woon-werkverkeer concentreert zich op de dinsdag en de donderdag wat zowel op de weg als in het OV sterk te voelen is. Er zijn landelijke verplichtingen voor het vastleggen van mobiliteit en er zijn betere belastingregels voor duurzaam woon-werkverkeer.

Kan met het verplichten van mobiliteitsplannen voldoende flexibel worden ingespeeld op steeds weer nieuwe ontwikkelingen als het ontstaan van de dinsdag/donderdag-piek of de wens om personeelsregelingen aan te passen als fiscale regels wijzigen?

Waarom wordt niet naar de grote onderwijsinstellingen gekeken? Dit zijn zowel grote werkgevers als veroorzakers van grote stromen thuis-schoolbewegingen. GroenLinks kijkt uit naar de uitkomsten van de aangekondigde onderzoeken.

GroenLinks had dit onderwerp ook geagendeerd om een punt te maken over 'Stop en Drop', zoals door wethouder Oosters gevraagd, maar de wethouder heeft bij de begrotingsbehandeling al een brief toegezegd in Q2. GroenLinks wacht deze brief af en zal deze waarschijnlijk agenderen.

De heer **Bosch** (UtrechtNu!) heeft onvoldoende spreektijd en berust in zijn lot.

Lid **Minnaert** (PvdD) vindt het een mooi doel werkgevers jaarlijks gegevens te laten verstrekken over hoe zij werknemers stimuleren om duurzamer te reizen. Wat voor criteria worden bij deze gegevensverstrekking gebruikt?

Partij voor de Dieren ziet graag dat werkgevers jaarlijks ook gegevens over de mate van effectiviteit verstrekken. Is de wethouder het eens dat dit een belangrijke stap is om af te komen van de vrijblijvendheid bij duurzamer reisgedrag?

De heer **Bosch** (UtrechtNu!) vraagt of Partij voor de Dieren denkt dat dit kan worden afgedwongen bij werkgevers.

Volgens lid **Minnaert** (PvdD) gaat het erom dat afspraken worden gemaakt over gegevensverstrekking. Dat is een wettelijke vereiste. Er is nog ruimte in de wijze waarop dat wordt vormgegeven.

Partij voor de Dieren mist in de vijf genoemde maatregelen het stimuleren van thuiswerken. Dit wordt benoemd in het mobiliteitsplan, maar is geen onderdeel geweest van het onderzoek. Kan dit worden meegenomen in het vervolg op dit onderzoek?

Partij voor de Dieren mist concrete doelen voor wat betreft het percentage waarnaar wordt gestreefd als het gaat om afname van autogebruik door werknemers. Wat voor doelen heeft de

wethouder voor ogen? Als deze er nog niet zijn, kan de wethouder dan toezeggen dat concrete doelen worden gesteld en dat daarover een terugkoppeling wordt gegeven in de raad? Betekent het doen van onderzoeken ook dat er iets wordt gedaan met de uitkomsten en dat maatregelen die volgens de onderzoeken lijken te werken vervolgens worden uitgevoerd?

5

Wethouder **Van Hooijdonk** memoreert dat de raad heeft gevraagd te onderzoeken wat mogelijk is. De gemeente kan niet zomaar een norm stellen en iets afdwingen als dat geen wettelijke grondslag kent. Vervolgens is de vraag of dat gewenst is.

Daar is een shortlist uitgekomen van wat zou kunnen. Onderzocht moet worden wat wenselijk is en moeten alle voors en tegens worden gewogen. Of iets met de verkenning wordt gedaan, valt nog te bezien.

Vanaf de aanstaande zomer zijn grotere bedrijven met meer dan honderd medewerkers verplicht de gegevens inzichtelijk te maken voor woon-/werkverkeer en zakelijke reizen. De bedrijven kunnen worden gevraagd dat aan de gemeente te rapporteren. Daar kunnen niet allerlei zaken bij worden gevraagd, omdat daar geen wettelijke grondslag voor is.

De mobiliteitsplannen zijn onderdeel van het parkeerbeleid. Wellicht is de vraag hoe flexibel deze moeten zijn. Een patroon als dinsdag en donderdag is een erfenis van corona en verandert niet van de een op de andere dag. De verwachting is niet dat de komende tien jaar alles anders wordt en moet worden aangepast. De raad heeft in het parkeerbeleid opgenomen dat wordt gewerkt met mobiliteitsplannen. Het is een collegebevoegdheid om de mobiliteitsplannen in te vullen. Als in de samenleving iets anders nodig is, kan de invulling worden veranderd, maar dat moet dan opnieuw worden vastgelegd.

De onderwijsinstellingen vallen hieronder, net als de gemeente zelf.

In de mobiliteitsplannen en als met werkgevers wordt gesproken over mobiliteitsbeleid, komt ook thuiswerken aan de orde. Dat is onderdeel van de mix.

In zekere zin zijn voor de hele stad concrete doelen gesteld in het mobiliteitsplan. Het streven is dat automobilititeit niet groeit en dat de groei van de stad wordt opgevangen met andere modaliteiten. Er zijn specifieke rekensommen gemaakt voor bedrijventerreinen en werkplekken.

In gebieden waar veel werkgevers zitten, zoals USP, Lage Weide, Stationsgebied, Papendorp, lopen sinds corona al processen om gezamenlijk ambities en maatregelen te formuleren. Dat werkt goed. Zowel met het USP als met het Stationsgebied en Lage Weide zijn doelen geformuleerd waar werkgevers hun handtekeningen onder hebben gezet. Nu moet dat worden waargemaakt. Ook de gemeente heeft zich aan die doelen gecommitteerd.

De heer **Talhaoui** (PvdA) informeert naar de consequenties als bedrijven zich niet aan de gestelde doelen (kunnen) houden.

Wethouder **Van Hooijdonk** licht toe dat het vooralsnog convenanten zijn. Deze zijn niet dwingend.

Op de vraag of kan worden doorgepakt, is dit onderzoek een antwoord. Er wordt bijvoorbeeld goed samengewerkt met industrievereniging Lage Weide, maar Lage Weide is enorm groot met veel werkgevers dus het vergt veel om allen gecommitteerd te hebben.

De **voorzitter** informeert of de agenderende fracties hier iets mee willen in de raad of dat dit is afgerond.

De heer **Dekkers** (GroenLinks) antwoordt dat het voor nu is afgerond. De raad ontvangt jaarlijkse rapportages. GroenLinks zal actief op dit punt blijven. De ruimtelijke ordeningsinstrumenten zijn effectief en moeten worden ingezet.

De heer **Bosch** (UtrechtNu!) geeft aan dat dit voor nu is afgerond.

## 12. Baas in eigen groen

De **voorzitter** meldt dat agendapunt is doorgeschoven naar de volgende commissievergadering met nieuwe spreektijden.

## 13. Sluiting

De **voorzitter** wenst allen een fijne avond en sluit de vergadering om 16.13 uur.

## Lijst van toezeggingen

### **Raadsvoorstel Ruimtelijk Toekomstperspectief Zuidpoort (wethouder Van Hooijdonk):**

- De raad wordt in de eerstvolgende brief over Zuidpoort (in 2024) geïnformeerd over het verloop van het proces. Toegankelijkheid wordt dan verdiept en de denkwijze wordt meegegeven, onder andere na gesprekken met SOLGU en op basis van wat in handboeken en andere stukken is opgenomen. Ook wordt aangegeven hoe daarover wordt gerapporteerd in de monitoringsstukken.

### **Verkeersveiligheid verkeersknooppunt Meernbrug (wethouder Van Hooijdonk):**

- Middels een extern onderzoek wordt nagegaan of iets over het hoofd wordt gezien, met gebruikmaking van camerabeelden. Dit verkeerskundig onderzoek kan in de loop van 2024 worden uitgevoerd. De raad wordt daarover geïnformeerd en er worden conclusies aan verbonden.