Bundel van de Commissie Stad en Ruimte van 1 april 2021

1 Opening

2 Vaststellen agenda en inventarisatie te bespreken agendapunten

3 Verslagen

** Het GEHEIME conceptverslag van de besloten commissie Stad en Ruimte van 10 december 2020, ter vaststelling.*
** Het op 1 april 2021 openbaar te maken conceptverslag van de besloten commissie Stad en Ruimte van 10 december 2020, ter vaststelling en openbaar making.*
** Het conceptverslag van de openbare commissie Stad en Ruimte van 4 maart 2021, ter vaststelling.*
** Het GEHEIME conceptverslag van de besloten commissie Stad en Ruimte van 11 maart 2021, ter vaststelling.*
** Het conceptverslag van de openbare commissie Stad en Ruimte van 18 maart 2021, ter vaststelling.*
** Het GEHEIME conceptverslag van het besloten deel van de commissie Stad en Ruimte van 18 maart 2021, ter vaststelling.*

Concept Verslag commissie Stad en Ruimte, 2021-03-04.docx

Concept Verslag openbare commissie Stad en Ruimte, 2021-03-18.pdf

4.1 Toezeggingen/moties/brievenlijst

Ter vaststelling.

Lijst toezeggingen-moties-brieven SR dd29 maart 2021(inclusief voortgangsinformatie).pdf

4.2 Lange Termijn Agenda

Ter informatie.

LTA S&R per 17 maart 2021.xlsx

5 Raadsvoorstel Vaststelling bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 6, Eendrachtlaan 10

Aanvang: 12.15 uur; FYSIEK
Indicatie behandeltijd: 60 min.
Beleidsveld: Merwedekanaalzone - wethouder Diepeveen
Het college legt de raad een bestemmingsplan voor waarmee het juridisch planologisch mogelijk wordt op de plek van een kantoorpand aan de Eendrachtlaan 10 de bouw van 215 appartementen te realiseren. Van deze 215 appartementen zullen 40 woningen behoren tot de categorie sociale huur en 45 woningen tot de categorie middenhuur.
Het ontwerp bestemmingsplan heeft ter inzage gelegen en er zijn 3 zienswijzen ingediend. Deze zienswijzen geven voor het college geen aanleiding het bestemmingsplan te wijzigen. Wel worden enkele ambtshalve wijzigingen voorgesteld. Het college stelt voor het bestemmingsplan vast te stellen, geen exploitatieplan vast te stellen en akkoord te gaan met het vaststellingsrapport waarin de beantwoording van de zienswijzen en de ambtshalve wijzigingen zijn opgenomen.

Dossier 1592 voorblad

Raadsvoorstel Merwedekanaalzone deelgebied 6, Eendrachtlaan 10.docx

Link naar RO publiceer- vaststelling Merwedekanaalzone deelgebied 6, Eendrachtlaan 10.pdf

Vaststellingsrapport MWKZ deelgebied 6, Eendrachtslaan 10.pdf

Merwedekanaalzone deelgebied 6, Eendrachtlaan 10_Toelichting.pdf

Merwedekanaalzone deelgebied 6, Eendrachtlaan 10_Regels.pdf

NL.IMRO.0344.BPMERWEDEDG6EENDRA-VA01-Kader_01-000.pdf

6 Aanbevelingen uit Rekenkameronderzoek Energietransitie deel 1 over informatievoorziening gemeenteraad

Indicatieve aanvang: 14.00 uur; DIGITAAL
Indicatie behandeltijd: 90 min.
Beleidsveld: Energie - wethouder Van Hooijdonk
Geagendeerd door J. Schreuder (D66), G. te Hoonte (VVD), T. Sturkenboom (Student & Starter), M. van Heuven (Partij voor de Dieren), C. Bos (StadsbelangUtecht), B. Isik (PvdA), B. van Steeg (CDA).
De Rekenkamer Utrecht heeft op 1 februari 2021 de gemeenteraad deel 1 van haar onderzoek naar het uitvoeringsprogramma energietransitie opgestuurd. Dit eerste deel betrof de informatievoorziening van het college aan de gemeenteraad. Hierin wordt vastgesteld dat de huidige informatievoorziening geen volledig overzicht geeft en het voor de raad niet goed mogelijk is om de kosten en baten van het uitvoeringsprogramma te beoordelen of hierop te sturen. De Rekenkamer doet hierbij drie concrete voorstellen om de informatievoorziening te verbeteren. De agenderende fracties willen het gesprek aangaan met elkaar en het college over de informatievoorziening aan de raad en de aanbevelingen daarover.

Publiekssamenvatting Rekenkamerbrief Energietransitie.pdf

Rekenkamerbrief Energietransitie.pdf

6.1 Reactie rekenkamerbrief energietransitie

Dossier 1765 voorblad

Raadsbrief Reactie rekenkamerbrief energietransitie.pdf

7 Raadsbrief Evaluatie herplantplicht en bomenbeleid, vaststelling beleidsregel Handhaving illegaal vellen of beschadigen van bomen

Aanvang: 15.35 uur; DIGITAAL
Indicatie behandeltijd: 75 min.
Beleidsveld: Openbare ruimte - wethouder Diepeveen
Geagendeerd door A. Sasbrink (Partij voor de Dieren), R. Wiegant (SP), E. Virginia (GroenLinks), B. Isik (PvdA), T. Sturkenboom (Student &Starter)
De Partij voor de Dieren, SP, GroenLinks, PvdA en S&S agenderen het bomenbeleid voor bespreking in de commissie. Door het bomenbeleid vroegtijdig in de commissie te bespreken willen we inhoud meegeven voor de evaluatie van het beleid en wensen uitspreken voor wijzigingen in toekomstig beleid.
In 2015 is een motie aangenomen die opriep tot een vierjaarlijkse evaluatie en bespreking van het bomenbeleid. Dit is in 2016 voor het laatst gebeurd en de wethouder heeft toegezegd in het eerste kwartaal van 2021 met een herziening van het bomenbeleid te komen naar aanleiding van de in 2020 uitgevoerde evaluatie (20/T486).
De agenderende fracties zien op basis van inzichten en ervaringen met het bomenbeleid in de afgelopen jaren, verschillende mogelijkheden voor verbetering van dit beleid. Het behouden, versterken en toevoegen van bomen staat hierin centraal. Daarom willen de fracties in de commissie nu alvast voorstellen voor verbetering van het bomenbeleid meegeven, zodat het college dit kan meenemen bij de herziening naar aanleiding van haar evaluatie.

Dossier 1703 voorblad

Raadsbrief Bomenbeleid en beleidsregel handhaving bomen.pdf

Bijlage 1 Evaluatie herplantplicht.pdf

7.1 Bespreeknota van de Partij voor de Dieren voor de commissie Stad en Ruimte over het Bomenbeleid.

Partij voor de Dieren_Bespreekpunten bomenbeleid.pdf

7.2 Raadsbrief Evaluatie bomenbeleid en herplantplicht

Dossier 1770 voorblad

Raadsbrief Evaluatie bomenbeleid en herplantplicht.pdf

8 Raadsvoorstel Zienswijzen en instemming AVU-begroting 2022, toetreding WGSO en uittredingsplan Vijfheerenlanden

Aanvang: 17.00 uur; DIGITAAL
Indicatie behandeltijd: 30 min.
Beleidsveld: Circulaire economie - wethouder Verschuure
De gemeenschappelijke regeling Afvalverwerking Utrecht (AVU) heeft op 30 november 2020 aan de raad de concept programma- en productbegroting 2022 toegezonden. Hierop kan tot 1 juni 2021 een zienswijze ingediend worden. Het college heeft een conceptzienswijze opgesteld, waarin zij oa aandacht vraagt voor het hanteren van het passende verwerkingstarief, en legt deze ter besluitvorming aan de raad voor.
Daarnaast legt het college aan de raad het besluit voor om positief te oordelen over de toetreding van de AVU tot de WSGO en om in te stemmen met het uittredingsplan van gemeente Vijfheerenlanden uit de AVU.

Dossier 1667 voorblad

Raadsvoorstel Zienswijzen en instemming AVU-begroting 2022.docx

Zienswijzebrief ontwerpbegroting AVU 2022, toetreding WGSO en uittredingsplan Vijfheerenlanden.docx

Raadsnotitie AVU diverse AB besluiten.pdf

AB voorstel en besluit toetreding AVU tot WSGO.pdf

AB Voorstel en besluit uittreding Vijfheerenlanden.pdf

Aanbiedingsbrief AVU ontwerpbegroting 2022.pdf

Eindconcept Uittredingsplan AVU - Vijfheerenlanden 261020.pdf

Ontwerpbegroting 2022 v1.pdf

9 Raadsvoorstel Toekomst parkeergarage Springweg

Indicatieve aanvang: 20.00 uur; DIGITAAL
Beleidsveld: Grondzaken, Ruimtelijke ontwikkeling en Mobiliteit - wethouders Diepeveen, Verschuure en Van Hooijdonk
Voorzetting bespreking uit commissie Stad en Ruimte van 18 maart 2021.
De parkeergarage Springweg is in gemeentelijk eigendom, maar voor exploitatie in erfpacht uitgegeven aan het bedrijf Klépierre. Het contract daarvoor loopt in 2022 af. Het college stelt voor vanaf mei 2022 de exploitatie voor twee jaar opnieuw in handen te geven van Klépierre. Daarna zou dan de gemeente de exploitatie voor 4 jaar in eigen beheer nemen, om vervolgens na mei 2028 de garage te slopen. Het college stelt verder voor het exploitatieresultaat van de parkeergarage Springweg te koppelen aan het parkeervrij maken van de Oudegracht en het Janskerkhof. Een nader voorstel hiervoor komt dan terug bij de Voorjaarsnota.
Naast het raadsvoorstel wensen raadsleden een bespreking tijdens de commissie van de raadsbrief en het Intentiedocument, zodat ook tijdens de commissie een samenhang van bespreking ontstaat.

Dossier 939 voorblad

Raadsvoorstel Toekomst van parkeergarage Springweg.docx

Raadsbrief Ruimtelijke ontwikkelingen Strosteeg.docx

Indicatieve hoofdlijnenplanning Visie Strosteeg.pdf

RH-DHV Nut en noodzaak parkeergarage Springweg.pdf

Eindrapport Economische Impactanalyse Springweggarage Utrecht.pdf

Toekomst parkeergarage Springweg H1 t/m H7.pdf

9.1 Raadsbrief Toekomst garage Springweg

Dossier 1716 voorblad

Raadsbrief Toekomst garage Springweg (17 maart 2021).pdf

Bijlage 2 Memo RHDHV over parkeervrij maken wervengebied.pdf

Bijlage 3 Overzicht parkeergarages binnenstad met wachtlijsten.pdf

Bijlage 4 Autobezit binnenstad.pdf

Bijlage 7 Beantwoording technische vragen VVD inz toekomst garage Springweg (openbaar deel).pdf

Bijlage 8 Beantwoording technische vragen PvdD inz toekomst garage Springweg (openbaar deel).pdf

VERVALLEN Raadsbrief Toekomst garage Springweg.pdf

9.2 Beantwoording SV 2021, nr. 17 - Oog voor de impact van Bouwplan 18-36 Strosteeg op Haverstraat

Dossier 1719 voorblad

Beantwoording SV 2021 nr 17 over Oog voor impact Bouwplan 18 36 Strosteeg op Haverstraat.pdf

Gemeente Utrecht

Verslag openbare ochtendvergadering commissie Stad & Ruimte

Datum	4 maart 2021
Locatie	Digitaal, via Zoom
Verslag door	mw. I.B. Koren (Notuleerservice Nederland)
Vaststelling verslag	1 april 2021

Aanwezigen

De voorzitters, dhr. G. Te Hoonte en mw. C. van Dun, de wethouder, dhr. K. Verschuure, de leden, dhr. M. van Dalen (VVD), dhr. R. van der Zweth (PvdA), dhr. T. Schipper (SP), dhr. H. Bakker (D66), dhr. D. Bosch (PVV), dhr. B. van Steeg (CDA), dhr. K. de Boer (Stadsbelang Utrecht), mw. J. van Ophem (Student&Starter), dhr. J. Wijmenga (ChristenUnie), mw. J. Kleinrensink (GroenLinks), mw. Y. Errachidi (DENK), dhr. B. Işik (PvdA), mw. R. Heijne (GroenLinks), mw. J. Zwinkels (CDA), mw. H. Dekker-Abdulaziz (D66), mw. L. Snippe (PvdD), mw. T. Sturkenboom (Student&Starter), dhr. G. Te Hoonte (VVD), dhr. R. van der Graaf (ChristenUnie), mw. D. Rijnders (commissiegriffier), dhr. F. de Kok (commissiegriffier).

Afwezigen

Er zijn geen afwezigen gemeld.

Verslag openbare vergadering Commissie Stad & Ruimte

1. Opening en mededelingen 1
2. Vaststellen agenda en inventarisatie te bespreken agendapunten....1
3. Verslagen 1
4. Toezeggingen/moties/brievenlijst en lange termijn agenda 2
5. Raadsvoorstel Aanvullende bijdrage La Vuelta Holanda 2
6. Raadsvoorstel Transitiestrategie omgevingsplan....8

LIJST VAN TOEZEGGINGEN....14

1. Opening en mededelingen

De voorzitter opent de vergadering om 10.00 uur en heet iedereen die meekijkt van harte welkom. Hij constateert dat er geen mededelingen zijn.

2. Vaststellen agenda en inventarisatie te bespreken agendapunten

De voorzitter constateert dat vandaag alleen digitaal wordt vergaderd in verband met corona. Hij loopt de gehele agenda door en constateert dat deze is vastgesteld.

3. Verslagen

- Het conceptverslag van de openbare commissie Stad en Ruimte van 28 januari 2021, ter vaststelling.
- Het conceptverslag van de openbare commissie Stad en Ruimte van 11 februari 2021, ter vaststelling.

De voorzitter concludeert dat de verslagen zijn vastgesteld.

4. Toezeggingen/moties/brievenlijst en lange termijn agenda

De voorzitter inventariseert of er opmerkingen zijn.

De heer Wijmenga (ChristenUnie) geeft aan dat hij via de griffie een uitvraag heeft gedaan over Toezegging 19/RBR6 over de verduurzaming van kantoren. Hier is nog geen reactie op gekomen. Volgens de ChristenUnie staat deze toezegging niet goed in de toezeggingenlijst.

De voorzitter concludeert dat nog naar deze toezegging gekeken zal worden en dat de toezeggingenlijst, moties, brievenlijst en lange termijn agenda, met inachtneming van de opmerking van de ChristenUnie, zijn vastgesteld.

5. Raadsvoorstel Aanvullende bijdrage La Vuelta Holanda

De voorzitter constateert dat de raad wordt voorgesteld om in het eerste kwartaal een reservering van 200.000 euro beschikbaar te stellen aan het project La Vuelta Holanda om het evenement in 2022 alsnog plaats te laten vinden nadat het vanwege de coronapandemie in 2020, werd afgelast. Onder voorbehoud van besluitvorming in de raad wordt dit bedrag met 50.000 euro aangevuld vanuit de reguliere begrotingen vanuit de programma's Sport en Economische Zaken. De bijdrage bedraagt dan uiteindelijk 250.000 euro.

De heer Bakker (D66) hoopt dat mensen in de zomer van 2022 weer fysiek bij elkaar kunnen komen. In deze zomer viert Utrecht ook 900 jaar stadsrechten. Voor D66 reden voor feest. Het voorstel om de start van de Vuelta in 2022 naar Utrecht te halen juicht die partij dan ook toe. Het evenement zorgt voor verbinding en plezier en is een prachtig visitekaartje voor Utrecht als fietsstad. Daarnaast zorgt het voor economische bedrijvigheid. D66 voelt zich hierin gesteund door een brede coalitie van maatschappelijke organisaties en grote en kleine bedrijven. De fractie heeft nog wel een paar vragen. Het kan zijn dat het evenement doorgaat maar dat er toch nog wat beperkingen gelden. Hoe wordt hier op geanticipeerd, ook in het activatieprogramma? Graag een reactie. Vervolgens vraagt de fractie hoe de twee evenementen, de start van de Vuelta en Utrecht 900 stadsrechten, bij elkaar gaan komen. Kan de commissie hier in het najaar over worden geïnformeerd?

De heer Van Heuven (PvdD) merkt op dat het evenement 900 jaar stadsrechten een krap budget heeft. Als niet extra wordt geïnvesteerd in de Vuelta, dan komt een miljoen euro vrij dat bijvoorbeeld besteed kan worden aan het evenement 900 jaar stadsrechten. Is nu echt het niet duurzame evenement de Vuelta nodig om verbinding en plezier te zorgen?

De heer Bakker (D66) denkt dat het goed is om de twee evenementen slim met elkaar te verbinden. Er kan dan ook gebruikgemaakt worden van elkaars financiële middelen.

De heer Van Heuven (PvdD) vraagt zich af of een groot en vervuilend evenement nodig is. Voor verbinding en plezier kan ook op andere manieren worden gezorgd.

De heer Bakker (D66) beaamt dat evenementen een milieu impact hebben. Het is echter zo, dat duurzaamheid hoog in het vaandel staat.

De heer Bosch (PVV) vraagt bij wie de Vuelta leeft in de stad. Loopt de gewone Utrechter hier ook warm voor?

De heer Bakker (D66) merkt op dat Utrecht een wielertraditie heeft. Hij stelt voor dat de heer Bosch de brieven en reacties leest.

De heer De Boer (Stadsbelang Utrecht) vraagt of D66 ook vindt dat ook gekozen zou kunnen worden voor een ander ambitieniveau. Op die manier kan extra bespaard worden. Wordt onderzocht welke besparingen mogelijk zijn?

De heer Bakker (D66) heeft begrepen dat gekeken wordt naar mogelijkheden om te besparen. Op het activatieprogramma moet nu niet beknibbeld worden. Er dient gekeken te worden hoe programma's met elkaar verbonden kunnen worden.

De heer Wijmenga (ChristenUnie) zegt dat de ChristenUnie bij de programmabegroting al opmerkingen heeft gemaakt over de 200.000 euro extra die nodig is. In het voorstel dat nu voorligt wordt opnieuw extra geld gevraagd. Daarnaast vindt de fractie het nog onzeker of het evenement wel in 2022 georganiseerd kan worden vanwege het vaccinatieprogramma. Het is mogelijk dat tot ver in 2022 beperkingen gaan gelden. De raad heeft al een groot deel van het geld vrijgegeven. Is het wel nodig om op dit moment al de 200.000 tot 250.000 euro extra vrij te geven? Vervolgens heeft de fractie nog twee vragen aan de wethouder. Wat wordt er niet gedaan als de Utrechtse extra bijdrage op 200.000 euro wordt gehouden? En kan het besluit tot vrijgave uitgesteld worden totdat helder is dat de Vuelta daadwerkelijk gaat starten?

De heer Van der Zweth (PvdA) vraagt of de ChristenUnie vindt dat de raad voldoende in positie wordt gebracht om te besluiten of het evenement überhaupt door kan gaan, in verband met de situatie rond corona.

De heer Wijmenga (ChristenUnie) antwoordt dat het lastig is vooruit te kijken. Tegelijkertijd ligt het vaccinatietempo laag.

De heer Van der Zweth (PvdA) begrijpt dat het lastig vooruitkijken is maar dat wel helder is welke maatregelen er zijn.

De heer Wijmenga (ChristenUnie) vindt het lastig om er iets over te zeggen. Er is in ieder geval voldoende geld gereserveerd. Of dat nu al vrijgegeven moet worden is wel de vraag.

De heer De Boer (Stadsbelang Utrecht) merkt op dat Utrechters al fors hebben bijgedragen aan de Vuelta. Verder is nog veel onzeker.

De heer Van Dalen (VVD) zegt dat een extra bijdrage ervoor zorgt dat de economie weer gaat draaien.

De heer Wijmenga (ChristenUnie) vindt ook dat het voor de economie een mooi evenement kan zijn. Er is veel geld voor gereserveerd en bij de begroting is er nog eens extra geld voor gereserveerd. Nu komt het college alleen met een verzoek om nog eens 50.000 euro uit te geven.

De heer Bakker (D66) ziet het als een investering, ook in alle sportaanbieders.

De heer De Boer (Stadsbelang Utrecht) zegt dat Stadsbelang Utrecht niet tegen de Vuelta is maar dat de partij wel tegen de manier is waarop het evenement wordt gefinancierd. Is er niet een ander ambitieniveau mogelijk om kosten te besparen? Bewoners hebben al voldoende bijgedragen. De fractie is ook tegen de extra bijdrage. Kan de Vuelta georganiseerd worden enkel met geld van private partners? De verdeelsleutel dient te worden herzien. Is de wethouder bereid om de verdeelsleutel te herzien en dit te bespreken met de andere partners? Tot slot vindt de fractie dat het geld beter besteed kan worden aan andere partners in de stad die doen aan breedtesport. Stadsbelang Utrecht is van plan om een amendement in te dienen om geld dat niet gebruikt wordt door de Vuelta, beschikbaar te laten komen ten behoeve voor de breedtesport in Utrecht.

De heer Van Heuven (PvdD) merkt op dat het doel van de Vuelta is, het stimuleren van de economie. Economische groei is alleen geen oplossing maar een probleem. Er worden dan meer grondstoffen gebruikt en deze zijn eindig. Daarnaast is een probleem dat een vleesverwerkend bedrijf, een fabrikant van kunstmest en andere intensieve landbouwproducten en een energiebedrijf sponsor zijn van de Vuelta. Zowel de bio-industrie als de gaswinning zijn beide industrieën die bijdragen aan een uitbraak en verspreiding van nieuwe zoönoses. Corona is ook een zoönose. Bij de behandeling van de kaderbrief heeft de PvdD motie 229, Utrecht verklein het risico op een pandemie, ingediend. Deze motie is overgenomen. Is de wethouder het ermee eens dat het organiseren van de Vuelta mogelijk bijdraagt aan het ontstaan en het verspreiden van een nieuwe zoönose? En is dit een reden om af te zien van de Vuelta in Utrecht? De PvdD is geen voorstander van een vervuilend evenement zoals de Vuelta dat als doel heeft prestige en profilering. Het evenement wordt ook alleen maar duurder. Als de Vuelta niet doorgaat valt een bedrag vrij van een miljoen euro waarmee vele initiatieven ondersteund kunnen worden op het gebied van sport en cultuur. De fractie zal dus niet instemmen met het raadsvoorstel. Verder wil de fractie vragen om twee waarborgen.

De heer Van Dalen (VVD) schrikt van de bijdrage van de PvdD. Het is niet zo dat de Vuelta een evenement is dat een virus verspreidt.

De heer Van Heuven (PvdD) vervolgt zijn bijdrage. Hij vraagt of de wethouder kan toezeggen dat na de 50.000 euro extra, geen nieuw gemeentelijk geld geïnvesteerd gaat worden in het mogelijk maken van de Vuelta en dat eventuele tekorten door de markt betaald gaan worden. Daarnaast vraagt de PvdD of de wethouder na de Vuelta geen vervuilende massa evenementen meer naar Utrecht wil halen.

De heer Van der Zweth (PvdA) constateert dat het college 250.000 euro bovenop het geld dat al is gereserveerd wil besteden aan de Vuelta. De PvdA denkt dat het geld in de huidige crisis beter besteed kan worden. Zo zijn veel mensen aangewezen op de voedselbank, hebben sommige mensen inkomenssteun nodig en hebben sommige ondernemers acuut hulp nodig. Nu meer geld uittrekken voor een groot en prestigieus evenement waarvan nog onzeker is of het in bedoelde vorm kan plaatsvinden, steunt de fractie niet. De PvdA steunt het raadsvoorstel dus niet.

De heer Van Dalen (VVD) merkt op dat de horeca hulp nodig heeft en dat de horeca juist een sector is die profiteert van de Vuelta.

De heer Van der Zweth (PvdA) merkt op dat de horeca à la minute steun nodig heeft maar dat de Vuelta niet direct plaatsvindt.

De heer Van Dalen (VVD) merkt op dat de evenementensector ook enorm is geraakt. Ook deze sector profiteert van de Vuelta.

De heer Van der Zweth (PvdA) wil nu graag verlichting bieden aan ondernemers.

De heer Van Steeg (CDA) merkt op dat het niet laten doorgaan van de Vuelta ook geld kost.

De heer Van der Zweth (PvdA) antwoordt dat dit klopt. Als het evenement vanwege corona weer niet door kan gaan, kan de desinvestering nog hoger uitvallen. De fractie vraagt waarom er eigenlijk geen risicoanalyse is en vraagt de wethouder ook om geen budget meer bij te plaatsen en niet meer tot uitstel over te gaan als dit weer nodig zou blijken. Tot slot nog twee punten. Met het huidige voorstel blijft er een tekort van 200.000 euro bestaan. Private partners moeten dit betalen maar als dit niet lukt wordt op de kosten bespaard. Kan de wethouder toezeggen dat niet wordt bespaard op de budgetten die naar de wijken gaan? Verder heeft de wethouder enkele lobbybrieven bijgevoegd bij het raadsvoorstel. Kunnen deze buiten beschouwing gelaten worden?

De heer Van Dalen (VVD) zegt dat de VVD een voorstander is van het evenement de Vuelta. De fractie heeft nog wel een paar vragen. Is er nog een mogelijkheid om iets aan het parcours aan de westkant van de stad te doen? Waarom komen bijvoorbeeld het Màximapark en het oude dorp Vleuten daar niet in voor? De VVD vraagt ook of de wethouder bereid is om aan deze kant ook extra tribunes te plaatsen. Tot slot graag de toezegging dat de investeringsgelden voor corona niet naar de Vuelta gaan. Deze zijn elders hard nodig.

De heer Van Heuven (PvdD) vraagt of de VVD zich er geen zorgen over maakt dat dit evenement steeds duurder wordt.

De heer Van Dalen (VVD) antwoordt dat de VVD van de wethouder en de partners verwacht dat de financiën solide zullen zijn.

De heer Van Heuven (PvdD) vraagt of de VVD het solide vindt dat nu voor de tweede keer extra geld moet worden bijgelegd en dat het nog steeds niet uitgesloten is dat er nog meer extra geld naartoe moet.

De heer Van Dalen (VVD) merkt op dat de VVD graag had gehad dat er een plan was en dat corona er niet was geweest. Helaas is dit wel het geval. De VVD investeert graag in de economie.

De heer Schipper (SP) merkt op dat er andere dingen in de stad zijn die geld behoeven. De SP hoort graag dat het qua bijdrage hierbij blijft. Verder is de partij van mening dat grootschalige, commerciële sportevenementen zichzelf moeten kunnen ondersteunen. De fractie zal niet instemmen het voorstel.

Mevrouw Van Ophem (Student&Starter) merkt op dat Student&Starter van mening is dat de Vuelta een evenement is waar de stad voor wil staan. Na een moeilijk jaar is het belangrijk om horecagelegenheden, winkels en culturele organisaties en inwoners perspectief te bieden. Een sportevenement waar iedereen naar uit kan kijken en gratis te volgen is, is precies wat Utrecht nodig heeft.

De heer Van Steeg (CDA) zegt dat de fractie in principe positief staat tegenover de Vuelta. Het CDA toetst aan de hand van een aantal punten of het evenement door moet gaan. Het eerste punt is, of het evenement breed gedragen wordt. Profiteert de breedtesport hier bijvoorbeeld uiteindelijk van? Het tweede punt is, wat ondernemers vinden nu zij zo hard worden geraakt door de coronacrisis. Het derde punt is, of ervoor kan worden gezorgd dat de basis op orde is qua financiën. Verder dienen ook bepaalde maatschappelijke thema's te worden meegenomen zoals bijvoorbeeld verkeersveiligheid. Op dit moment is er nog een tekort van 200.000 euro. Kan de wethouder ondernemers die weinig last hebben van de coronacrisis vragen een bijdrage te leveren? Dan de financiën. Hier zijn al goede vragen over gesteld. Het CDA vraagt wat nu precies de risico's zijn. Hoe zeker is de toewijzing van de Vuelta bijvoorbeeld?

Mevrouw Kleinrensink (GroenLinks) merkt op dat GroenLinks in het coalitieakkoord heeft afgesproken dat de Vuelta naar Utrecht wordt gehaald. Door de onvoorziene omstandigheden is dit nog niet gelukt. Hoewel GroenLinks meevoelt met de bijdrage van de ChristenUnie, de partij staat nog steeds voor de eerdere afspraak die is gemaakt. Tot slot nog drie financiële punten. GroenLinks steunt de verplaatsing voor een keer. Als de Vuelta nog een keer niet door kan gaan, dan betekent dit dat deze niet nogmaals automatisch wordt verplaatst. Verder dient ervoor te worden gezorgd dat de Vuelta niet nog duurder uitpakt. Het bedrag dat wordt voorgesteld is het maximale bedrag en de partij wil achteraf liever niet nog een rekening ontvangen. Er dient dus voorzichtig te worden begroot en er dienen bijdragen te worden geleverd vanuit bedrijven. Eerder is toegezegd dat een overschrijding uit het programma Economie zou moeten komen. Deze afspraak blijft wat GroenLinks betreft staan. Als er keuzes gemaakt moeten worden, dan is het activatieprogramma voor GroenLinks het meest belangrijk. Verder is eerder gezegd dat goed gekeken zou worden naar indicatoren rondom vitaliteit en duurzaamheid. Kan hier extra op worden ingezet nu er meer tijd is?

De heer Van der Zweth (PvdA) merkt op dat GroenLinks bij de begroting heeft aangegeven dat de fractie nog niet akkoord zou gaan omdat de risico's eerst goed in beeld moesten zijn. De risico staan niet in het voorstel. Heeft GroenLinks een goed genoeg beeld gekregen van de risico's?

Mevrouw Kleinrensink (GroenLinks) denkt dat vraag van de heer Wijmenga hierover terecht is. GroenLinks was er bezorgd over of het bedrijfsleven wel kan bijdragen op dit moment in verband met de coronacrisis. Dit is ambtelijk nagevraagd en hieruit blijkt dat de bijdragen staan en dat die zelfs al omhoog zijn gegaan. De zorg hieromtrent is weggenomen.

Mevrouw Errachidi (DENK) merkt op dat DENK tegen de komst van de Vuelta is. De fractie wil er geen geld aan uitgeven.

De heer Bosch (PVV) zegt dat de PVV eerder een voorstander is geweest van de komst van de Vuelta. De oplopende kosten baren echter zorgen. De fractie zal daarom niet instemmen met het raadsvoorstel.

Wethouder Verschuure geeft aan dat het voorstel is, om de start van de Vuelta te organiseren in de zomer van 2022. De overige vier publieke partners hebben alle vier dat besluit inmiddels genomen. De gemeente is de laatste in rij om dat besluit te nemen. De wethouder geeft aan dat hij nu niet kan weten hoe het in 2022 zal zijn. Het college gaat uit van het scenario dat het evenement georganiseerd kan worden binnen de ambities die zijn geformuleerd.

Vervolgens geeft hij aan dat het bedrijfsleven in Utrecht een compliment verdient. Veel evenementen worden met publiek geld georganiseerd maar in Utrecht draagt het bedrijfsleven bij dit evenement ongeveer de helft bij. Het initiatief voor de Vuelta is oorspronkelijk genomen vanuit het Businesspeleton Utrecht. Zonder publieke commitment, ook financieel, is het onmogelijk om dit soort evenementen te organiseren.

Dit moment, is het go-no go-moment. Komend jaar zal bekeken worden onder wat voor voorwaarden de start van de Vuelta georganiseerd kan worden. Er zal ook op zoek worden gegaan naar synergie tussen het wielerevenement en het evenement Utrecht 900 jaar stadsrechten. Hierop besparen ziet het college niet als mogelijkheid en het aanpassen van de verdeelsleutel is ook een onmogelijkheid gezien de kaders waarmee is begonnen.

Dan het verschil tussen de 200.000 en 250.000 euro. Toen het evenement niet door kon gaan bleven drie scenario's over. Scenario 1 betrof het stoppen met het evenement. Scenario 2 betrof het organiseren van het evenement binnen bestaand budget. Dit zou betekenen dat fors

geschrapt zou moeten in het activatieprogramma terwijl dit een van de belangrijkste doelstellingen is. Scenario 3 betrof het organiseren van het evenement binnen de bestaande ambities. Er is toen berekend wat dit zou gaan kosten en er is toen ingeschat dat een extra bijdrage van de gemeente Utrecht van tussen de 175.000 tot 250.000 euro nodig zou zijn. Er is toen een eerste reservering van 200.000 euro opgenomen in de begroting. Lopende het jaar bleek 250.000 nodig te zijn. Vandaar dat men op zoek is gegaan naar een bedrag van 50.000 euro. Dit is opgelost binnen de bestaande begroting. Dit bedrag komt binnen Sport uit de pot internationale evenementen en binnen Economie uit de impulsen. Dit zijn niet coronamiddelen. Als het bedrag niet besteed kan worden, dan kan het bod niet worden gedaan en zal het evenement niet worden toegewezen.

De heer De Boer (Stadsbelang Utrecht) vraagt of erover gesproken is om het ambitieniveau aan te passen.

Wethouder Verschuure antwoordt dat de consequentie daarvan is, dat bespaard wordt op het activatieprogramma. Hij vervolgt zijn beantwoording met de vragen van de PvdD. De koppeling dat het organiseren van de Vuelta mogelijk zou leiden tot een nieuwe pandemie, vindt de wethouder erg ver gaan. Verder wordt ervoor gegaan om een en ander binnen budget te doen. De PvdD vroeg een toezegging om geen internationale evenementen meer te organiseren. Dit kan de wethouder niet beloven omdat hij daar een andere mening over heeft. Dan de vragen van de PvdA. Er werd gevraagd om een risicoanalyse. Deze kan niet worden gemaakt. Garanties op dat alles goed gaat, zijn niet te geven.

De heer Van der Zweth (PvdA) merkt op dat wel bekend is welke maatregelen nu van kracht zijn. Kan de wethouder schetsen hoe het evenement eruit gaat zien als deze maatregelen nog gelden?

De heer Van Steeg (CDA) vraagt of de wethouder iets meer kan zeggen over de financiële risico's.

Wethouder Verschuure geeft aan dat komend jaar pas helder zal worden of het evenement door kan gaan. Op dat moment is dan ook helder welke maatregelen dan misschien nog gelden. Vooralsnog gaat het college ervanuit dat het evenement in de zomer van 2022 gehouden kan worden. Verder heeft de commissie steeds financiële rapportages ontvangen. Hier zal mee verder gegaan worden. De raad zal tussentijds op de hoogte worden gehouden van de vorderingen. De financiële risico's worden ook in beeld gebracht. De PvdA vroeg of, als het evenement toch doorgaat, er niet bezuinigd wordt op het activatieprogramma. De insteek is om hier niet op te bezuinigen. Voorts is een opmerking gemaakt over de bijgevoegde brieven. Die opmerking is terecht. De leden hebben deze brieven al en de wethouder weet eigenlijk niet waarom die zijn toegevoegd. Hij zal de opmerkingen meenemen naar de organisatie. Dan de opmerking van de heer Van Dalen over het parcours. De wethouder geeft aan dat het parcours al vastligt maar dat nog wel gekeken kan worden naar wat, waar gedaan wordt langs het parcours. Tot slot gaat hij in op de vraag of de toewijzing een risico is. Het is van belang dat de financiën er zijn en verder is er een positieve grondhouding.

De heer Wijmenga (ChristenUnie) merkt op dat er een keer een moment komt waarop wordt besloten dat de Vuelta ook daadwerkelijk wordt gehouden of niet, in het licht van eventuele beperkingen.

Wethouder Verschuure herhaalt dat het college voorstelt om het evenement in de zomer van 2022 te houden binnen de bestaande ambities. Of dit kan bezien vanuit volksgezondheid of veiligheid, is uiteindelijk een bevoegdheid van de burgemeester, dan wel een Rijksbevoegdheid van het RIVM. Hier kan niet op gespeculeerd worden. Op dit moment is er een go, no-go moment. Als nu een 'go' wordt gegeven dan wordt alles nu qua organisatie in gang gezet. GroenLinks vroeg of het bedrag nu het maximale bedrag is. De wethouder antwoordt zich daar maximaal voor

te zullen inspannen. In de stukken staat een juridische afspraak tussen de vijf publieke partners voor het geval dat er onverhoopt iets vreselijks gebeurt. Het dient dan helder te zijn hoe hiermee wordt omgegaan. Volgens de afspraak die dan is gemaakt, dienen dan de kosten te worden verdeeld. Verder geeft de wethouder aan dat het duurzaamheidsplan bij de stukken zit.

Mevrouw Kleinrensink (GroenLinks) vraagt of het mogelijk is om na een tijdje inzicht te krijgen in wie er via het activatieprogramma financiering hebben ontvangen.

Wethouder Verschuure antwoordt dat dit inzichtelijk gemaakt kan worden.

De voorzitter inventariseert of er antwoorden op vragen worden gemist.

De heer Van Steeg (CDA) heeft gevraagd of ondernemers die minder geraakt zijn door de coronacrisis een bijdrage kunnen doen.

Wethouder Verschuure antwoordt dat dit aan die ondernemers wordt gevraagd.

De voorzitter constateert dat de tweede termijn ingaat.

De heer Bakker (D66) zegt door te willen praten over het leggen van de verbinding met het evenement Utrecht 900 jaar en het activatieprogramma.

De heer Van der Zweth (PvdA) merkt op dat dit agendapunt een B-punt moet worden. De fractie denkt na over een motie om harder vast te leggen dat het evenement niet nog eens wordt uitgesteld en er niet nog eens extra budget nodig is.

De heer Van Heuven (PvdD) geeft aan dat de fractie een motie zal indienen om zeker te stellen dat er geen extra geld meer nodig is.

De heer De Boer (Stadsbelang Utrecht) geeft aan dat dit agendapunt een B-punt moet worden. De fractie zal mogelijk met een amendement komen.

De heer Wijmenga (ChristenUnie) denkt na over een motie over het definitief besluiten of het evenement doorgaat of niet.

De voorzitter concludeert dat dit agendapunt een B-punt kan worden en dat een half uur bespreektijd wordt uitgetrokken in de raad. Hij schorst de vergadering voor vijf minuten.

6. Raadsvoorstel Transitiestrategie omgevingsplan

De voorzitter constateert dat op 1 januari 2022 de omgevingswet in werking treedt. Bestemmingsplannen worden hierdoor omgevingsplannen. De gemeente heeft tot 2030 de tijd om omgevingsplannen uit te bouwen met lokale regelgeving. Hiervoor heeft het college een transitiestrategie opgesteld.

Mevrouw Heijne (GroenLinks) vindt het goed dat de transitiestrategie er is. De kaders voor de overgang naar het omgevingsplan vormen een goede basis. De fractie heeft nog wel een aantal opmerkingen. Bij het plan van aanpak omgevingswet heeft de fractie uitgesproken niet onverdeeld enthousiast te zijn over de omgevingswet. De omgevingswet borgt niet als vanzelf de goede kwaliteit van de leefomgeving. Ruimte voor initiatief moet bijvoorbeeld afgewogen worden tegen de kwaliteit van de leefomgeving. GroenLinks vermoedt dat zwakke waarden als natuur, milieu, groen en gezondheid het afleggen tegen initiatieven. Tegelijkertijd biedt de omgevingswet kansen om waarden extra goed te verankeren in omgevingsplannen. Vervolgens merkt GroenLinks op dat

beleid neutrale omzetting centraal staat. Hoe verhoudt het uitgangspunt van beleid neutrale omzetting zich tot het optimaal benutten van kansen die omgevingsplannen ook bieden ten aanzien van stedelijke ambities?

Mevrouw Zwinkels (CDA) merkt op dat recent een paar onhandige ervaringen zijn opgedaan met beleid neutrale omzettingen. Hoe kijkt GroenLinks hierop terug?

Mevrouw Heijne (GroenLinks) denkt dat men scherp moet zijn op hetgeen wordt gedaan. Daarnaast kunnen processen gescheiden worden. Verder dienen nieuwe regels of nieuw beleid te worden genoemd zodat de raad weet wat nieuw is en opnieuw een oordeel kan vellen.

De heer Te Hoonte (VVD) zegt dat de VVD voor het beleid neutraal houden is. Er dient expliciet gemaakt te worden waar daar vanaf wordt geweken. Verder dient niet voorgesorteerd te worden op conceptbeleid dat nog niet door de raad is vastgesteld.

Mevrouw Dekker (D66) vindt dat bij omzettingen kansen moeten worden gepakt voor verandering. Er dient ook aangegeven te worden aan de raad en eventueel bewoners, waar grote wijzigingen zitten en waarom die worden gemaakt.

De heer Te Hoonte (VVD) denkt dat waar dat noodzakelijk is, naar het beleid gekeken moet worden. Als het uitgangspunt is dat een en ander beleidsarm wordt gedaan, dan dient het aan de wethouder of ambtenaar te zijn om aan te geven als iets botst met de wet. Verder kunnen ook de punten waar verschillende partijen het over willen hebben worden aangegeven.

Mevrouw Dekker (D66) beaamt dat het aan het college is om aan te geven wat botst met de wet. Ook kan aangegeven worden waar veranderingen zitten. Als de raad er dan over wil spreken, moet dit kunnen.

Mevrouw Heijne (GroenLinks) geeft aan dat een en ander beleidsarm moet plaatsvinden. Tegelijkertijd is het belangrijk om de kansen die het omgevingsplan biedt, te pakken. Deze dienen dan expliciet vermeld te worden of hiervoor dient een raadsbehandeling te komen. Zij vervolgt haar bijdrage. Bij de regels in het omgevingsplan worden vragen gesteld. Wat moet geregeld worden, waarom en hoe? GroenLinks vraagt hoe en wanneer de raad hierbij wordt betrokken. Graag een reactie. Verder wil de partij benadrukken dat de ‘bruidsschat’ essentieel is. Hier dient in het eerste kwartaal in 2022 over te worden gesproken. Graag een toezegging.

Mevrouw Zwinkels (CDA) vraagt voor wanneer keuzes worden gemaakt, welke participatie daar dan bij hoort. Zij vraagt verder aan GroenLinks hoe die partij kijkt naar de zinsnede waarin staat dat het juiste moment wordt gekozen waarop er wordt geparticipeerd over regels die ertoe doen. Gaat het college nu bedenken welke regels op welk moment ertoe doen voor de inwoners? Dit is de omgekeerde wereld.

Mevrouw Heijne (GroenLinks) antwoordt dat bij een beleidsarme omzetting het de vraag is of andere regels worden gesteld of dat ander beleid wordt gemaakt. Verder is het zo, dat als het Utrechts Plan Proces (UPP) wordt gevolgd dat participatie daar plaatsvindt. In het Utrechts Plan Proces staat alleen geen rangorde voor de participatie. Voor GroenLinks zou participatie in ieder geval altijd de status ‘advies’ moeten hebben. Graag een reactie. Tot slot is de fractie verbaasd over het laatste punt bij participatie. Daar staat dat cumulatie van participatie en inspraak wordt vermeden. Hoe moet dit worden gelezen? Participatie en inspraak zijn niet inwisselbaar. Zowel de participatie als de inspraak dient behouden te blijven.

Mevrouw Dekker (D66) merkt op dat het kader een aardige concretisering is. Desondanks heeft de D66-fractie een aantal vragen. De fractie had graag gezien welke van huidige regels worden

overgenomen in het nieuwe omgevingsplan en welke richting inhoudelijke wijzigingen zullen hebben in de toekomst. Volgens de planning komt een en ander hieromtrent pas in fase twee tussen 2022 en 2026. D66 vindt dit op zich prima maar wil de wethouder de commissie toezeggen dat de raad wordt meegenomen in de overwegingen met betrekking tot inhoudelijke wijzigingen? In dit raadsvoorstel staat dat vele verordeningen die er nu zijn, in het omgevingsplan terechtkomen. D66 hoort graag tijdig welke van de huidige verordeningen erin het omgevingsplan terechtkomen. Kan de wethouder de commissie hier tijdig over informeren? Het liefst in het eerste kwartaal van 2022. Dan de leidende principes. Dit omgevingsplan gaat over de fysieke leefomgeving. Bij het maken van de regels over de fysieke leefomgeving zouden de regels ook een duidelijk ruimtelijk kader moeten hebben. Waar is dit geborgd in de leidende principes in het raadsvoorstel? Vervolgens het onderwerp participatie. D66 is voor meer digitale en doelmatige participatie. In dit kader lijkt het echter alsof er wordt geparticipeerd om te participeren. De sub punten van beslispunt c lijken bijna allemaal overbodig. Wanneer is er nu aanleiding om te participeren? Graag duiding. Verder gaat het bij het UPP niet om de toevoeging of wijziging van regels. Het UPP gaat over aparte projecten en aparte deelgebieden.

Mevrouw Zwinkels (CDA) constateert dat het stuk behoorlijk ambtelijk is. Zij las overigens dat toegewerkt wordt naar een definitieve versie in 2029. Hoe ziet dat tijdspad eruit en wat betekent het dat zo een lange tijd aan een stuk wordt gewerkt? Het tweede punt gaat over de rechtsgelijkheid. In de ene wijk worden andere regels geformuleerd dan in de andere wijk. Hoe wordt hiermee omgegaan? Graag een reactie. Dan de rol van de gemeenteraad. Eind 2021 zou er een evaluatie komen. Wordt deze inderdaad eind dit jaar toegestuurd? Verder is het CDA blij met de digitalisering, de vindbaarheid en de begrijpelijke taal. De partij vindt dat de navolgbaarheid vergroot moet worden en dat regels mensen dienen te beschermen. Initiatiefnemers zouden proactief geholpen moeten worden en dingen zouden gefaseerd ontwikkeld moeten worden. Kan de wethouder toezeggen dat dit wordt opgenomen in de leidende principes? Tot slot de participatie. Het CDA is ontevreden over hoe participatie op dit moment wordt ingevuld rondom ruimtelijke plannen. Graag meer duidelijkheid.

De voorzitter meldt dat mevrouw Zwinkels vanaf dit moment wordt vervangen door de heer Van Steeg.

De heer Işik (PvdA) roept collega's op technische vragen van te voren te stellen bij de ambtelijke ondersteuning. Vervolgens is de PvdA een voorstander van het afschaffen van overbodige regels. Het uitvoeren van de regels dient gemakkelijk te zijn. Verder is transitie complex. Is er voldoende capaciteit om de opdracht op een goede manier uit te voeren? Bij de opsomming van de regels mist de fractie de aanpasbaarheid van de regels. Waarom wordt dit niet meegenomen? Dan de tussentijdse evaluatie tot en met 2029. Eens per jaar zou hierbij stil kunnen worden gestaan.

Mevrouw Dekker (D66) heeft een vraag met betrekking tot de aanpasbaarheid van de regels. Wie past de regels aan?

De heer Işik (PvdA) merkt op dat het college op enig moment kan vinden dat een regel moet worden aangepast. Het moment van aanpassing is niet opgenomen in de opsomming. Graag reactie. Hij vervolgt zijn bijdrage. Er staat niets beschreven over het waarborgen en versterken van het karakter van een buurt of wijk. Kan dit als doel worden opgenomen? Graag een toezegging. Verder maakt de PvdA zich zorgen over de participatie. De partij hoopt dat het college iets leert over de omgevingsvisie Kanaleneiland. Kan het college een deelnemerslijst naar de commissie sturen?

De heer Schipper (SP) merkt op dat in december 2019 het plan van aanpak voor de invoering van de omgevingswet voorlag. De SP stemde toen tegen omdat concrete doelen en ambtelijke capaciteit ontbraken. De invoering is een jaar uitgesteld. Heeft dit geholpen om het werk op tijd

klaar te krijgen en is de organisatie inmiddels op orde? Verder is in het raadsvoorstel en de strategie het eenvoudig taalgebruik ver te zoeken. Dit was echter wel een eis van de raad. Vervolgens dient het digitale omgevingsloket gebruiksvriendelijk en toegankelijk te zijn. Wil het college hier strak op sturen? Tot slot vraagt de partij of de organisatie een en ander aan kan qua IT en geld.

De heer Wijmenga (ChristenUnie) deelt het punt van de heer Schipper. Het is de vraag wat nu precies wordt besloten. In het voorstel staan relatief veel open deuren. Wat is de meerwaarde van het vastleggen daarvan? Dan een punt over de inhoud. De fractie miste in het voorstel de rol van de omgevingsdienst. Hoe ziet het college de rol van de RUD en moet deze niet apart worden benoemd in het plan?

Mevrouw Snippe (PvdD) zegt dat de PvdD met de nodige scepsis naar het raadsvoorstel kijkt. Bij de flexibiliteit is bijvoorbeeld het inwonersperspectief als uitgangspunt genomen. Dit is illustratief voor de zorgen van de fractie bij de omgevingswet. Het mensgericht denken zorgt ervoor dat dier, natuur en milieu het onderspit moeten delven. De PvdD vreest dat met de omgevingswet de ruimte voor zorgvuldige afwegingen en bescherming van natuur en milieu steeds kleiner wordt. Inwoners doorlopen straks een vragenboom om te ontdekken of het nodig is om een kapvergunning aan te vragen of een melding te doen. Het is cruciaal dat er recht wordt gedaan aan de waarde van een boom in al zijn facetten. Bij elke kapaanvraag dienen alle waarden te worden meegenomen in de afweging. Wat voor controle zit erop het invullen van een vragenboom en is de wethouder het ermee eens dat de toekenning van de kapvergunning niet volledig geautomatiseerd moet zijn? Tot slot wil het college van een ‘nee, tenzij principe’ naar een ‘ja, mits principe’. Kijkend naar het huidige bomenbeleid kan de fractie hier geen ‘nee, tenzij principe’ in ontdekken. Het toekennen van een kapvergunning is namelijk eerder regel dan uitzondering. Als uitgegaan gaat worden van het ‘ja, mits principe’ dan vraagt de PvdD welke harde voorwaarden hier dan aan verbonden gaan worden. En hoe verhoudt zich dit tot de vragenboom? Graag een reflectie.

Mevrouw Heijne (GroenLinks) zegt dat het ‘ja, tenzij’ een uitgangspunt is van de omgevingswet. Zij vraagt zich af of hier lokaal vanaf geweken kan worden.

Mevrouw Snippe (PvdD) vraagt of de wethouder kan toelichten hoe het college kan waarborgen dat het omgevingsplan controleerbaar blijft voor de raad.

Mevrouw Sturkenboom (Student&Starter) dankt voor het stuk. Qua opmaak is het een prettig document maar inhoudelijk is het lastig te volgen. Hoe wordt ervoor gezorgd dat de gewone Utrechter een en ander gaat begrijpen? Verder vindt de fractie het positief dat naar een ‘ja, mits principe’ wordt gegaan.

Mevrouw Dekker (D66) zegt dat D66 ook een voorstander is van het ‘ja, mits principe’ en het werken vanuit vertrouwen. Zij is alleen wel wat huiverig hieromtrent als het gaat om bomen.

Mevrouw Sturkenboom (Student&Starter) denkt dat de raad scherp is op het bomenbeleid en de herplantplicht. Dan het onderwerp digitalisering. De gebruiksvriendelijkheid wordt hieromtrent de grootste uitdaging. Graag de toezegging dat hierop gestuurd gaat worden. Verder staat digitalisering als doel bij de derde fase. Kan gekeken worden of dit doel naar voren kan worden gehaald?

De heer Te Hoonte (VVD) dankt voor het stuk. Een en ander mag nog wel een stap concreter en compacter worden.

De voorzitter schorst de vergadering voor tien minuten.

De voorzitter heropent de vergadering.

Wethouder Verschuure zegt dat er een aantal vragen zijn gesteld waar hij op dit moment geen antwoord op heeft. Hij geeft aan dat vandaag een tussenstap wordt gezet om te komen naar een nieuwe omgevingswet. Eerder heeft de raad een plan van aanpak gekregen en binnenkort komt er weer een vervolgstap. Hierin zullen de fasering en de betrokkenheid van de raad verder worden uitgewerkt. Veel procesvragen die zijn gesteld zullen daarin nader worden geduid. Vooralsnog wordt uitgegaan van invoering op 1 januari 2022. Verder is gevraagd of er voldoende middelen en capaciteit zijn. Die zijn op dit moment voldoende aanwezig maar het is veel werk. Het Rijk heeft overigens wel meer tijd gegeven tot 2029. Nu is het de bedoeling om de transitiestrategie vast te klikken. Het kan zijn dat de principes open deuren zijn maar deze zijn eerder nog niet vastgeklikt. Het college en de ambtelijke organisatie krijgt hierdoor een kader waarmee de nadere regels geformuleerd kunnen worden. Zaken als een kapvergunning en het bomenbeleid zijn nu niet aan de orde en voor de participatie zijn de uitgangspunten al afgesproken.

De heer Işik (PvdA) wil graag dat het college lessen trekt uit eerder gevoerde participatietrajecten.

Wethouder Verschuure merkt op dat het grote probleem bij de participatie bij Kanaleneiland is, dat door corona de participatietrajecten alleen online plaats kunnen vinden.

Mevrouw Dekker (D66) merkt op dat aan de voorkant van een project samen met bewoners de stad wordt gemaakt. In dit raadsvoorstel staat echter dat de cumulatie van participatie en inspraak wordt vermeden. Dit gaat in tegen het samen de stad maken.

Wethouder Verschuure constateert dat mevrouw Dekker aanslaat op het woord ‘cumulatie’. Dit komt letterlijk uit het document dat is samengesteld. Normaal is erbij participatie het gesprek, dan de zienswijze en daarna de beroepsmogelijkheden. Inspraak zou een extra vorm daarbovenop zijn en is daarmee dubbelop. Dit dient vermeden te worden. De wethouder kan zich voorstellen dat de zin gewijzigd zal worden. Hij zegt een strekt ter vervanging toe om deze zin aan te passen. Er zal verwezen gaan worden naar samen de stad maken. Hij vervolgt zijn beantwoording. In de omgevingswet wordt geldend beleid omgezet naar regels voor het omgevingsplan. Het beleid neutrale deel gaat over het omzetten van beheers verordeningen naar een bestemmingsplan en dit speelt hier in feite geen rol. GroenLinks vroeg hoe de raad betrokken wordt. Uiterlijk volgende week komt er een raadsbrief naar de commissie met daarin momenten waarop nader met elkaar in gesprek wordt gegaan. Daarnaast kan er een raadsinformatiebijeenkomst worden georganiseerd over hoe met de regels kan worden omgegaan. GroenLinks attendeerde op de ‘bruidsschat’. Uiterlijk wordt hier in het eerste kwartaal van 2022 over in gesprek gegaan. Verder dient digitale participatie uiteraard mogelijk te zijn. Het CDA vroeg hoe het zit richting 2029. In 2029 dient een en ander definitief te zijn. In de brief zal het ontwikkel pad nader worden geduid. Het CDA vroeg ook naar rechtsgelijkheid. De wethouder wijst erop dat per gebied andere keuzes kunnen worden gemaakt. Hierdoor is maatwerk mogelijk. Dan de evaluatie. Deze zal er komen, niet perse ieder jaar maar wel bij elke stap die wordt gezet. Verder is het aanpassen van regels mogelijk. De raad heeft daar instrumenten voor. Tot slot vroeg de SP naar het digitale stelsel omgevingswet (DSO) en de financiën. Een en ander loopt goed en er wordt gestuurd op 1 januari maar het halen van deze datum is pittig.

De heer Schipper (SP) heeft gevraagd of de commissie een keer een demoversie kan zien van het DSO. Wil de wethouder dit samen met de griffie organiseren? Het gaat de SP hierbij om twee dingen: de gebruiksvriendelijkheid en de toegankelijkheid.

Wethouder Verschuure vindt het een goed idee om daar iets over te organiseren en het is terecht dat de heer Schipper aandacht vraagt voor iedereen in de stad. De ChristenUnie vroeg naar de RUD. De RUD is betrokken bij de uitvoerbaarheid van de verschillende regels.

De voorzitter constateert dat de heer Wijmenga vanaf nu wordt vervangen door de heer Van der Graaf.

De heer Van der Graaf (ChristenUnie) vraagt of de RUD niet apart genoemd moet worden in het plan.

Wethouder Verschuure denkt dat dit niet nodig is.

De voorzitter inventariseert of er antwoorden op vragen worden gemist.

Mevrouw Dekker (D66) merkt op dat het Utrechts Plan Proces (UPP) niet past bij dit kader. Het kader gaat namelijk over de regels en het UPP kijkt per project of plan. Kan het zinnetje hieromtrent ook worden aangepast in de strekt ter vervanging?

Wethouder Verschuure antwoordt bevestigend.

Mevrouw Heijne (GroenLinks) sluit aan bij hetgeen mevrouw Dekker zegt. Het is voldoende om in het blokje participatie te schrijven: Utrecht maken we samen.

De heer Te Hoonte (VVD) merkt op dat het UPP een participatiedeel in zich heeft dat niet in het andere stuk staat. De VVD wil het UPP er wel graag inhouden. Kan de wethouder eerst eens toelichten hoe een en ander in elkaar zit en waarom? Daarna is nog een aanvullende commissiebehandeling nodig.

Mevrouw Dekker (D66) zegt dat het UPP blijft gelden per deelgebied of per project. Het UPP past hier alleen niet omdat het hier niet gaat om een grote gebiedsontwikkeling of project. Het gaat hier om het overnemen en veranderen van regels zodat deze passen in de omgevingswet.

De heer Te Hoonte (VVD) wil graag eerst een technische toelichting hierop.

Mevrouw Dekker (D66) stelt voor dat bij de strekt ter vervanging een memo of brief komt met een toelichting.

Wethouder Verschuure zegt dat in technisch opzicht een en ander nog even uitgelegd zal worden.

Mevrouw Heijne (GroenLinks) begrijpt dat er een memo komt waarin een en ander wordt uitgelegd en dat ook aangegeven wordt hoe een en ander in de strekt ter vervanging wordt gezet.

De voorzitter constateert dat de heer Schipper en mevrouw Sturkenboom de vergadering verlaten. Zij geeft aan dat de tweede termijn ingaat.

Mevrouw Heijne (GroenLinks) geeft aan dat dit agendapunt een B-punt moet worden omdat er nog een strekt ter vervanging en een memo komen. Er kan een kwartier uitgetrokken worden voor de bespreking.

De heer Te Hoonte (VVD) merkt op dat zodra de memo er is, helder wordt of dit agendapunt een A- of B-punt kan worden. Er kan een half uur uitgetrokken worden voor de bespreking.

Mevrouw Snippe (PvdD) denkt na over een motie om een uitzondering voor kappen te maken.

Mevrouw Dekker (D66) denkt dat een half uur uitgetrokken kan worden voor de bespreking.

De heer Işik (PvdA) vindt ook dat een half uur nodig is.

De heer Van der Graaf (ChristenUnie) sluit zich aan bij de vorige twee sprekers.

De heer Te Hoonte (VVD) stelt voor dat de wethouder in de memo uitlegt op welke wijze in de toekomst over de kapvergunning wordt gesproken.

Mevrouw Snippe (PvdD) wil eerst overleg plegen.

De voorzitter concludeert dat dit agendapunt een B-punt wordt en dat een half uur wordt uitgetrokken voor de bespreking. Zij herhaalt de toezeggingen.
Wethouder Verschuure komt met een strekt ter vervanging en een memo.
Wethouder Verschuure zal samen met de griffie een raadsinformatiebijeenkomst organiseren over het digitale stelsel omgevingswet (DSO).

De voorzitter schorst de vergadering om 13.10 uur.

LIJST VAN TOEZEGGINGEN

Wethouder Verschuure
zal met betrekking tot agendapunt 6, Raadsvoorstel Transitiestrategie omgevingsplan:

- een strekt ter vervanging en een memo naar de commissie sturen;
- samen met de griffie een raadsinformatiebijeenkomst organiseren over het digitale stelsel omgevingswet (DSO).

Verslag openbare middagvergadering commissie Stad & Ruimte

Datum 4 maart 2021
Locatie Digitaal, via Zoom
Verslag door mw. I.B. Koren (Notuleerservice Nederland)
Vaststelling verslag

Aanwezigen

De voorzitter, mw. C. van Dun en mw. T. Sturkenboom, de wethouders, dhr. E. Eerenberg, mw. L. van Hooijdonk, de leden, dhr. E. Virginia (GroenLinks), dhr. T. Schipper (SP), mw. A. Sasbrink (PvdD), dhr. M. de Pagter (VVD), dhr. S. Gaillard (Stadsbelang Utrecht), mw. Y. Errachidi (DENK), dhr. M. Koning (D66), dhr. R. van der Graaf (ChristenUnie), dhr. R. van der Zweth (PvdA), mw. L. de Vries (PvdD), mw. M. van Mil (Student&Starter), dhr. T. Weistra (GroenLinks), dhr. E. van der Marel (VVD), mw. C. van Dun (D66), dhr. H. van Deún (PVV), dhr. B. van Steeg (CDA), mw. J. van Ophem (Student&Starter), dhr. F. de Kok (commissiegriffier).

Afwezigen

Er zijn geen afwezigen gemeld.

Verslag middagvergadering Commissie Stad & Ruimte

1. Opening en mededelingen 15
7. Raadsvoorstel Vaststelling Plan van Eisen en Functioneel Ontwerp (PvE/FO) Lombokplein 15
8. Initiatiefvoorstel Utrecht Onbeperkt Toegankelijk - Raadsleden De Pagter en Gilissen 23

1. Opening en mededelingen

De voorzitter opent de vergadering om 14.00 uur en heet iedereen die meekijkt van harte welkom. Zij constateert dat er geen mededelingen zijn.

7. Raadsvoorstel Vaststelling Plan van Eisen en Functioneel Ontwerp (PvE/FO) Lombokplein

De voorzitter constateert dat de bespreking wordt vervolgd met de tweede termijn. Op 28 januari 2021 heeft de eerste termijn plaatsgevonden.

De heer Van der Graaf (ChristenUnie) gaat allereerst in op de tunnel. Het college schrijft in de brief in te willen zetten op spreiding. Dit is ook terug te zien op de bijgevoegde kaartjes maar binnen het plangebied heeft de ChristenUnie hier nog twijfels bij. Is de wethouder bereid om informatie met de commissie te delen over andere onderzochte varianten zoals bijvoorbeeld een ongelijkvloerse rotonde of voorrangsplein? De ChristenUnie hoort daarbij graag waarom deze varianten zijn afgevallen. Een aantrekkelijke doorgaande route zal ook meer fietsers gaan

aantrekken. Het fietsverkeer in het stationsgebied zal dus gaan toenemen. Hoeveel fietsverkeer en extra fietsverkeerplekken kan het stationsgebied nu nog aan? De stallingen zitten vaak al aan hun maximale capaciteit en er zal nog een aantal tijdelijke stallingen gaan verdwijnen. De fractie vindt het hierom verstandig dat het fiets parkeren bij andere stations wordt gestimuleerd. Wil het college onderzoeken hoe nu en in de toekomst omgegaan moet worden met de combinatie van fiets en trein en hoe eventueel nieuw te ontwikkelen stations hier een rol kunnen spelen? Daarnaast zou ook bekeken moeten worden op welke plekken bij Utrecht Centraal nog nieuwe fiets parkeerplekken kunnen worden gerealiseerd. Verder is het fijn dat in de uitwerking gewerkt gaat worden aan een betere bereikbaarheid van de Jaarbeursstalling en de Knoopstalling. Een autovrij Jaarbeursplein kan hierbij helpen zodat doorgaande fietspaden gecreëerd kunnen worden. Is de wethouder bereid om deze variant aan de raad voor te leggen en deze optie samen met bedrijven te onderzoeken? Vervolgens vraagt de fractie of de wethouder in de uitwerking de verkeerslichten nog eens goed wil overwegen. Deze zijn nu op veel plekken toegevoegd maar het is niet altijd duidelijk of deze ook noodzakelijk zijn. De ChristenUnie heeft eerder aandacht gevraagd voor een veilige oversteek over de Kanonstraat voor voetgangers langs de Leidse Rijn. Nu een onderdoorgang voor voetgangers niet mogelijk is, vraagt de fractie om een veilige oversteek bij de Kanonstraat. Tot slot worden de afwisselende snelheidsregimes niet als ideaal gezien. Het lastige punt blijft de herinrichting of eventueel hergebruik van de Daalsetunnel. De plannen voor de Daalsetunnel lijken precies tussen de twee projecten in te vallen. Dit is jammer vanwege de mogelijkheden die er liggen om de tunnel groener en fiets- en voetganger vriendelijk te maken en de twee parken met elkaar te verbinden. Is de wethouder bereid om de commissie separaat te informeren over de ambities voor de Daalsetunnel en de planning die daarbij hoort?

De heer Koning (D66) vraagt of de ChristenUnie de vragen beantwoord wil zien bij het functioneel ontwerp.

De heer Van der Graaf (ChristenUnie) beaamt dat een deel van de vragen van belang is voor de uitwerking.

Mevrouw Sasbrink (PvdD) vraagt of de ChristenUnie net als de PvdD vindt, dat er een plan gemaakt kan worden waarin rijstroken worden geschrapt, er gewerkt wordt aan de groene verbinding en alles een 30-kilometerzone wordt.

De heer Van der Graaf (ChristenUnie) vraagt welke delen vallen binnen het plangebied en welke bij het Daalsepark. Verder zou de ChristenUnie het jammer vinden als nu niet wordt doorgepakt.

De heer Schipper (SP) dankt de wethouder voor zijn antwoorden in de eerste termijn. De SP is blij met de herbevestiging van de toezegging dat niet op de pof gewerkt gaat worden. Verder biedt de raadsbrief weinig nieuws onder de zon. De SP verwacht dat de ‘snelweg’ richting de stad een probleem gaat overleveren. Het verkeer zou eerder afgevangen moeten worden en via andere routes worden geleid. De partij heeft ook gevraagd naar de omkering van de rijrichting op de Leidse weg. In de brief wordt echter precies herhaald wat tijdens de raadsinformatiebijeenkomst is gezegd. Dit hoeft dan eigenlijk niet opnieuw opgeschreven te worden. De SP is het er in ieder geval niet mee eens, dat die omkering veilig is. Dan de 30-kilometerzone. Deze zou al moeten beginnen bij de kruising Muntkade Graadt van Roggenweg. Het college gaat hier niet op in. Afgezien van het mooie woningbouwprogramma ziet de fractie nog onvoldoende aanknopingspunten en beweging.

De heer Virginia (GroenLinks) dankt de wethouder voor de brief met aanvullende onderbouwing en antwoorden. Veel is verhelderd maar de fractie heeft nog een aantal vragen. Allereerst met betrekking tot de woningbouw en de voorzieningen. GroenLinks is blij dat erin het stationsgebied extra betaalbare woningen worden gebouwd. In de brief is alleen geen antwoord gegeven op de vraag of de wethouder kan aangeven hoe wordt geborgd dat wonen in het gebied ook in de

toekomst betaalbaar blijft. Graag alsnog een reactie. Ten tweede de Daalsetunnel. Aansluitend bij vragen van de ChristenUnie vraagt GroenLinks of en wanneer er minder rijstroken zouden kunnen komen in de Daalsetunnel. Wat GroenLinks betreft zou dit zo snel mogelijk kunnen. Ten derde heeft de fractie in de eerste termijn aangegeven dat er een groene verbinding moet komen tussen Daalsepark en Lombokpark. Kan de wethouder toezeggen dat ontwikkelingen bij het project Lombokplein deze groene verbinding zullen faciliteren en niet bemoeilijken? Ten vierde de ongelijkvloerse kruising. De keuze voor een ongelijkvloerse kruising of een gelijkvloerse kruising blijft voor de GroenLinks-fractie een dilemma. Een fietsfile van meer dan 700m past niet in fietsstad Utrecht en een fietstunnel past niet bij de gewenste kwaliteit van het gebied. Om akkoord te gaan met de ongelijkvloerse kruising is het voor GroenLinks belangrijk dat alternatieven en spreiding van fietsverkeer maximaal zijn benut en dit toch niet voldoende blijkt voor een goede doorstroming.

De heer Van der Zweth (PvdA) merkt op dat met de ongelijkvloerse kruising vol wordt ingezet op het leiden van het verkeer door de binnenstad.

De heer Van der Graaf (ChristenUnie) zegt dat uit de laatste brief blijkt, dat het vooral gaat om verkeer dat een bestemming heeft binnen het stationsgebied. Een klein percentage rijdt door de binnenstadsas op. Er dient vooral gekeken worden hoe het fietsnetwerk in het stationsgebied in elkaar zit.

De heer Virginia (GroenLinks) vervolgt zijn bijdrage. Ziet de wethouder echt geen mogelijkheden om door beter gebruik van de Graadt van Roggenweg en andere afslagen, het toenemende fietsverkeer zonder tunnel voldoende af te vangen? Dit sluit aan bij vragen van de SP. Vervolgens vraagt de fractie of een ongelijkvloerse kruising wel toekomstbestendig is. Een alternatieve fietsverbinding loopt via de Nicolaas Beetsstraat met een tunnel onder het spoor. In de brief staat dat realisatie van deze tunnel door hoge kosten waarschijnlijk niet haalbaar is op korte termijn. Kan de wethouder aangeven wat een realistische haalbaarheidstermijn is voor deze fietsverbinding? Vervolgens vraagt GroenLinks of de wethouder kan toezeggen dat een veilige oversteekplaats voor voetgangers tussen het Smakkelaarspark en het station wordt gegarandeerd wanneer er een ononderbroken en toegenomen fietsersstroom naar de binnenstad fietst. Mocht tot slot een ongelijkvloerse kruising onvermijdelijk blijken, dan wil GroenLinks dat het college de nadelen van deze variant beperkt. Welke mogelijkheden ziet de wethouder bijvoorbeeld om de leefbaarheid te verbeteren met behulp van verticaal groen?

De heer Van der Zweth (PvdA) dankt de wethouder voor de aanvullende informatie. Een belangrijk punt voor de PvdA is de 30-kilometerzone. Er dient een route te komen waar 30-kilometer per uur mag worden gereden. De fysieke inrichting dient hierbij te passen. Is dit nu niet het moment hiervoor? Graag een reactie. Verder schaart de PvdA-fractie zich achter de vraag van de ChristenUnie over de Daalsetunnel. Met betrekking tot de ongelijkvloerse kruising merkt de PvdA op, dat hiervoor veel publieke ruimte en groen opgeofferd moet worden. Dit is zonde. Er dient gekozen te worden voor de gelijkvloerse kruising met alternatieve routes. Dan de woningen en de hotelfunctie. Uit openbare en geheime informatie blijkt dat voor woningen gekozen kan worden in plaats van voor extra hotelkamers. De wethouder is hier alleen terughoudend in. Wat is het bezwaar van de wethouder?

De heer De Pagter (VVD) vraagt of de PvdA ook bereid is om te kijken naar de bouwhoogte van verschillende bouwblokken zodat mogelijk extra woningen kunnen worden toegevoegd.

De heer Van der Zweth (PvdA) antwoordt dat het debat hierover al is gevoerd. De PvdA staat open voor het idee. Bewoners zijn er alleen niet altijd enthousiast over. Hij vervolgt zijn bijdrage. De fractie is blij dat het woonzorgconcept er komt en hoopt dat ook de koopwoningen erbij betrokken worden. Verder dienen de percentages voor betaalbaar wonen hard te zijn.

Mevrouw Van Ophem (Student&Starter) dankt de wethouder voor de aanvullende informatie. De fractie is blij dat de plintenstrategie wordt meegenomen in de volgende fase en dat verticaal groen in het eisenpakket zit. Verder zijn alle vragen beantwoord. Student&Starter zal daarom instemmen met het voorstel.

Mevrouw Sasbrink (PvdD) heeft op de onderwerpen groen, programma en verkeer nog aanvullingen op de brief. Zij kan grotendeels aansluiten bij hetgeen de heer Van der Zweth heeft gezegd. Wat de PvdD betreft komt groen vaker voorop te staan bij de oplevering van projecten zodat het geworteld en substantieel is als een gebied in gebruik komt. Kan in dit project voor een groot voor volwassen bomen worden gekozen? Graag een toezegging. Verder spreekt de fractie waardering uit voor de ecologische verbindingen die er gaan komen en hoe die meetbaar worden gemaakt.

De heer Virginia (GroenLinks) vraagt of het bomenbeleid onvoldoende is voor de PvdD.

Mevrouw Sasbrink (PvdD) merkt op dat het huidige bomenbeleid nog niet ingaat op de fasering. Hier wil de PvdD meer aandacht voor. Vervolgens sluit zij aan bij de oproep van de PvdA om te kiezen voor woningen in plaats van hotelkamers. Wat gaat er hieromtrent mis? Zijn er soms al ontwikkelovereenkomsten gesloten met het hotel? Met betrekking tot verkeer, is de PvdD er nog steeds niet van overtuigd dat extra asfalt voor fietsers bij de Sijpesteijnkade een goed idee is. Tot slot dient de verandering aangegrepen te worden om het hele gebied zo te maken dat het bij automobilisten 30-kilometer gedrag uitlokt.

De heer De Pagter (VVD) dankt voor de brief en de plankaart in hoge resolutie. In de eerste termijn heeft de VVD aangegeven dat de partij zorgen heeft over de financiën. Het is daarom fijn dat er een geheime bijlage is gekomen en een precieze opbouw van de bedragen. De fractie schrok alleen wel van het hoge bedrag dat is opgenomen voor de Graadt van Roggenweg. Dit bedrag is geheim maar de VVD ziet niet in waarom het totaalbedrag voor de Graadt van Roggenweg niet openbaar zou kunnen zijn. Is de wethouder bereid om hier naar te kijken? Verder sterken de kosten voor de Graadt van Roggen de partij in de gedachte dat de Graadt van Roggenweg losgekoppeld moet worden van dit project. Er is dan in een klap geen tekort meer. De fractie zal daarom ook met een amendement komen.

De heer Koning (D66) denkt dat een en ander beter in een keer grondig aangepakt kan worden.

De heer De Pagter (VVD) denkt dat de herinrichting uitgesteld moet worden zodat goed gekeken kan worden naar de trambaan, het openbaar vervoer en de stadstraat.

De heer Virginia (GroenLinks) vraagt wanneer de herinrichting wel dient te plaats te vinden. En is dan ook het financiële probleem opgelost?

De heer De Pagter (VVD) antwoordt dat de Graadt van Roggenweg een mobiliteitsvraagstuk is. Dit dient opgelost te worden binnen het Meerjaren perspectief Ruimte. Wanneer een en ander dan plaatsvindt is een politieke keuze. Er dient vooral meer bekend te worden over hoe het openbaar vervoer naar de Merwedekanaalzone wordt georganiseerd. Hij vervolgt zijn bijdrage. Als uitstel van het aanpakken van de Graadt van Roggenweg niet door kan gaan, dan stelt de VVD voor, de ventwegen te behouden zoals ook bij de westelijke stadsboulevard is gebeurd. Verder is het omdraaien van de rijrichting op de Leidseweg onverstandig. Dan het toevoegen van extra bouwlagen op de bouwblokken. Dit draagt bij aan het oplossen van het tekort op het project. Vervolgens de bereikbaarheid van de Jaarbeursstalling. Hier ligt nog een uitdaging. Het is van belang dat er eerder doorsteken komen vanaf de hoofdroute vanaf de Leidseweg. Tot slot de toegankelijkheid. In de brief schrijft het college dat het functioneel ontwerp voldoet aan het VN-

verdrag over toegankelijkheid maar dit blijkt toch niet het geval. Zo is de uitstapstrook langs de parkeerplaatsen veel te smal. Bij de Kanonstraat is deze maar 60 cm en bij Graadt van Roggenweg 80 cm. Dit is veel minder dan de gewenste anderhalve meter en minder dan het minimum van 90 cm. Graag de toezegging dat de wethouder dit gaat oplossen in het functioneel ontwerp en dat er een strekt ter vervanging komt.

De heer Van Steeg (CDA) gaat in op de ongelijkvloerse fietskruising en de routes naar het station en centrum. Er is nog onvoldoende zicht op de keuzes die fietsers al eerder kunnen maken. Het fietspad bij de Graadt van Roggenweg dient hiervoor ontwikkeld te worden. Verder is de oversteekbaarheid van de Graadt van Roggenweg belangrijk. Kan bekeken worden hoe het Beurskwartier en het Muntkwartier met elkaar kunnen worden verbonden? Dan de openbaar vervoerverbinding en de koppeling met de nieuwe Graadt van Roggenweg. De wethouder gaat in overleg met de provincie en zal ervoor zorgen dat een en ander hieromtrent wordt opgelost voordat het plan in een nieuwe fase komt. Wil de wethouder toezeggen dat hij de commissie hierover informeert en inderdaad eerst een en ander oplost voordat de volgende fase wordt ingegaan? Met betrekking tot het parkeren onder de bouwblokken merkt het CDA op, dat ouderen die wonen in de bouwblokken daar hun auto zouden moeten kunnen parkeren. Kan dit gegarandeerd worden? Graag een reactie. Tot slot is de partij benieuwd naar de antwoorden van de wethouder ten aanzien van de vraag van de VVD over de ventweg.

De heer Koning (D66) heeft drie punten. Het eerste punt gaat over het Plazahotel. Het college verwacht niet dat hier op korte termijn veel mogelijk zal zijn. De openbare ruimte aldaar zal wel vergroend worden. Wil de wethouder een bestuurlijk gesprek gaan voeren met het eigenaar van het hotel? Het tweede punt gaat over de verdieping van de Sijpesteijntunnel. Het college geeft argumenten voor waarom dit in technisch opzicht complex is. D66 ziet graag dat er een onderzoek komt om de verschillende varianten verder te onderzoeken. Voor de fractie is het bijvoorbeeld nog steeds onduidelijk hoeveel de Nicolaas Beetstunnel zou kosten en wat precies de voor- en nadelen zijn van deze variant. D66 zal met een motie komen hieromtrent. Het derde punt betreft de Muntkade. Is het college het ermee eens, dat het interessant is om de Muntkade om te bouwen tot fietsstraat?

De voorzitter schorst de vergadering voor tien minuten.

Wethouder Eerenberg zegt dat de kern van het debat de ongelijkvloerse kruising is versus de gelijkvloerse kruising: de tunnel of niet. Utrecht wil een fietsstad zijn en blijven en hier hoort een robuuste fietsinfrastructuur bij. De plek waarover het nu gaat, vormt een barrière en daar dient iets aan gedaan te worden. Er is gevraagd of niet met alternatieve routes een en ander kan worden opgelost. De wethouder loopt de alternatieve routes langs en begint bij het mogelijk omfietsen van de binnenstad aan de noord- of zuidkant. Hij wijst erop dat het een opgave is om van fietsers te verlangen dat zij omfietsen. Veel fietsers kiezen toch vaak de snelste route. Als er toch een alternatieve route van gemaakt moet worden, dan zou bijvoorbeeld bij de Weerdsluis een brug moeten worden aangelegd. Die discussie is alleen erg ingewikkeld.

De heer De Pagter (VVD) merkt op dat er prima alternatieven zijn voor een brug bij de Weerdsluis. Mensen kunnen via de Kaatstraat Adelaarstraat worden geleid.

Wethouder Eerenberg constateert dat het een ingewikkeld gesprek vergt om te bepalen of de route een alternatieve fietsroute is. Er is dus niet zo eenvoudig te zeggen dat er alternatieve routes zijn. Dan de twee andere alternatieve routes die zijn genoemd. Allereerst de Graadt van Roggenweg. Dit is geen alternatief voor de fietstunnel omdat de fietsers waarvoor dit alternatief relevant zou kunnen zijn, sowieso de tunnel niet zouden gebruiken. Die zouden namelijk de Leidsekade uitfietsen en op maaiveld rechtsaf slaan. Ten tweede de tunnel bij de Nicolaas Beetsstraat. Ook dit is geen volwaardig alternatief. Deze tunnel is er nog niet en zou dan ook echt

op een andere plek liggen. De wethouder concludeert dat de alternatieven geen alternatief zijn vanwege menselijk gedrag, een enorme investering, een ingewikkelde discussie en een andere fietsersstroom. De alternatieven zijn weliswaar nodig voor de groei van de stad maar dienen niet als alternatief voor de tunnel.

De heer Van der Graaf (ChristenUnie) vraagt welke alternatieven en varianten erop tafel zijn geweest voor deze kruising. Wil de wethouder die met de commissie delen?

Wethouder Eerenberg zegt dat hij in de veronderstelling is, dat die informatie met de commissie is gedeeld. Er is bijvoorbeeld gekeken of een rotonde passend zou zijn. Dit is alleen fysiek niet in te passen vanwege het water en de brug. Mocht de heer Van der Graaf meer willen weten dan kan dat.

De heer Van der Graaf (ChristenUnie) zegt dat hij contact zal zoeken.

Wethouder Eerenberg vervolgt zijn beantwoording met de kwaliteit van het gebied. Welke optie ook gekozen wordt, het gebied wordt mooier. De keuze voor een ongelijkvloerse kruising ten opzichte van een gelijkvloerse kruising scheelt 300 m^2 groen op een toevoeging van 10.000 m^2 groen. Verder zijn de muren van de tunnel nog wit maar hier zou bijvoorbeeld verticaal groen toegepast kunnen worden waardoor weer wordt ingelopen op de 300 m^2.

De heer Virginia (GroenLinks) vraagt of dit laatste een toezegging is. Gaat het wit van de tunnel inderdaad groen worden?

Wethouder Eerenberg antwoordt dat dit zijn inzet is. In het ontwerp moet er nog wel even op gestudeerd worden.

Mevrouw Sasbrink (PvdD) merkt op dat gespreid groen van grotere meerwaarde is dan groen tegen een gevel.

Wethouder Eerenberg zegt zich ervan bewust te zijn dat er grote verschillen zijn in de kwaliteit van groen. Verder is het bij een oplossing waarbij fietsers over het maaiveld gaan, niet mogelijk om bomen met grote wortels te planten. Vervolgens gaat hij in op goede ideeën die hij graag zou willen toezeggen. De ChristenUnie vroeg of gekeken kan worden naar waar nu wel en niet een verkeersregelinstallatie moet komen. In de volgende fase zal hiernaar worden gekeken. De PvdD vroeg of zoveel mogelijk gekozen kan worden voor volwassen bomen. Dit zegt de wethouder toe. Hij stelt voor om rondom perron west wellicht vast een aantal bomen aan te planten. Deze kunnen daar dan tot wasdom komen, ook als symbool voor wat wordt gedaan. Deze bomen kunnen dan later landen bij het toekomstige Lombokplein. Het heden kan hiermee verbonden worden met de toekomst. De ChristenUnie vroeg of het Jaarbeursplein autovrij kan worden. De wethouder zegt toe in gesprek te gaan met de gebruikers. Hij wijst er wel op dat er ook een ingang zit van een parkeergarage. D66 vroeg of hij in gesprek zou willen gaan met het hotel over een extra kwaliteitsimpuls in het gebied. De wethouder zegt toe met de hoteleigenaar in gesprek te gaan. Het CDA vroeg om een open blik ten aanzien van de oversteekbaarheid van de Graadt van Roggenweg en om een terugkoppeling van het gesprek met openbaar vervoeraanbieders. Beide zegt de wethouder toe.

De heer Wijmenga (ChristenUnie) geeft aan dat hij de heer Van der Graaf heeft afgewisseld. Hij merkt met betrekking tot het Jaarbeursplein op, dat mensen gewend zijn dat zij daar mensen kunnen afzetten. Of er dient een duidelijke plek voor het afzetten van mensen te komen of er dient duidelijk aangegeven te worden dat dit niet meer kan.

Wethouder Eerenberg neemt de opmerking van de heer Wijmenga mee.

De heer Van Steeg (CDA) dankt de wethouder voor zijn toezeggingen. Hij had gevraagd ten aanzien van het openbaar vervoer om geen vervolgstappen te zetten totdat een en ander geregeld is. Is dit wat de wethouder toezegt? En hoe concreet kan de wethouder de oversteekbaarheid van de Graadt van Roggenweg toezeggen?

Wethouder Eerenberg geeft aan afhankelijk te zijn van derden. Verder zegt hij met betrekking tot het openbaar vervoer, dat hij eerst een terugkoppeling zal geven voordat er onomkeerbare keuzes zijn gemaakt in termen van aanbesteding. De wethouder kan niet garanderen dat dan ook het probleem is opgelost. Hiervoor moet hij eerst het gesprek aangaan. Vervolgens heeft het CDA gevraagd of toekomstige bewoners hun auto voor de deur kunnen parkeren voor laden en lossen.

De heer Van Steeg (CDA) merkt op dat het gaat om parkeerplaatsen onder de bebouwing. Kunnen deze geregeld worden zodat ouderen dichtbij kunnen parkeren?

Wethouder Eerenberg denkt dat niet alle ouderen van een auto gebruik willen maken. Daarnaast zijn voorzieningen op geringe afstand en te lopen voor alle leeftijden. De wethouder wil binnen de parkeernorm geen voorrangsregeling voor ouderen opnemen. Dit wordt elders in de stad ook niet gedaan. De ervaring is wel, dat dit binnen de parkeernorm op te lossen is. Vervolgens gaat hij in op de uitstapstrook die te smal zou zijn. Op een aantal plekken klopt de uitstapstrook inderdaad nog niet. Een en ander hieromtrent wordt verwerkt in de volgende fase van het ontwerp.

Voorts gaat de wethouder in op zaken die eigenlijk buiten de scope van dit project vallen. De ChristenUnie vroeg of niet meer ingezet zou moeten worden op andere stations zodat de drukte gespreid kan worden. De wethouder antwoordt dat dit inderdaad belangrijk is en dat hieraan wordt gewerkt. Het is alleen niet zo, dat snel een nieuw station is gerealiseerd. Er is ook gevraagd om meer fiets parkeerplekken rondom het centraal station. Zeker 5000 plekken zijn al geprognosticeerd en het is belangrijk dat deze worden gerealiseerd. Dan de Daalsetunnel en het gebied eromheen. Het is de ambitie voor 2040 om in het hele gebied naar 30-kilometer per uur te gaan. Verder is gevraagd of de Muntkade een fietsstraat kan worden. Dit staat niet bovenaan de lijst. Vanuit verkeerskundig oogpunt bezien zijn er plekken in de stad die eerder aan beurt zijn.

Ten slotte het wonen. De sociale woningen zijn gebonden aan allerlei regels en er zijn ook regels afgesproken zodat de woningen ook betaalbaar blijven. Ten aanzien van het realiseren van woningen in het hotel merkt de wethouder op, dat dit niet zo eenvoudig is. Het hotel zou dan een hele omklap moeten realiseren. De ingang moet dan bijvoorbeeld naar de andere kant worden gebracht. De wethouder adviseert hier negatief over.

Mevrouw Sasbrink (PvdD) vraagt of de gemeente niet kan bijspringen.

Wethouder Eerenberg antwoordt dat de gemeente deze extra ambitie niet kan dragen.

De heer Van der Zweth (PvdA) merkt op dat het aantrekkelijk wordt om de geheime bijlage in het gesprek te betrekken. Hij stelt voor dat dit een inhoudelijk discussiepunt wordt bij de raadsbehandeling.

Wethouder Eerenberg vindt het een goede suggestie om dit als gesprekspunt mee te nemen naar de raadsvergadering.

De voorzitter concludeert dat hier tijdens de raadsvergadering verder over wordt gesproken.

Mevrouw Sasbrink (PvdD) vermoedt dat de wethouder wel weet wat de heer Van der Zweth wil vragen. Wil hij de commissie in het geheim voor de raadsbehandeling vast informeren?

De voorzitter concludeert dat hiervoor een schriftelijke vraag aan de wethouder gesteld dient te worden.

Wethouder Eerenberg vervolgt zijn beantwoording met de oversteek tussen het Smakkelaarspark en het station. Het is onmiskenbaar dat het drukker gaat worden. In het ontwerp zal bekeken worden hoe deze oversteek goed gefaciliteerd kan worden. Vervolgens de Leidseweg en het omdraaien van de rijrichting. Dit betreft een legpuzzel. Als de rijrichting van de Verlengde Damstraat en de Damstraat gerespecteerd moet worden en het bouwblok moet gerealiseerd worden, dan wordt er niet aan ontkomen om de rijrichting om te draaien. Het kan fysiek niet anders. Verkeerskundigen zeggen dat het eigenlijk heel fijn is als automobilisten de fietsers van voren aan zien komen. Voor de rest van de redenatie verwijst de wethouder naar de toegezonden stukken. Dan de Graadt van Roggenweg. De ambitie is 30-kilometer per uur maar qua aantal voertuigen is dit nog niet waar te maken. Verder kan geen specifiek bedrag voor dit deel worden benoemd omdat de gemeente zich dan bij de aanbesteding in de vingers snijdt.

De heer De Pagter (VVD) vindt dat er met twee maten wordt gemeten. Bij de westelijke stadsboulevard was er het Fris Alternatief en daarvoor werden de kosten wel openbaar gemaakt. Wil de wethouder toch kijken of er een bedrag kan worden gepubliceerd?

Wethouder Eerenberg vervolgt zijn beantwoording. De VVD vraagt of de Graadt van Roggenweg uit het project kan worden geknipt. Dit is helaas niet mogelijk omdat de fysieke aanpassingen bij de Graadt van Roggenweg nodig zijn om de verkeersdruk bij het Lombokplein te verminderen.

De voorzitter inventariseert of er moties of amendementen komen.

De heer Van der Zweth (PvdA) stelt voor anderhalf uur behandeltijd in de raad uit te trekken. Verder denkt de fractie nog na over moties met betrekking tot het hotel en de 30-kilometerzone. Tot slot werd in de eerste termijn de suggestie gedaan om met een amendement te komen om de twee beslispunten te splitsen. Gaat dit amendement er komen?

De heer Van Steeg (CDA) zegt dat de fractie zich nog zal beraden op de oversteek bij de Graadt van Roggenweg, het parkeren bij de bebouwing en het openbaar vervoer.

Mevrouw Sasbrink (PvdD) geeft richting de PvdA aan, dat het amendement voor de beslispunten er gaat komen. Verder denkt de fractie na over het hotel en de 30-kilometerzone.

De heer De Pagter (VVD) heeft in zijn bijdrage de moties en amendement al aangekondigd. Deze zullen gaan over Graadt van Roggenweg en de ventwegen.

De heer Wijmenga (ChristenUnie) zegt dat de fractie waarschijnlijk met iets komt over de onderdoorgangen.

De heer Schipper (SP) kijkt uit naar datgene waar de ChristenUnie mee gaat komen. Verder denkt de fractie aan de rijrichting bij de Leidseweg en aan een motie voor de spreiding van het fietsverkeer.

De voorzitter constateert dat dit agendapunt een B-punt wordt en dat het presidium wordt geadviseerd om anderhalf uur uit te trekken voor de bespreking.

8. Initiatiefvoorstel Utrecht Onbeperkt Toegankelijk - Raadsleden De Pagter en Gilissen

De voorzitter constateert dat dit initiatiefvoorstel wordt besproken om te horen of het door kan gaan naar de raad voor besluitvorming. Op 16 februari jl. heeft een raadsinformatiebijeenkomst plaatsgevonden over dit initiatiefvoorstel. De reactie van het college op dit voorstel is aan de agenda toegevoegd.

De heer De Pagter (VVD) geeft aan dat uitgebreid toelichting is gegeven tijdens de raadsinformatiebijeenkomst en dat er deze week nog een brief is gestuurd.

De heer Wijmenga (ChristenUnie) geeft allereerst complimenten aan zijn collega's voor het initiatiefvoorstel. De ChristenUnie-fractie heeft alleen wel moeite met de inhoud. Met betrekking tot de norm voor de fysieke toegankelijk is de fractie er niet van overtuigd dat dit iets gaat toevoegen aan datgene wat de gemeente al doet. Hoe kijken de initiatiefnemers zelf aan tegen de opmerking die B&W heeft gemaakt over dat de raad eerder zelf heeft aangedrongen op het niet handhaven op hinderlijke uitstallingen? Het college suggereert in haar reactie dat het best mogelijk is om deze handhaving, die vanwege corona is hervat, permanent te maken. Dit lijkt de ChristenUnie een goede stap. Hoe kijken de initiatiefnemers daartegenaan? Verder zou er gehandhaafd kunnen worden als er voldoende stallingsmogelijkheden zouden zijn. Dit was ook de reden achter Amendement 27 in 2016 waarbij 600.000 euro structureel, verschoven is van handhaving naar extra stallingsmaatregelen. Is hier al een effect van te zien en is het moment al aangebroken dat de handhaving weer ter hand genomen kan worden en het geld weer teruggeschoven kan worden?

Mevrouw De Vries (PvdD) zegt dat de fractie een voorstander is van het vergroten van de toegankelijkheid. Daarnaast is zij ook positief over meer ruimte voor voetgangers maar dit dient niet ten koste te gaan van groen. Voor de PvdD is het onaanvaardbaar als geveltuintjes en boomspiegeltuintjes worden verwijderd. Kunnen de indieners van het voorstel toezeggen dat wanneer het voorstel wordt aangenomen, het toegankelijk maken van de openbare ruimte niet ten koste gaat van groen? Kan dit verduidelijkt worden in een strekt ter vervanging? Hierin dient ook de mogelijkheid te worden opgenomen om een stoep richting auto parkeerplekken te verleggen om zo groen en bomen te sparen. Dan een punt met betrekking tot het stationsgebied. Als fietsen niet echt gevaarlijk staan of hinderlijk zijn voor slechtzienden of rolstoelgebruikers, waarom moeten deze dan worden verwijderd? Is dit dan alleen omdat het er niet netjes uitziet? Zijn de initiatiefnemers bereid om plaatsen binnen het stationsgebied waar fietsen de toegankelijkheid niet hinderen, niet aan te wijzen als verboden gebied? Graag een reactie. Tot slot sluit de PvdD aan bij de opmerking van de ChristenUnie over wat een en ander in de praktijk nu echt opbrengt. Is het voorstel niet overbodig?

Mevrouw Van Mil (Student&Starter) zegt dat Student&Starter het voorstel ziet als symptoombestrijding. Als er teveel fietsen zijn, dan betekent het dat er ergens iets misgaat. Mensen kunnen blijkbaar hun fiets nog niet goed stallen. Verder doen op sommige plekken in de binnenstad breed geparkeerde auto's meer kwaad voor de toegankelijkheid dan fout geparkeerde fietsen. Als het fietsen gestimuleerd moet blijven worden, dan is dit voorstel niet op zijn plaats. Een initiatiefvoorstel voor meer stallingsplekken voor de fiets is meer op zijn plaats.

Mevrouw Errachidi (DENK) zegt dat DENK de boodschap deelt dat alle Utrechters zich vrij door de stad moeten kunnen bewegen. In het voorstel wordt aangegeven dat in Amsterdam verkeerd geparkeerde fietsen na een uur worden verwijderd. Dit zou in Utrecht ook gedaan moeten worden. Uit onderzoek blijkt echter dat er in de binnenstad onvoldoende stallingsruimte is en dat het daarom voorlopig niet voor de hand ligt om deze maatregel grootschalig toe te passen. DENK

denkt dat in de binnenstad borden geplaatst moeten worden met de tekst: hier mogen geen fietsen worden geparkeerd. En kan gekeken worden naar extra capaciteit voor handhaving? Extra handhaving kan namelijk bijdragen aan bewustwording.

De heer Weistra (GroenLinks) zegt dat GroenLinks het belangrijk vindt dat de openbare voor iedereen zo goed mogelijk toegankelijk is. Daarnaast is een minimale stoepbreedte van belang die niet belemmerd wordt door uitstallingen of fietsenstallingen. Het college onderschrijft deze noodzaak ook. Sterker nog, het college geeft aan dat dit ook de norm is in de stad. De fractie ziet daarom vrij weinig toegevoegde waarde in dit gedeelte van het voorstel. Graag een reactie van de indieners. Een ander kernpunt is het wijzigen van de APV. Het college geeft aan al handhavingsmogelijkheden te hebben. De indieners geven hierop aan dat de mogelijkheid ontstaat om op bepaalde plekken alle buiten de rekken gestalde fietsen te verwijderen. Dit vindt de fractie duiden op een gebrek aan afweging tussen het belang van de openbare ruimte en het belang van de fietser. GroenLinks vindt dat de voorstellen van de indieners niet aansluiten op de knelpunten die daadwerkelijk worden ervaren. De focus van de analyse van de VVD, is wat beperkt. De ruimte die de hindernissen in beslag nemen vallen in het niet bij de ruimte die auto's in de openbare ruimte innemen. GroenLinks ziet weinig toegevoegde waarde in het voorstel.

De heer Van der Marel (VVD) zegt dat de kern van het voorstel, de aanpassing van de APV is. Het gaat daarbij vooral om het neerzetten van fietsen. Verder is de streefnorm van anderhalve meter al vastgelegd in het terrassenreglement en is het ook opgenomen in het handboek Openbare ruimte. Waarin dient dit dan nog meer te worden vastgelegd? Vervolgens geeft het college aan voldoende handvatten te hebben voor handhaving. Waarom dienen die dan te worden uitgebreid? Tot slot nog een paar andere opmerkingen. Het college zegt ook op te kunnen treden middels een verkeersbesluit. Waarom wordt niet de voorkeur gegeven aan een algemeen verbindend voorschrift? De VVD hoort graag waarom de voorkeur uitgaat naar het handhaven middels een eventueel verkeersbesluit. Het college vindt het niet nodig om een onderscheid te maken tussen hinderlijk en gevaarlijk stallen. Deelt het college dat er inmiddels extra maatregelen nodig zijn? En een en ander zou de afgelopen jaren ook gemonitord worden. Hoe staat het daarmee? Verder biedt het college aan om een verkeersbesluit in overweging te nemen voor de westzijde van het Jaarbeursplein. Kan hier dan ook worden gehandhaafd? Er kan dan bekeken worden of het voorstel effectief zou kunnen zijn.

Mevrouw Van Dun (D66) merkt op dat de initiatiefnemers het probleem van te weinig ruimte op stoepen, eenzijdig neerlegt bij het stallen van fietsen op de stoep. De breedte van de stoep wordt met name ingeperkt door de ruimte voor auto's. Daarnaast is fietsen voor veel mensen een uitkomst. Beslispunt 4 van het voorstel geeft het college de bevoegdheid om gebieden aan te wijzen waar het verboden is om fietsen te stallen. Tijdens de raadsinformatiebijeenkomst bleek dat deze bevoegdheid al bestaat.

De heer Van der Marel (VVD) beaamt dat de auto veel ruimte inneemt. Het is alleen zo, dat dit voorstel in de kern gaat over aanpassing van de APV ten aanzien van fiets parkeren. Het zou jammer zijn als dit niet serieus wordt genomen.

Mevrouw Van Dun (D66) vervolgt haar bijdrage. In hoeverre is het verbod al ingevoerd? En hoe verschilt het verbod van hetgeen de initiatiefnemers voorstellen? Graag een reactie. In de toelichting van dit voorstel stellen de initiatiefnemers dat auto's niet op stoepen rijden en dat daarom het idee om autoparkeerplaatsen op te heffen een heel andere discussie is. D66 wijst erop dat fietsers ook niet over de stoep rijden. Het opheffen van een autoparkeerplaats levert wel degelijk ruimte op voor het parkeren van fietsen. Graag een reactie. In het initiatiefvoorstel is ook aandacht voor uitstallingen van winkeliers. De eigenaar is eenvoudig aan te spreken. Daarnaast kan wellicht een markering voor de uitstalling helpen. Verder geeft het college aan dat er al maatstaven zijn voor de breedte van de doorgang maar dat handhaving meer aandacht vraagt. In

het voorstel zit alleen geen financieel voorstel voor de verbetering van de handhaving. Graag een reactie.

De heer Işik (PvdA) vraagt of, als de PvdA met een voorstel voor de handhaving komt, D66 dit zou steunen.

Mevrouw Van Dun (D66) denkt dat handhaving veel kan helpen. Zij vervolgt haar bijdrage. Binnenkort start een internationaal onderzoek naar de toegankelijkheid van stoepen en straten voor mensen met een beperking, ouderen en ouders en verzorgers van kleine kinderen. Dit onderzoek wordt geleid door de stichting Disability Studies Nederland. Deze maand start een veldonderzoek en de gemeente is uitgenodigd om daaraan mee te doen. D66 heeft van een ambtenaar begrepen dat de gemeente hier nog geen besluit over heeft genomen. Is er inmiddels al wel een besluit genomen? Verder is in overleg met Solgu gewerkt aan het wegnemen van knelpunten op belangrijke looproutes. Kan het college aangeven hoe het staat met deze routes? Zijn deze inmiddels obstakel vrij? Tot slot is D66 kritisch op de toegevoegde waarde van het voorstel.

De heer Schipper (SP) zegt dat tijdens de raadsinformatiebijeenkomst bleek dat de gemeente de normen al hanteert. Wat is nu precies de bedoeling van dit voorstel? Verder zit er een gebrekkige financiële onderbouwing in het voorstel. De SP voelt er wel voor dat erin de binnenstad gebieden worden aangegeven waar geen bromfietsen en scooters buiten de stalling mogen staan als er voldoende onbenutte ruimte in de stalling is. In beslispunt 5 staan aanvullingen op de APV. Deze zien er goed uit. De pilots zijn alleen niet voorzien van een dekking.

De heer Van Deún (PVV) dankt de VVD voor het goede voorstel. Er wordt een norm van anderhalve meter gehanteerd maar in de praktijk komt daar niets van terecht. Het voorstel stelt een pilot voor en de PVV ondersteunt die. Het is wel jammer dat de VVD niet heeft gezorgd voor een financiële dekking. In de brief wordt gevraagd om een standpunt in te nemen ten aanzien van overhangend groen. Hier dient niet de nadruk op gelegd te worden tenzij het een gevaar oplevert of de weg helemaal verspert.

De heer Wijmenga (ChristenUnie) vraagt of de initiatiefnemers hebben overwogen om het overhangend groen toe te voegen aan de APV.

De heer Van Deún (PVV) zegt dat in de brief iets staat over parkeerdruk. Deze zou nog maar 77% zijn rondom de Jaarbeurs. Dit betekent dat weer gehandhaafd zou kunnen worden. Tot slot dient de toegankelijkheid het uitgangspunt te zijn.

De heer Van Steeg (CDA) zegt dat al veel vragen zijn gesteld. Ten aanzien van de financiering sluit hij aan bij hetgeen de heer Schipper heeft gezegd. Daarnaast maakt het CDA al jaren een punt van de handhaving op fiets parkeren. De partij begrijpt de ambitie en sluit aan bij de oproep van de PVV om toegankelijkheid als uitgangspunt te nemen. Eigenlijk is er voldoende fiets parkeerruimte. In het stationsgebied wordt alleen niet alle ruimte gebruikt. Verder dient goed gehandhaafd te worden op de norm. Tot slot mag er meer aandacht zijn voor toegankelijkheid in gebouwen.

De heer Işik (PvdA) merkt op dat op 18 juni 2020 een motie is aangenomen voor een toegankelijkheidsagenda. Wat heeft het college hiermee gedaan? Verder vraagt de PvdA-fractie zich af wat de toegevoegde waarde is van het initiatiefvoorstel. Bij de voorjaarsnota zal de PvdA met een concreet voorstel komen voor de handhaving in de openbare ruimte.

De voorzitter schorst de vergadering voor twintig minuten.

Wethouder Van Hooijdonk dankt de initiatiefnemers voor dit mooie onderwerp. Zij merkt op dat iedereen waarschijnlijk hartstochtelijk voorstander is van een toegankelijke stad en dat de zoektocht gemeenschappelijk is. Er liggen alleen nog drie dilemma's op de weg tussen droom en daad. Allereerst zijn er in de stad ruimtelijke dilemma's. Dilemma twee bestaat uit het geld, de uitvoeringskracht en de handhaving en het derde dilemma is dat de raad in het verleden bepaalde keuzes heeft gemaakt. Zo heeft de raad eerder besloten niet te handhaven op uitstallingen. Tijdens coronacrisis is toen besloten wel te gaan handhaven omdat er een andere context was ontstaan en er andere belangen speelden. De raad heeft eerder ook besloten dat niet gehandhaafd zou worden op hinderlijk gestalde fietsen zolang de stallingscapaciteit niet op orde zou zijn. Vervolgens onderscheidt de wethouder de historische binnenstad en het stationsgebied. In de historische binnenstad zijn er al rond de tweeduizend stallingsplekken bijgekomen sinds de verschuiving van het geld en op dit moment zitten er nog 1500 stallingsplekken in de pijpleiding. Tegelijkertijd groeit de behoefte aan stallingsplekken door vanwege de groei van de stad. De heer Wijmenga vroeg naar monitoring. Deze wordt op twee manieren gedaan. De effecten van handhaving zijn terug te vinden in het handhavingsverslag en de verhouding tussen vraag en aanbod wordt vermeld in de jaarstukken in de fietsparkeer balans. De heer Weistra vroeg of het voorstel van de VVD iets verandert, of de norm helpt voor andere afwegingen. De wethouder antwoordt ontkennend. De norm is er al en het voorstel lost niet het geldprobleem, de keuzes van de raad of de ruimtestress op.

De heer Weistra (GroenLinks) vraagt of de wethouder nog ingaat op het auto parkeren.

Wethouder Van Hooijdonk herhaalt dat de norm er nu ook al is. Deze wordt gehanteerd bij herinrichtingen. Als het initiatiefvoorstel voorstelt om de hele stad nader te bekijken, dan constateert de wethouder dat dit een onbetaalbaar voorstel is.

De heer Weistra (GroenLinks) begrijpt dat bij een herinrichting auto parkeerplekken zouden moeten verdwijnen daar waar auto's eerder half op de stoep stonden.

Wethouder Van Hooijdonk antwoordt dat dit het ruimtelijke dilemma niet oplost. Auto's vormen een van de belangen in een straat. Vervolgens is gevraagd hoe gekeken moet worden naar het Jaarbeursplein. Op dit moment is er voldoende stallingsruimte in het stationsgebied. Er wordt wel verwacht dat in de komende tien jaar weer een tekort ontstaat. Nu de capaciteit aldaar voor dit moment op orde is, zou daar gehandhaafd kunnen gaan worden en een precedent daarvoor is de Drift. De instrumenten zijn hiervoor in huis.

De heer Wijmenga (ChristenUnie) vraagt of hier nog budget voor nodig is. In 2016 is het handhavingsgeld verschoven naar meer stallingsruimte. Is het nodig om een deel van dat budget weer terug te schuiven om daadwerkelijk te gaan handhaven?

Wethouder Van Hooijdonk antwoordt dat als grootschalig gehandhaafd gaat worden, er meer budget nodig is. Als de raad op een specifieke plek wil handhaven, dan kan dit opgelost worden in de plooien van de handhavingsbegroting. Er dient hieromtrent alleen enig respijt te zijn voor de coronaperiode. De heer Van der Marel vroeg waarom het college een voorkeur heeft voor de route van het verkeersbesluit. Dit is omdat het verkeersbesluit prima werkt. Daarnaast is het een mogelijkheid om transparante afwegingen te maken en het is herkenbaar voor mensen. Het verhaal in de brief van de initiatiefnemers over de begunstigingstermijn, herkent het college niet. Mevrouw Van Dun vroeg naar de stand van zaken van de toegankelijke routes. De Voorstraat is bijna helemaal af en heringericht en verderop wordt werk met werk gemaakt met de snelfietsroute naar Amersfoort. Mevrouw Van Dun vroeg ook of meegedaan gaat worden met het internationale onderzoek. Deze vraag heeft de gemeente net bereikt. Dit zal afgewogen worden. Tot slot vroeg de heer Weistra hoe wordt omgegaan met de anderhalve meternorm bij het bepalen van een rayon. Richting de raad komt zij hierop terug.

De heer Gilissen (VVD) zegt dat Nederland het VN-verdrag heeft ondertekend en dat daaruit een belangrijke verplichting voortvloeit. Met het voorstel wilde de VVD een spreekwoordelijke steen in de vijver gooien. Het is goed dat nu over dit onderwerp wordt gesproken. Toegankelijkheid hoort hoog op de politieke agenda van de raad te staan. Ruimtelijke dilemma's dienen in beeld te worden gebracht en er dient gestart te worden met het oplossen daarvan. Het voorstel doet een aantal dingen. Allereerst het formuleren of eigenlijk herbevestigen van regels, zoals de anderhalve meternorm. Op papier is deze goed geregeld maar heeft in de praktijk nog niet de gewenste uitwerking. Ten tweede biedt het voorstel een arbeidsextensief handhavingskader voor het omgaan met de meest voorkomende obstakels in de openbare ruimte. De heer De Pagter zal straks iets zeggen over een pilot die hiervoor gehouden kan worden. Het CDA vroeg hoe wordt aangekeken tegen andere normen zoals voor de toegankelijkheid van gebouwen. Voor een deel is dit een kwestie van geld en vaak zijn het andere eigenaren dan de gemeente die hiervoor aan de lat staan. Mevrouw Van Dun stelde de vraag over het internationaal onderzoek. Het lijkt de initiatiefnemers een goed idee om hier aan mee te gaan doen.

De heer De Pagter (VVD) gaat in op de uitstallingen. Buiten coronatijd is er een gedoogbeleid voor de uitstallingen. Er is een verbod maar op verzoek van de raad wordt hier niet op gehandhaafd. Tijdens coronatijd vindt er wel handhaving plaats en die kost extra handhavingscapaciteit. De VVD stelt voor dat er na coronatijd een duidelijk kader komt voor uitstallingen in de binnenstad. Dan het dilemma tussen de verschillende belangen van de fiets, de auto en het parkeren. De anderhalve meter is de norm maar op bepaalde punten is het mogelijk om af te wijken naar 90 cm. Daar waar auto's op de stoep staan, zou in de omgeving parkeerruimte moeten worden toegevoegd. Met betrekking tot het gevelgroen geeft hij aan, dat hier kaders voor zijn. Er is gevraagd of overwogen is, om het overhangend groen in de APV op te nemen. Deze vraag is bij de commissie teruggelegd. Bij voldoende steun wordt dit opgenomen in de strekt ter vervanging. In de huidige situatie kan Stadsbedrijven via het civielrecht stappen ondernemen. Dit is tien jaar geleden de reden geweest om het uit de APV te halen. Vervolgens gaat hij in op het verwijderen van fietsen in het stationsgebied als die niet hinderlijk staan. De een kan een fiets wel hinderlijk vinden staan en een ander niet. In het stationsgebied zou hiervoor een algemene stelregel moeten worden toegepast.

De heer Gilissen (VVD) gaat in op de financiën. Er is geld nodig om echt iets te doen aan de inrichting van de stad. Dit voorstel zit in eerste instantie op de handhaving van nieuwe spelregels. Voor de handhaving in de bestaande stad voor daar waar looproutes worden belemmerd, wordt voorgesteld om geen intensivering op de handhaving te laten plaatsvinden. Een en ander hieromtrent dient zoveel mogelijk te worden meegenomen in de bestaande handhavingsgronden. Dit betekent dat er minder capaciteit is om te handhaven op andere overlast gevende activiteiten in de binnenstad. Dit wordt aanvankelijk op de koop toe genomen. In tweede instantie wordt een pilot voorgesteld. Mocht de raad beslissen om van start te gaan met de pilot bij de Jaarbeurs, dan kan een en ander worden ingepast in de wijze waarop de handhaving financieel geregeld is. Er is dan geen aparte dekking nodig. Mocht de raad toch handhavingsuren willen toevoegen, dan zijn de initiatiefnemers bereid om te komen met een voorstel voor het regelen van de urenverdeling van de handhavingsprogramma's binnen de bestaande handhavingskaders voor het lopende jaar. Vanaf 2022 zou dan met een structurele dekking gekomen kunnen worden.

De heer De Pagter (VVD) merkt op dat de fiets volgens de wet geparkeerd moeten worden op de stoep. Auto's moeten op de weg worden geparkeerd en mogen geen gebruikmaken van de stoep.

De voorzitter inventariseert of er antwoorden op vragen worden gemist.

Mevrouw Van Dun (D66) merkt op dat de heer De Pagter de norm van anderhalve meter al binnen een zin terugbracht naar 90cm. Wat is nu het belang van die norm?

De heer Schipper (SP) denkt dat het goed is als er een strekt ter vervanging komt waarin de financiën zijn uitgewerkt.
De heer Işik (PvdA) sluit aan bij hetgeen de heer Schipper zegt. Verder vraagt hij nog een antwoord op zijn vraag over de motie van 18 juni 2020.

De heer De Pagter (VVD) gaat in op de vraag van mevrouw Van Dun. Het is belangrijk om de norm van anderhalve meter te stellen. Er zijn alleen plekken waar een uitzondering gemaakt moet worden. Hiervoor wordt dan 90 cm genoemd.

De heer Gilissen (VVD) herhaalt dat de pilot bij het Jaarbeursplein kan, zonder dat dit financiële impact heeft. Als een en ander in de rest van de stad ook dient plaats te vinden, dan is een intensivering van de handhavingstaken nodig. Er zal met een financieel voorstel worden gekomen.

Wethouder Van Hooijdonk zegt dat het wat haar betreft geen pilot hoeft te zijn. Een en ander kan gewoon. Ten aanzien van de motie van 18 juni 2020 merkt zij op, dat die is uitgevoerd.

De voorzitter constateert dat de tweede termijn ingaat.

De heer Weistra (GroenLinks) zegt nog steeds niet overtuigd te zijn van de toegevoegde waarde van het voorstel. In de raad kan bediscussieerd worden hoe met parkeren wordt omgegaan. De wethouder heeft nog een brief toegezegd. Dit agendapunt dient een B-punt te worden.

De heer Van der Marel (VVD) begrijpt dat een opname van een stallingsverbod in de APV ervoor zorgt dat er stallingen kunnen zijn maar daarbuiten er niet gestald kan worden en dat in een verkeersbesluit een en ander generiek is. Een verbod geldt dan ook in stallingen. De wethouder ontkende dit. Hoe zit het nu precies? Verder vraagt hij of de wethouder moeite heeft met beslispunt 4. Vervolgens zegt dat wethouder dat een pilot kan bij het centraal station Westplein. Er dient uitgezocht te worden hoe dit geëffectueerd kan worden. Bij de raadsvergadering komt hij hierop terug. Dit agendapunt dient mede daarom een B-punt te worden. Ten aanzien van gevelgroen denkt hij dat hiervoor wellicht een publiekrechtelijke regeling moet komen.

Mevrouw Van Dun (D66) zegt nog steeds niet overtuigd te zijn van de toegevoegde waarde van het voorstel.

Wethouder Van Hooijdonk zegt dat zij geen principiële bezwaren heeft tegen de APV. Zij vindt deze alleen overbodig. Verder is het college nog aan zet voor het toewijzen van gebieden. Tot slot heeft zij gezegd dat ook met de verkeersbesluitroute onderscheid gemaakt kan worden tussen wel en niet stallen in stallingen.

De heer Schipper (SP) zegt dat dit agendapunt een B-punt moet worden omdat een strekt ter vervanging is toegezegd. Mocht er geen meerderheid zijn voor het gehele voorstel dan zijn er misschien wel onderdelen uit het voorstel die goed gebruikt kunnen worden.

De heer Van Steeg (CDA) sluit aan bij hetgeen de heer Schipper heeft gezegd.

De heer Gilissen (VVD) stelt voor het voorstel voorlopig even terug te nemen. Er zal voor 1 april worden gekomen met een strekt ter vervanging. Wellicht kan het dan eerst nog een keer langs de commissie gaan voordat het op de raadsagenda komt.

De voorzitter concludeert dat de initiatiefnemers voor 1 april met een strekt ter vervanging zullen komen en dat op een later moment helder zal worden of eerst nog langs de commissie wordt gegaan of niet. Zij schorst de vergadering om 18.15 uur.

LIJST VAN TOEZEGGINGEN

Wethouder Verschuure

zal met betrekking tot agendapunt 6, Raadsvoorstel Transitiestrategie omgevingsplan

- In samenwerking met de griffie een bijeenkomst voor de raad organiseren waarbij de raad een demonstratie krijgt van het Digitale Stelsel Omgevingswet (DSO).

Raadsleden De Pagter en Gilissen

Zullen met betrekking tot agendapunt 8, Initiatiefvoorstel Utrecht Onbeperkt Toegankelijk

- voor 1 april met een strekt ter vervanging voor het voorstel komen.

Gemeente Utrecht

Verslag openbare ochtendvergadering commissie Stad & Ruimte

Datum	18 maart 2021
Locatie	Digitaal, via Zoom
Verslag door	mw. I.B. Koren (Notuleerservice Nederland)
Vaststelling verslag	1 april 2021

Aanwezigen

De voorzitter, dhr. J. Wijmenga, de wethouders, mw. L. van Hooijdonk en dhr. K. Verschuure, de leden, dhr. D. Bosch (PVV), dhr. T. Weistra (GroenLinks), dhr. B. Işik (PvdA), mw. S. Schilderman (D66), dhr. R. van der Graaf (ChristenUnie), dhr. S. Gaillard (Stadsbelang Utrecht), mw. A. Petersen (SP), mw. J. van Ophem (Student&Starter), dhr. B. van Steeg (CDA), dhr. M. de Pagter (VVD), mw. C. van Dun (D66), mw. J. Zwinkels (CDA), dhr. P. Zwanenberg (GroenLinks), dhr. T. Schipper (SP), mw. L. Snippe (PvdD), dhr. E. van der Marel (VVD), dhr. G. Corten en dhr. F. de Kok (commissiegriffiers).

Afwezigen

Er zijn geen afwezigen gemeld.

Verslag openbare vergadering Commissie Stad & Ruimte

1. Opening en mededelingen 1
2. Vaststellen agenda en inventarisatie te bespreken agendapunten 1
3. Raadsvoorstel Aanpassing gebiedsindeling Zuidwest (Lingestraat e.o.) voor procedure invoering betaald parkeren 2
4. Raadsbrief Bouwenvelop Johan Wagenaarkade 1 – 10bis 5
LIJST VAN TOEZEGGINGEN 9

1. Opening en mededelingen

De voorzitter opent de vergadering om 10.00 uur en heet iedereen die meekijkt van harte welkom. Hij deelt mee dat om 10.45 uur een kort moment geschorst zal worden in verband met de herdenking van de tramaanslag. Er zal een gedicht worden voorgelezen en een moment stilte worden gehouden.

2. Vaststellen agenda en inventarisatie te bespreken agendapunten

De voorzitter loopt de agenda langs. In de avond staat het agendapunt over de islamitische begraafplaats op de agenda. Hij merkt op dat er nog een agendering met betrekking tot dit agendapunt is. Deze komt op een later moment in de commissie.

Mevrouw Schilderman (D66) merkt op dat zij het wenselijk vindt om de agenderingen samen te voegen.

De heer Weistra (GroenLinks) sluit aan bij de opmerking van mevrouw Schilderman.

De heer Işik (PvdA) sluit ook aan bij de opmerking van mevrouw Schilderman.

De voorzitter meldt, als zijnde de voorzitter van de agendacommissie, dat beide agenderingen vorige week in de agendacommissie zijn besproken. Op dat moment was niet duidelijk dat er een urgentie zat aan het verzoek van Stadsbelang Utrecht en de PVV. Later is met de griffier besproken dat die fracties hechten aan bespreking op dit moment. De andere fracties konden wachten tot een later moment. Hij stelt voor het punt te handhaven. De voorzitter concludeert dat de commissieleden instemmen met de agenda zoals deze is voorgesteld.

3. Raadsvoorstel Aanpassing gebiedsindeling Zuidwest (Lingestraat e.o.) voor procedure invoering betaald parkeren

De voorzitter constateert dat de raad wordt voorgesteld om de gebiedsindeling voor betaald parkeren in Rivierenwijk aan te passen tegemoet komend aan de wensen van een aantal bewoners uit de Lingestraat. Op 9 maart jl. heeft een raadsinformatiebijeenkomst plaatsgevonden.

De heer Weistra (GroenLinks) geeft allereerst een compliment aan bewoners. Het is goed dat bewoners zich organiseren om de leefbaarheid in hun wijk te verbeteren. Vervolgens uit hij ook een compliment aan het college voor het feit dat een en ander is opgepakt.

De heer De Pagter (VVD) merkt op dat de bewoners in april vorig jaar al gesprekken hadden gevoerd maar dat ondertussen niets is gebeurd. De procedures zijn niet gevolgd en de draagvlakmeting is ook niet georganiseerd.

De heer Weistra (GroenLinks) antwoordt dat het een ingewikkeld proces is met verschillende belangen. Een en ander moest worden afgewogen. Hij is blij met de zorgvuldigheid die het college heeft betracht.

De heer De Pagter (VVD) vraagt waarom GroenLinks niet kritisch is op het feit dat er geen draagvlakmeting is georganiseerd zoals volgende procedure de bedoeling is.

De heer Weistra (GroenLinks) legt uit dat onderdeel van de uitdaging is, dat erin een deel van de wijk wel een probleem wordt gevoeld en in een ander deel niet. Het is zonde als een draagvlakmeting wordt gehouden zonder daar goed naar te kijken.

De heer De Pagter (VVD) vindt dat het college een draagvlakmeting had moeten organiseren.

De heer Weistra (GroenLinks) merkt op dat de GroenLinks-fractie een voorstander is van dit raadsvoorstel. Het probleem schuift alleen wel op naar de zuidelijke wijk. In die wijk dient een draagvlakmeting te worden gehouden. Hierbij dient de optie gegeven te worden dat betaald parkeren kan worden ingevoerd als in het noordelijke deel betaald parkeren wordt ingevoerd.

De heer Işik (PvdA) sluit op hoofdlijnen aan bij de bijdrage van GroenLinks. Het is goed dat in de Lindestraat een draagvlakmetingonderzoek plaatsvindt. Kan het college toezeggen dat ook het zuidelijk gebied wordt meegenomen in het draagvlakmetingonderzoek? Vervolgens vraagt de PvdA of het college een voorstel wil sturen voor het verkleinen van de parkeerrayons. Tot slot dient de uitwerking van betaald parkeren op omliggende straten en wijken helder gemaakt te worden.

De heer Gaillard (Stadsbelang Utrecht) zegt dat de fractie met een amendement zal komen om bewoners een gratis eerste parkeervergunning te geven.

De heer Işik (PvdA) vraagt of daar ook een dekkingsvoorstel bij zit.

De heer Weistra (GroenLinks) vraagt waarom het gebruik van de openbare ruimte door een auto gratis zou moeten zijn.

De heer Gaillard (Stadsbelang Utrecht) zegt met betrekking tot de dekking, dat het amendement afgewacht dient te worden. Verder zegt hij tegen GroenLinks dat de Utrechter belasting betaalt.

De heer Weistra (GroenLinks) verbaast zich over een voorstel zonder dekking. Verder vraagt hij opnieuw waarom het gebruik van de auto gratis moet zijn.

De heer Gaillard (Stadsbelang Utrecht) merkt op dat er al op veel vlakken geld wordt gespendeerd aan de openbare ruimte.

De heer Van der Graaf (ChristenUnie) sluit op veel punten aan bij hetgeen de heer Weistra heeft gezegd. De ChristenUnie vindt het goed dat de parkeeroverlast wordt aangepakt. Het zou goed zijn als naast het uitbreiden van het betaald parkeren aan de hand van de parkeerdruk, ook aandacht wordt gegeven aan meldingen en klachten. Is het college bereid om dit onderdeel te maken van de standaard werkwijze? Verder was het goed om tijdens de raadsinformatiebijeenkomst te horen dat als ergens betaald parkeren wordt ingevoerd, dat omliggende wijken daarvan op de hoogte worden gesteld. Is het een idee om gelijk een draagvlakmeting in deze wijken te houden?

De heer Bosch (PVV) zegt dat de PVV vindt dat het maatwerk aan de ene kant op zijn plaats is. Aan de andere kant verplaatst het hele circus zich. Is de wethouder het ermee eens dat de gebiedsindeling niet meer van deze tijd is en dat de hele procedure zou moeten worden versneld? De PVV vindt dat met nieuw beleid moet worden gekomen met een menselijke maat. Er dienen nieuwe, kleinere rayons te komen met kortere procedures. Verder moeten de bewonersvergunningen gratis worden gemaakt.

De heer Van Steeg (CDA) zegt dat de parkeerproblemen in de Rivierenbuurt het gevolg zijn van het binnenstedelijk bouwen. Het college dient meer flexibel te zijn en dient sneller in te spelen op wensen van bewoners. Verder vraagt hij in verband met het betaald parkeren speciaal aandacht voor ondernemers. Is het mogelijk om te kijken naar blauwe zones? Graag een reactie.

Mevrouw Van Ophem (Student&Starter) zegt dat de fractie het voorstel steunt. Zij sluit ook aan bij de oproep van de PvdA en GroenLinks om het tijdelijke deel ook mee te nemen in de draagvlakmeting. Student&Starter sluit ook aan bij de oproepen om de parkeerrayons te verkleinen en een draagvlakmeting uit te voeren.

De heer De Pagter (VVD) constateert dat het enige wat nu wordt gedaan, het opknippen van het stemgebied is. De VVD vindt dat dit niet moet worden gedaan. De stemgebieden zijn er niet voor niets. Verder heeft hij de indruk dat een aantal bewoners denkt, dat wordt besloten over betaald parkeren. Er lijkt iets niet helemaal goed te gaan in de communicatie met de initiatiefnemers.

Mevrouw Schilderman (D66) vraagt hoe het bestaande gebied tot stand is gekomen en waarom dit het juiste gebied is om betaald parkeren in te voeren.

De heer Van der Graaf (ChristenUnie) vraagt hoe de VVD wil omgaan met klachten en meldingen.

De heer De Pagter (VVD) vindt dat snel acteren betekent, dat snel een draagvlakmeting moet worden georganiseerd. Dit had een jaar geleden moeten gebeuren. Tot slot het opschuiven van

het probleem. De VVD denkt qua oplossing aan een strook rondom het betaald parkeren gebied met een blauwe zone. Graag een reflectie van de wethouder.

Mevrouw Petersen (SP) merkt op dat in het raadsvoorstel staat, dat op verzoek van bewoners de voorgestelde aanpassing wordt gedaan. Tijdens de raadsinformatiebijeenkomst is echter gezegd dat het idee van de gemeente zelf kwam. De SP is benieuwd hoe het zit en vraagt aanvullend welke andere oplossingen zijn overwogen in het proces.

Mevrouw Schilderman (D66) zegt zich te kunnen vinden in de opmerkingen dat de procedures sneller moeten en de gebieden kleiner. Kan het college aangeven of er straks een integraal parkeerbeleid is? D66 kan uit de voeten met het voorstel en is het eens met de oproep om in het zuidelijk deel ook snel het gesprek aan te gaan.

De voorzitter leest een gedicht voor in verband met de herdenking van de tramaanslag. Hij schorst de vergadering voor een minuut stilte.

De voorzitter heropent de vergadering.

Wethouder Van Hooijdonk dankt de commissieleden voor het levendige debat. Sommige leden geven aan dat het feit dat er overlast is, een gevolg is van betaald parkeren. Het klopt dat er soms sprake is van een ‘waterbedeffect’ maar in dit geval is het autobezit lokaal ook groter dan de beschikbare ruimte. Verder heeft de wethouder gehoord dat de fracties nadenken over verbeteringen. Dit is een mooie opmaat naar het nieuwe beleid dat wordt gemaakt. De commissie beschikt al over een concept daarvan. In dat concept wordt voorgesteld om de huidige gebieden af te schaffen en hiervoor in de plaats gebieden te maken op basis van meldingen en parkeerdruk. Het mandaat met bijbehorende spelregels, wordt dan bij het college gelegd. Dit voorstel komt tegemoet aan een aantal zaken die door de commissie is aangegeven. De ChristenUnie vroeg of niet sneller naar omliggende buurten moet worden gegaan. De wethouder begrijpt de oproep maar geeft aan dat als mensen nog geen overlast ervaren, zij vaak geen behoefte hebben om voor een draagvlakmeting te stemmen.

De heer Van der Graaf (ChristenUnie) merkt op dat als ergens betaald parkeren wordt ingevoerd, in de brief hieromtrent gewaarschuwd kan worden voor het ‘waterbedeffect’. Dit helpt wellicht voor het draagvlak.

Wethouder Van Hooijdonk geeft aan dat het haar een goed idee lijkt om te gaan peilen in het zuidelijke deel. Aan de mensen in dit deel kan gevraagd worden of zij betaald parkeren willen als dit in het naastgelegen gebied komt. De SP vroeg of ook andere oplossingen zijn overwogen. Die worden altijd overwogen. Dit is onderdeel van de procedure. In dit geval zijn er echter geen andere oplossingen mogelijk. De SP vroeg ook hoe het proces is verlopen. In april of mei vorig jaar kwamen de eerste signalen. Er is toen contact geweest en er is een kleine peiling gedaan in beperkt gebied. Daarna bleek dat er meer meldingen ook buiten dat kleine gebied waren, dus toen is er ambtelijk geadviseerd om contact te zoeken met omliggende straten. Aan het eind van de zomer is in het hele gebied gepeild. Toen in het najaar met de bewoners contact is geweest, is daarna het voorstel gemaakt zoals dat er nu ligt. Vervolgens gaat de wethouder in op de communicatie. De communicatie kan altijd beter. Omliggende gebieden worden in ieder geval altijd geïnformeerd en er zal een peiling worden voorgelegd. Verder hebben het CDA en de VVD aandacht gevraagd voor ondernemers. De ondernemers zullen worden opgezocht om te horen welke problematiek wordt ervaren. De blauwe zone is overigens niet een oplossing. In het Utrechts parkeerbeleid is dit niet een van de gereedschappen. Dit komt omdat de zone niet handhaafbaar is, niet kostendekkend is te maken en auto’s aantrekt.

De heer Van Steeg (CDA) vraagt welke oplossing de ondernemer kan worden geboden als de blauwe zone geen oplossing is.

Wethouder Van Hooijdonk antwoordt dat eerst in overleg moet worden gegaan om te kijken wat er speelt. Vervolgens pleitten Stadsbelang Utrecht en de PVV voor een gratis vergunning. De wethouder geeft aan dat in dit soort wijken tarieven ongeveer kostendekkend zijn. Daarnaast vindt zij het ook niet heel raar om te betalen voor het gebruik van de openbare ruimte. Stadsbelang Utrecht kondigde een amendement aan. Er is een snelle juridische toets gedaan en hieruit blijkt dat het waarschijnlijk niet kan om via een amendement bij dit raadsvoorstel iets te regelen wat tegen de verordening ingaat. De verordening zou dan veranderd moeten worden maar die ligt niet voor. Om een en ander zeker te weten, moet nog wel even dieper worden gekeken.
De voorzitter inventariseert of er antwoorden op vragen worden gemist.

De heer Işik (PvdA) heeft een aanvullende vraag. Hij vraagt in hoeverre er ruimte is voor een tweede parkeervergunning voor bewoners.

Wethouder Van Hooijdonk antwoordt dat er niet meer vergunningen worden uitgegeven dan er ruimte is. Alle eerste vergunningen worden verleend. Daarna wordt per buurt gekeken of er ruimte is voor een tweede vergunning. Als dit zo is, worden die uitgegeven. In het nieuwe beleid worden op dit punt een paar wijzigingen voorgesteld. Bij invoering wordt in het nieuwe beleid geprobeerd om alle bestaande vergunningen te verlenen. Voor nieuwe situaties is er dan weinig ruimte voor een derde, vierde, vijfde of zesde vergunning. Het heersende regime voor de eerste en tweede vergunning geldt dan.

De voorzitter constateert dat Stadsbelang Utrecht een amendement heeft aangekondigd.

De heer Van Steeg (CDA) geeft aan dat de fractie wellicht met een motie komt over blauwe zones of over iets anders voor de ondernemers. Voor de bespreking in de raad kan een kwartier worden uitgetrokken.

De voorzitter concludeert dat dit agendapunt als B-punt naar de raad gaat. Er zal een kwartier worden uitgetrokken voor de behandeling. Hij schorst de vergadering voor vijf minuten.

De voorzitter heropent de vergadering.

4. Raadsbrief Bouwenvelop Johan Wagenaarkade 1 – 10bis

De voorzitter constateert dat op 6 januari ook gesproken is over deze bouwenvelop. De verkeerssituatie is in januari besproken. Dit onderwerp zal daarom nu niet aan de orde komen.

Mevrouw Zwinkels (CDA) merkt op dat onlangs de bouwenvelop werd ontvangen van het college. De fractie heeft geconstateerd dat hier nauwelijks verbeteringen in zijn doorgevoerd en dat de punten van buurtbewoners niet zijn overgenomen. De enige aanpassing betreft de knip bij de Daphne Schippersbrug. In de reactienota staat te lezen dat er eerst 98 reacties waren van bewoners en dat er na de aanpassing er nog steeds 96 zijn. Deze leveren bij elkaar 42 inhoudelijk gebundelde punten op. Dit zijn er veel en in de beantwoording staat te lezen dat de gemeente niet adequaat heeft gereageerd op brieven, e-mails, petities enzovoort. Intussen wordt ter plaatse al voorbereid op de sloop. Er is echter nog geen vergunning afgegeven en de gemeenteraad moet nog besluiten over de bestemmingsplanwijziging. Het CDA ziet graag dat de gemeente een pas op de plaats maakt. Vervolgens gaat de CDA-fractie in op de cultuurhistorie. In de bouwenvelop staat beschreven dat het complex, als onderdeel van De Halve Maan, als cultuurhistorisch waardevol wordt gezien door de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed. Hier is alleen niets mee gedaan. Hoe kan dit en hoe is de afdeling Erfgoed van de gemeente betrokken in de afweging en het besluit tot

volledige sloop? Dan het groen. Bestaand groen achter het complex wordt weggehaald en er zou nieuw groen worden toegevoegd. Hier is echter geen behoefte aan. Buurtbewoners krijgen op dit moment allerlei inrichtingsvragen op zich af en voelen zich overvallen door deze werkwijze.

Mevrouw Van Dun (D66) vindt het bijzonder dat er mensen zijn die geen behoefte hebben aan meer groen. Heeft het CDA ook geen behoefte aan meer groen?

Mevrouw Zwinkels (CDA) antwoordt dat het CDA behoefte heeft aan meer groen in de stad en dat het belangrijk is dat het groen meegroeit met het aantal woningen. Op dit moment wordt alleen ingebreid, verdicht in de stad. Hierdoor gaat veel groen verloren. Op deze locatie is al veel groen waar de mensen tevreden over zijn. De buurtbewoners wijzen juist andere plekken aan om te vergroenen. Zij vervolgt haar bijdrage. De fractie is benieuwd waar de cijfers van de gemeente op zijn gebaseerd als het gaat om de verkeerssituatie. Volgens buurtbewoners zijn er nooit nulmetingen uitgevoerd door de gemeente. Is het nodig om de weg af te sluiten ter hoogte van het bouwplan? Later dit jaar zal het CDA met een actuele motie komen of met een motie die vooruitloopt op de bestemmingsplan wijziging, die oproept om in aangepaste vorm de ontsluitingsroute aan de Johan Wagenaarkade te behouden in verband met de verkeersveiligheid. De partij denkt aan een fietsstraat of een ‘auto te gast-straat’. Verder is de fractie benieuwd naar de CROW-berekeningen. De fractie wil dus een reflectie op de verkeerskundige beoordeling hebben, ook ten aanzien van de kruising met de grotere doorgaande weg bij de Joseph Haydnlaan. Tot slot de economische uitvoerbaarheid. Mitros wordt meegenomen in de bekostiging van de knip bij de Daphne Schippersbrug. In hoeverre is dit wenselijk en is het college bereid om een second opinion uit te laten voeren?

De heer Işik (PvdA) zegt dat de PvdA-fractie zich deels kan aansluiten bij de opmerkingen van het CDA. De fractie ziet niet in dat het afsluiten van de weg noodzakelijk is. Wellicht kan door een versmalling van de Johan Wagenaarkade en een verschuiving van de blokken, de weg openblijven. Verder dient de inbreng van bewoners serieus genomen te worden.

Mevrouw Snippe (PvdD) zegt dat de PvdD wil dat bij het bestemmingsplan een integrale afweging kan worden gemaakt. Door de gang van zaken nu, kan deze afweging straks niet worden gemaakt. Kan de wethouder toelichten welke mogelijkheden er zijn om dit in de toekomst te voorkomen? Wellicht kan de regel ingesteld worden, dat er pas mag worden gesloopt nadat de vergunningen voor het nieuwe gebouw is verleend. Wil de wethouder toezeggen om een dergelijke regel in te voeren? Tijdens het vragenuur gaf de wethouder aan, dat er een vergunning plichtige boom illegaal is gekapt. De fractie heeft echter vernomen dat het om een apenboom, een meidoorn, twee gewone taxussen en twee gewone essen gaat. Kan de wethouder toezeggen dat wordt geïnventariseerd wat er illegaal is gekapt op de locatie en dat de commissie hierover en over de aangifte en sancties wordt geïnformeerd?

De heer Van der Marel (VVD) deelt de vragen over groen en sloop en bedankt het CDA voor de technisch inhoudelijke vragen over de verkeersafdoening. Verder zijn de panden gestript. Het risico bestaat dat dit onrust aantrekt. Slopen zou wat de VVD betreft best snel kunnen gebeuren. Tot slot nog een vraag in verband met de parkeernorm. Op pagina 20 van de bouwenvelop staat een aantal afmetingen voor de wooneenheden vermeld die niet overeenkomen met de afmetingen voor de wooneenheden op pagina 31. Is dit een omissie?

De heer Zwanenberg (GroenLinks) dacht dat er met dit plan meer groen zou worden toegevoegd. Klopt dit inderdaad? Verder sluit hij aan bij de vraag van de PvdD over de illegale kap van bomen. De bewoners hebben alarmkreten geuit over illegale sloop. GroenLinks heeft begrepen dat het om asbestsanering zou gaan en voorbereidende werkzaamheden. Klopt dit en mag dit inderdaad plaatsvinden zonder omgevingsvergunning? Vervolgens dacht de fractie dat bewoners pas uit hun huis hoeven op het moment dat er gesloopt gaat worden. Waarom moesten de bewoners er al uit?

Graag een toelichting. Tot slot zou de uitgang bij de Catherine van Renneslaan onveilig zijn omdat er vier maal per uur stadsbussen langskomen. Er komen ook streekbussen langs. Wat betekent dit voor de veiligheid daar?

Mevrouw Zwinkels (CDA) vraagt hoe GroenLinks zelf kijkt naar de verkeersveiligheid bij de Catherine van Renneslaan.

De heer Zwanenberg (GroenLinks) denkt dat het belangrijk is, dat er een herinrichting komt. De knip is in ieder geval essentieel.

Mevrouw Van Dun (D66) zegt dat D66 het een mooi bouwplan vindt. Er is alleen veel onrust ontstaan omdat het bestemmingsplan er nog steeds niet is. Wanneer krijgt de commissie het bestemmingsplan?

Mevrouw Zwinkels (CDA) zegt dat in een raadsbrief is aangekondigd, dat medio 2021, rond de zomer, de bestemmingsplanwijziging komt. Zij is van mening dat nu al wel over de inhoud kan worden gesproken. Een bestemmingsplanwijziging is een soort sluitstuk van een inhoudelijk traject.

Mevrouw Van Dun (D66) vraagt aan de wethouder wanneer het bestemmingsplan komt.

De heer Işik (PvdA) vraagt wat D66 vindt van de onrust en de verkeersafwikkeling.

Mevrouw Van Dun (D66) merkt op dat vandaag niet wordt gesproken over de verkeersafwikkeling. Verder is het een mooi bouwplan.

Mevrouw Zwinkels (CDA) merkt op dat mevrouw Van Dun beweerde dat bewoners zorgen hebben doordat het bestemmingsplan er nog niet is. Dit is niet waar. De zorgen gaan over de verkeerssituatie en het bouwplan. De buurtbewoners vinden het bouwplan, geen mooi bouwplan.

De heer Schipper (SP) zegt dat de SP altijd zeer terughoudend is als het gaat om de sloop van sociale huurwoningen. Deze stonden al in de prestatieafspraken van 2015 en de startnotitie is van 2017. Ongeveer 80%, 82% van de huurders hebben voor dit plan gestemd. Het besluit dient snel te worden uitgevoerd. Tot slot vraagt hij of de wethouder het omdraaien van de rijrichting in de Petristraat wil heroverwegen.

Wethouder Verschuure geeft aan dat verwacht wordt, dat in het tweede kwartaal het bestemmingsplan kan worden vastgesteld in het college. In het derde kwartaal komt het dan naar de commissie en in het vierde kwartaal wordt het dan hopelijk vastgesteld in de gemeenteraad. Vervolgens gaat hij in op het proces. Ten aanzien van de sloop merkt hij op, dat het hierbij niet gaat om een vergunning maar over een melding en dat die in principe is goedgekeurd. Deze is verleend voor de asbestsanering die op dit moment plaatsvindt. Verder is een vergunning aangevraagd voor het onttrekken, slopen van woningen. Voordat gesloopt mag worden dient er wel uitzicht te zijn op nieuwbouw. Met het vaststellen van de bouwenvelop zal dit zo zijn. Het is de bedoeling dat 20 woningen worden gesloopt en dat er 54 terugkomen. Ten aanzien van de parkeernorm merkt hij op, dat de berekening goed zou moeten zijn. Dan de vragen rondom cultuurhistorie. Het betreft geen monumenten. Daarnaast wordt de bouw zo gepositioneerd dat zichtlijnen goed worden ingepast en Welstand en Erfgoed zijn betrokken bij de integrale afweging. Verder komt er 600m^2 extra groen bij en wordt een deel van de privé tuintjes verplaatst. Tot slot is de verkeersveiligheid getoetst en positief bevonden.

Mevrouw Zwinkels (CDA) vraagt hoe een en ander is onderbouwd bijvoorbeeld met betrekking tot de verkeerssituatie bij de Catherine van Renneslaan.

Wethouder Verschuure antwoordt dat hier eerder al uitgebreid over is gesproken. Er is toen ook aangegeven dat het aantal verkeersbewegingen aldaar acceptabel wordt geacht. Zeker als de knip onder de Daphne Schippersbrug wordt geplaatst, zal er veel minder doorgaand verkeer door de wijk gaan.

De heer Işik (PvdA) vraagt of een onderbouwing naar de commissie kan worden gestuurd.

Wethouder Verschuure antwoordt dat eerder al met allerlei cijfers is aangegeven hoe de vervoersstromen door de straten zullen zijn. De wethouder heeft er geen behoefte aan om nogmaals informatie te verstrekken. Mevrouw Zwinkels vroeg waarom niets wordt gedaan met signalen uit de wijk. Eerder is aangegeven dat niet adequaat is gereageerd op de eerste petitie. Daarna is wel geanticipeerd door nader te gaan kijken naar de verkeerssituaties en dat heeft geleid tot aanpassingen. Verder ging het voornaamste bezwaar van de wijk over de verkeerssituatie. Dan de bomenkap. Er is in ieder geval een boom illegaal gekapt. Hij begrijpt dat inmiddels meerdere bomen zijn gekapt en dat dit niet had gemogen. Hier is aangifte van gedaan en de wethouder is hierover in gesprek gegaan met Mitros. De aannemer is ook aangesproken. In het vervolgtraject zullen voor het aanleggen van een WKO, bodemlussen moeten worden aangelegd waardoor een aantal bomen zal moeten sneuvelen. Het nieuwe bouwplan zou op een andere plek geplaatst worden en hierdoor zullen ook een paar bomen sneuvelen. Deze worden in het gebied uitgebreid gecompenseerd. Ten aanzien van de uitplaatsing van bewoners merkt hij op, dat dit proces normaal parallel loopt aan het opstellen van de bouwenvelop. Door de situatie en het aanpassen van de verkeersstudie et cetera is het proces vertraagd geraakt. De bewoners zijn inmiddels uitgeplaatst.

De heer Zwanenberg (GroenLinks) merkt op dat er vervolgens tijdelijke bewoners zijn gekomen maar dat die anderhalve maand geleden ook zijn uitgeplaatst. Waarom konden die er niet langer blijven wonen?

Wethouder Verschuure vindt dat een terechte vraag. De precieze reden weet hij niet. Er zijn afspraken gemaakt met die tijdelijke verhuurders. Er is nu gestart met de asbestsanering en dat is de reden waarom de sloop nu al plaatsvindt.

De voorzitter inventariseert of er antwoorden op vragen worden gemist.

Mevrouw Snippe (PvdD) herhaalt haar vraag of geïnventariseerd kan worden wat er illegaal is gekapt op de locatie en of de commissie hierover en over de aangifte en sancties kan worden geïnformeerd. Met betrekking tot de sloop vraagt zij welke mogelijkheden er zijn om in de toekomst hetgeen nu is gebeurd te voorkomen.

De heer Schipper (SP) had gevraagd of de wethouder het omdraaien van de rijrichting in de Petristraat wil heroverwegen.

Mevrouw Zwinkels (CDA) had ten aanzien van cultuurhistorie gevraagd hoe hier rekening mee is gehouden in de bebouwing. Kunnen er ook elementen worden hergebruikt? Verder had zij gevraagd naar hoe het kan dat er woningen achterwege worden gelaten in de berekening van het verkeersmodel, waaronder de woningen van het nieuwbouwcomplex zelf. Vervolgens heeft zij ten aanzien van de economische uitvoerbaarheid gevraagd hoe het zit met de herinrichtingskosten op wijkniveau. Waarom worden die mede betaald door Mitros? Tot slot heeft zij gevraagd om een second opinion met betrekking tot de verkeerskundige onderbouwing.

Wethouder Verschuure zegt tegen de heer Schipper dat nog een keer naar de rijrichting op de Petristraat kan worden gekeken. Er is alleen al wel uitvoerig bij stilgestaan. Ten aanzien van de

cultuurhistorie heeft hij aangegeven dat er geen bescherming op een en ander is. Verder is bij de herplaatsing van gebouwen rekening gehouden met zichtlijnen. Ook dient in de ruimtelijke onderbouwing rekening te worden gehouden met hoe een en ander in het gebied wordt ingepast. Dit gebeurt straks in de uitwerking. Met betrekking tot weggelaten woningen merkt hij op, dat de berekening hieromtrent in de bouwenvelop staat. De nieuwe woningen worden niet door de Catherine van Renneslaan ontsloten maar via de andere kant. Hierdoor hoeven deze niet te worden opgeteld. Voorts is het logisch dat als een bouwplan leidt tot aanpassingen in het gebied, dat die worden meegeteld in de kosten voor het gebied. Het is dan best logisch dat Mitros hier een bijdrage aan levert. Tegen mevrouw Snippe zegt de wethouder dat hij haar zal informeren over het precieze aantal bomen. Er is aangifte gedaan en het is dan vervolgens aan het Openbaar Ministerie om te bepalen hoe hiermee wordt omgegaan. De wethouder kan laten weten hoe het OM hiermee om zal gaan. Verder is het de bedoeling om de periode van leegstand zo kort mogelijk te houden. Sloop mag, op het moment dat voorzien wordt dat er gebouwd gaat worden. Tot slot merkt de wethouder op, dat het college een second opinion niet nodig acht. Er is uitgebreid gekeken naar de verkeerssituatie.

De voorzitter herhaalt de toezeggingen.
Wethouder Verschuure informeert de commissie in het tweede kwartaal over hoeveel bomen er zijn gekapt en illegaal zijn gekapt.
Wethouder Verschuure informeert de commissie over het besluit van het OM over hoe wordt omgegaan met de aangifte zodra dit bekend is.
Wethouder Verschuure zal als het bestemmingsplan naar de commissie komt, de argumentatie aanleveren voor de gekozen rijrichting op de Petristraat.

De heer Van der Marel (VVD) herhaalt dat in de bouwenvelop verschillende getallen worden genoemd met betrekking tot de hoeveelheid woningen en bijbehorende vierkante meters. De verdeling heeft invloed op de parkeernorm. Wil de wethouder uitzoeken hoe het zit?

De voorzitter concludeert dat de heer Van der Marel hierover contact kan zoeken met de wethouder en zijn ambtelijke ondersteuning.

Mevrouw Zwinkels (CDA) geeft aan van plan te zijn om een actuele motie in te dienen ten aanzien van de ontsluiting.

De voorzitter concludeert dat dit agendapunt is afgehandeld. Hij schorst de vergadering om 11.50 uur.

LIJST VAN TOEZEGGINGEN

Wethouder Verschuure
zal met betrekking tot agendapunt 4, Raadsbrief Bouwenvelop Johan Wagenaarkade 1 – 10bis:

- de commissie in het tweede kwartaal informeren over hoevee bomen er in voorbereiding op de uitvoering van de bouwplannen nu al (illegaal) gekapt zijn. Zo mogelijk zal hij tevens aangeven wat het OM heeft gedaan met de aangifte/ melding van de illegale kap.
- Bij het raadsvoorstel van het bestemmingsplan (planning is nu dat het in het derde kwartaal van 2021 aan de raad wordt voorgelegd) de raad verder informeren over de mogelijkheid om de rijrichting in de Petrisstraat alsnog om te draaien

Gemeente Utrecht

Verslag openbare middag-vergadering Commissie Stad en Ruimte

Datum	18 maart 2021
Locatie	Beeldvergaderen
Verslag door	Remko Schotsman (Notuleerservice Nederland)
Vaststelling verslag	1 april 2021

Aanwezigen

De voorzitter, de heer M. de Pagter, de wethouder, mevrouw L. van Hooijdonk en de leden, de heer L. Bosse (PvdA), J. Zwinkels (CDA), J. Wijmenga (ChristenUnie), de heer J. Schreuder (D66), mevrouw S. Schilderman (D66), de heer S. Gaillard (Stadsbelang Utrecht), mevrouw R. Heijne (GroenLinks), mevrouw A. Petersen (SP), de heer G. te Hoonte (VVD), mevrouw T. Sturkenboom (Student&Starter), de heer T. Weistra (GroenLinks), de heer H. van Déun (PVV), de heer C. Bos (Stadsbelang Utrecht) en de heer M. van Heuven (PvdD).
Van de griffie is aanwezig mevrouw M. Leenders (Commissiegriffier).
Tevens aanwezig zijn ambtelijke vertegenwoordigers van gemeentelijke afdelingen.

Verslag openbare vergadering Commissie Stad & Ruimte

5. Raadsbrief Visie biomassagebruik ……10
6. Raadsvoorstel Toekomst parkeergarage Springweg……20
LIJST VAN TOEZEGGINGEN……30

De voorzitter, **de heer De Pagter,** heropent de vergadering om 13.30 uur. Wethouder Eerenberg en wethouder Verschuure zijn afwezig en wethouder Van Hooijdonk zal hen vervangen.

Mededelingen

College
De wethouder heeft geen mededelingen.
Commissie
De commissieleden hebben geen mededelingen.

5. Raadsbrief Visie biomassagebruik

Dit agendapunt is geagendeerd door de fracties van de PvdD, Stadsbelang Utrecht, PVV en Student&Starter met steun van de VVD en de PvdA.
Er worden twee onderwerpen besproken die in elkaars verlengde liggen. Ten eerste de wenselijkheid van biomassa en vervolgens de kwaliteitsverklaring stadsverwarming.

Ten aanzien van houtige biomassa als energievorm voor Utrecht willen de fracties onder andere de mogelijkheid bespreken om criteria op te nemen in de bestemmingsplannen en regelgeving om nieuwe vergunningsaanvragen te kunnen weigeren.
De kwaliteitsverklaring stadsverwarming is volgens de agenderende fracties relatief hoog wat leidt tot minder duurzaamheidsmaatregelen bij gebouwen die op stadsverwarming zijn aangesloten. Omdat de fracties dit onwenselijk vinden willen ze dat Utrecht de verklaring niet meer accepteert.

De bespreking vindt plaats in één termijn.
De voorzitter vraagt de fracties om hun inbreng op beide onderwerpen achter elkaar te doen zodat de wethouder op beide onderwerpen in één keer kan ingaan.

Eerste termijn

De heer Van Heuven (PvdD) geeft aan dat biomassa een belangrijk onderwerp is dat ook een van de verkiezingsthema's was. De PvdD is altijd tegenstander geweest van het verbranden van hout om daar warmte uit te halen. Er worden tegenwoordig wel voorwaarden aan gesteld zoals een duurzaam beheerd bos en het gebruik van resthout maar er kleven grote nadelen aan biomassa. Bossen worden leeg gekapt, de ecologie heeft resthout nodig, bomen worden met vervuilende schepen vervoerd vanuit verre gebieden en/of met tientallen vrachtwagens per dag naar de verbrandingsovens gebracht waar ze hitte, maar ook vieze lucht opleveren en CO2. Dit wordt afgevangen met filters en dit zou bijdragen aan CO2-reductie omdat er geen fossiele bronnen worden verbrand. Dit, terwijl bij het verbranden van bomen ook CO2 vrijkomt die met een rekentruc gegreenwashed wordt. Het grootste probleem is dat het aantal biomassacentrales in Nederland zodanig oprukt dat er onvoldoende hout beschikbaar is om te voldoen aan de zogenaamde duurzaamheidscriteria die ook niet al te strikt en niet al te goed te controleren of na te leven zijn. Het gebruik van biomassa komt steeds meer onder vuur te liggen. In de media, waar talloze artikelen verschenen over het gebruik van biomassa en ook in de politiek. Hier in Utrecht heeft de PvdD met schriftelijke vragen, moties, bijdragen en interrupties gepoogd om het gebruik van houtige biomassa in Utrecht te voorkomen.
Vandaag is dit onderwerp geagendeerd en wat de PvdD betreft gaat het over nieuwe biomassacentrales in Utrecht, de rapportage van de huidige biowarmtecentrale op Lage Weide en over de kwaliteitsverklaring.
De vergunning voor twee biomassawarmtecentrales is al aan Eneco verleend en dit zal niet ter discussie worden gebracht. Nu de raad de Transitievisie Warmte heeft ontvangen wordt, wat de fractie betreft, de toekomstige inzet, en wat de PvdD betreft beperking, van biomassa bij stadsverwarming bij dat raadsvoorstel besproken.
Het eerste onderwerp is het toestaan van nieuwe biomassacentrales voor bijvoorbeeld industrie en bedrijven. Bij de discussie over de RES torpedeerde de coalitie een motie om biomassa daarin niet op te nemen en kwam het met een eigen motie die als legitimering gebruikt werd voor het vergunnen van een biomassacentrale van een vervuilende asfaltfabriek. Daarvoor was al een pelletkachel vergund voor een tijdelijk hotel op de Kromhoutkazerne. De PvdD wil dat hiermee gestopt wordt. Voorstanders van biomassa zeggen dat er geen alternatieven zijn en gevraagd wordt of alle nieuwe biomassacentrales dan zomaar geaccepteerd moeten worden. In het debat over 'Utrecht kiest voor schone lucht' was de reactie van het college dat het weigeren van nieuwe vergunningen niet mogelijk is vanwege vigerende bestemmingsplannen. Dat stelde de PvdD teleur en het doel van dit debat is dan ook dat juridisch mogelijk gemaakt wordt dat nieuwe aanvragen voor biomassacentrales geweigerd kunnen worden. Gevraagd wordt of het college bereid is om mogelijk te maken dat de aanvragen voor nieuwe vergunningen geweigerd kunnen worden en wat daar voor nodig is. Gevraagd wordt of er nieuwe wetgeving nodig is of een uitspraak van de raad.
Het college wordt gevraagd of het bereid is dit uit te zoeken en aan de raad voor te leggen. Als dat niet het geval is wordt gevraagd of andere fracties bereid zijn om uit te spreken dat biomassacentrales voor bedrijven en industrie onwenselijk zijn en om een motie met dit doel te steunen. De PvdD is bereid om hier een motie over in te dienen. Het doel is dat Utrecht openlijk uitspreekt en uitdraagt dat nieuwe centrales niet welkom zijn. In Nijmegen is dit vorig jaar al gebeurd. De raad heeft daar een streep door biomassa gezet waarmee biomassa als transitiebrandstof in Nijmegen niet meer welkom is.
De in werking zijn biowarmtecentrale is geagendeerd vanwege de verplichting te rapporteren over wat er in en uit die centrale gaat. De raad heeft inzicht in deze rapportage gekregen maar dat was slechts een summiere samenvatting waardoor het niet te controleren is of Eneco zich aan duurzaamheidseisen en uitstootlimieten houdt. Gevraagd wordt of het college bereid is om de rapportage van Eneco openbaar te maken, al dan niet via de provincie en eventueel zonder

bedrijfsvertrouwelijke informatie. In de samenvatting staan namen van bedrijven die checks hebben gedaan. Gevraagd wordt of het college durft te zeggen dat het hier om 100% onafhankelijke checks gaat op mogelijke wanordelijkheden. Ook wordt gevraagd of het college durft uit te spreken dat de biomassawarmtecentrale zich daadwerkelijk houdt aan de eisen en limieten en dat misstanden in Utrecht niet aan de orde zijn en ook niet zullen zijn, nu de centrale op volle kracht draait.
Middels schriftelijke vragen heeft de fractie een welles-nietes-spelletje gevoerd met het college over de kwaliteitsverklaring die iets zegt over het rendement van stadsverwarming. Eneco gebruikt een hoog rendement met als gevolg dat ontwikkelaars van nieuwbouw hoger scoren als het om de BENG-norm gaat. Inmiddels heeft de raad een onafhankelijke doorrekening van de kwaliteitsverklaring gekregen die aantoont dat door het gebruik van deze verklaring stadsverwarming op papier duurzamer is dan in het echt. Dit omdat rekenen met een hoog rendement van stadsverwarming betekent dat de projectontwikkelaar minder hoeft uit te geven aan bijvoorbeeld zonnepanelen om aan de steeds strengere eisen te voldoen. Dat is fijn voor de projectontwikkelaar maar het kost een bewoner rond de 600 euro per jaar voor energie en het geeft ook flink veel extra CO2-uitstoot. Door het accepteren van de verklaring wordt het klimaat en de portemonnee van de inwoners belast. Het college zegt de verklaring te moeten accepteren maar uit jurisprudentie blijkt dat dat niet hoeft. Gevraagd wordt wat het college vindt van de doorberekening van de second opinion van bureau Zorn en of het college de conclusie onderschrijft dat nieuwbouw minder duurzaam maar wel duurder wordt door het erkennen van de verklaring. Spreker vraagt of het college bereid is de verklaring van Eneco niet te erkennen of om op een andere manier, zoals middels gesprekken met Eneco, te komen tot een andere oplossing, zoals het meer realistisch maken van de verklaring die wel de gewenste mate van rendement en gebruikskosten regelt. Als dat niet het geval is zal de fractie hier een motie over indienen.
In de raadsbrief Visie biomassagebruik in Utrecht komt ook de term dierlijk materiaal bij de definitie van biomassa voor. Spreker heeft niet het idee dat er in Utrecht dierlijk materiaal wordt verbrand om warmte op te wekken maar wil wel graag de toezegging dat in Utrecht nooit vergund wordt dat dierlijk materiaal verbrand mag worden in een biomassacentrale.

De heer Gaillard (Stadsbelang Utrecht) stelt dat biomassa tot meer uitstoot leidt dan het vervuilende steenkool en dat het opwekken van warmte met biomassa ongeveer twee keer zo veel stikstof oplevert als het verbranden van gas. Ondanks dat 42% van de eigen achterban tegen het gebruik van biomassa is, blijven GroenLinks-colleges aan biomassa vasthouden, zo ook het Utrechtse college. De vorige keer toen biomassa in de commissie ter sprake kwam hield het college vol dat biomassa niet perfect is maar wel het beste alternatief dat er nu is. Gevraagd wordt of dit het beste alternatief is als het meer uitstoot en stikstof oplevert dan steenkool en gas. Het college wordt gevraagd volgens welke criteria biomassa een beter alternatief is. Stadsbelang Utrecht ziet biomassa graag verdwijnen uit Utrecht en zal daarom komen met een Actieplan Biomassavrij Utrecht. Wat de fractie betreft komen er geen nieuwe biomassacentrales bij.
Gevraagd wordt welke opties er vanuit de gemeente zijn om ervoor te zorgen dat er geen nieuwe biomassacentrales bij komen. De fractie overweegt een postzegelmotie richting het Rijk omtrent het afschaffen van de SDE-subsidies voor biomassa.

De heer Van Deún (PVV) meent dat de vorige sprekers goed hebben belicht waar het vandaag over gaat en vindt het fijn dat er in elk geval twee partijen zijn die tegen biomassa zijn. De fractie meent dat biomassa volksverlakkerij is, ontsproten aan het brein van een aantal milieufantasten. Iedereen begrijpt dat bij het verbranden van bomen net zo goed CO2 wordt uitgestoten. Bomen kunnen weer aangroeien maar dat gaat minder snel dat het verbranden van bomen voor energie. Er zijn in Nederland inmiddels meer dan 200 centrales en er staan er nog 150 in de planning.
Volgens de PVV is er niets groens of duurzaams aan biomassa. En toch wordt het, ook in Utrecht, gebruikt. Alleen GroenLinks is kennelijk nog een voorstander, gezien de GroenLinks-wethouder in Amsterdam die de grootste biomassacentrale van Nederland wil bouwen. Spreker vraagt om met biomassa te stoppen, ook in Utrecht. De andere partijen worden gevraagd hierop te reageren.
De EMG-verklaring over hoe duurzaam stadsverwarming is, is een geval van ‘Wij van WC-eend vinden…’ omdat deze verklaring door Eneco zelf is opgesteld en vervolgens voor 1.200 euro ter controle aan het bureau BCG wordt voorgelegd. De kwaliteitsverklaring wordt echter alleen getoetst op de juistheid van de berekening. Spreker eet ’s ochtends 2 boterhammen en in de middag 3, dat maakt samen 5. Het kwaliteitsbureau toetst alleen de rekensom en niet hoeveel of welke boterhammen zijn gegeten.

Dit geldt ook voor de biomassacentrale. Het is onbekend wat er precies wordt opgestookt en aan welke kwaliteitsnormen dat voldoet want ook bij die verklaringen kan afgevraagd worden of ze wel goed zijn. De wethouder wordt gevraagd uit te leggen wat de kwaliteitsverklaring precies inhoudt. Door deze verklaring wel te accepteren moet een inwoner zonder stadsverwarming extra zonnepanelen installeren en is hij of zij daardoor meer geld kwijt. Dit speelt Eneco in de kaart want Eneco wil stroom verkopen en niet kopen. De PVV vindt dit absurd en roept het college op hier onmiddellijk mee te stoppen. Nieuwegein heeft bewezen dat het kan. Utrecht kan prima zonder de door Eneco zelf opgestelde EMG-verklaring en burgers die hun huizen willen voorzien van zonnepanelen en een BENG-norm willen halen zijn dan in elk geval goedkoper uit. Spreker vraagt hoe andere partijen hier over denken. De fractie zal de PvdD steunen bij een motie hierover.

Mevrouw Sturkenboom (Student&Starter) geeft aan dat er veel te doen is rondom biomassa nu duidelijker wordt dat het niet duurzaam is. Het wordt als feit gepresenteerd dat er op biomassa geleund moet worden om uiteindelijk de transitie naar een duurzaam en klimaatneutraal Utrecht te maken. Dit terwijl biomassa een eindig product is wat betekent dat als het eenmaal gebruikt is, het op en weg is. Hier krijg je vervuilende CO2-uitstoot voor terug. Er wordt schijnduurzaamheid gewekt en Student&Starter is daar tegen. Zonne- en windenergie zijn oneindig en schoon. Student&Starter kan begrijpen dat je soms pragmatisch moet handelen om een duurzaam en klimaatneutraal Utrecht te realiseren. Echter in de Routekaart van Eneco, waar de stad voor de stadsverwarming afhankelijk van is, zal tot 2040 nog steeds biomassa worden gebruikt. In de Visie op biomassa wordt vanuit de gemeente gesteld dat de stad voor de basisvoorzieningen biomassa nodig heeft. Gevraagd wordt hoe biomassa tijdelijk kan zijn als er zo op biomassa moet worden geleund voor de basis en hoe dit met de eigen klimaatdoelstellingen te verenigen is. De fractie sluit aan bij het verzoek van de PvdD om geen nieuwe vergunningen meer te verlenen en dat de gemeente zich duidelijk uitspreekt tegen biomassa. Utrecht wil een pionier zijn op duurzaamheidsgebied, pretendeert dit ook, en roept dit ook tegen de andere G4-steden en landelijk. Utrecht zou op dit gebied dan ook moeten pionieren en zeggen dat biomassa onwenselijk is en dat er gekozen wordt voor andere oplossingen zoals het stimuleren van partijen om meer te investeren in onderzoek naar groene waterstof.
Met betrekking tot de EMG-verklaring sluit de fractie aan bij de PvdD en spreker waardeert de verhelderende boterhamvergelijking van de PVV.
Student&Starter is benieuwd naar de tijdelijke inzet van biomassa waarbij vanuit natuur en milieu wordt geadviseerd om concrete maatregelen te nemen over hoe je alternatieven kunt stimuleren, onderzoeken en investeren. De fractie heeft geen beeld hoe en waar nu in geïnvesteerd wordt, waar Eneco mee bezig is en hoeveel ze besteden om sneller van biomassa af te stappen. Gevraagd wordt of de wethouder bereid is om in een raadsbrief alle concrete maatregelen om alternatieven sneller te stimuleren en te onderzoeken op te sommen.

De heer Te Hoonte (VVD) stelt dat de Utrechtse VVD al langere tijd kritisch is op de biomassacentrale als onderdeel van de stadsverwarming. De fractie heeft al eerder kritische vragen gesteld over stadsverwarming. Zeker bij uitbreiding van de stadsverwarmingsnetten ten koste van gasaansluitingen is het belangrijk stil te staan bij de vraag of een stadsverwarmingsnet op biomassa wel een goede keuze is. In de ogen van de VVD zou de biomassacentrale alleen een transitiemiddel moeten zijn. Dat past ook bij het standpunt dat is ingenomen dat er geen nieuwe subsidies komen voor biomassacentrales en daarbij zou het passen dat de houtige biomassa de stadsverwarming gaat verlaten.
Het stadsverwarmingsnet wordt wat de VVD betreft verbeterd en zou nooit verplicht moeten zijn voor huiseigenaren bij de verdere uitrol van gasloos. Daarom is in het initiatiefvoorstel voor Rijnenburg ook gepleit voor meer inzet op zonnethermie in combinatie met warmtebuffers.
Gevraagd wordt hoe het staat met de ontwikkeling van de zonnethermie-projecten en of alternatieven voor biomassa wel worden opgepakt. Betere en milieubewustere toepassingen moeten mogelijk blijven voor eigenaren en ontwikkelaars en de fractie zal hier bij de transitievisie Warmte op terugkomen.
De fractie wil een brede focus op de inzet van aardgas waarbij gebruik van ander gas, waaronder waterstof, het beperken van gasverbruik bij huishoudens op simpele dingen als kookgas, maar bijvoorbeeld ook het beter opsporen van lekkages, bijdraagt aan het halen van de doelen. Ieder huis 50% aardgasvrij is ook een reductie van 50%.
Het is goed dat Stadsbelang Utrecht en de PvdD hebben laten uitrekenen hoe het voor een huiseigenaar uitpakt met betrekking tot kosten en uitstoot als je op het stadswarmtenet bent aangesloten. Spreker is hier eerder bij de Warmtevisie in 2017 op ingegaan en heeft toen motie

17.173 ingediend. Dit onderschrijft dat stadsverwarming zoals het in Utrecht gedaan wordt niet zomaar de beste weg is en dat keuzevrijheid moet blijven bestaan voor iedereen die een warmteoplossing zoekt. Spreker heeft ook toen aangegeven dat de wijze waarop het wordt toegepast niet leidt tot de meest energiezuinige huizen maar tot een besparing voor ontwikkelaars op het energiezuinig maken van huizen. Wat de VVD betreft staat de kwaliteitsverklaring zeker ter discussie.

De heer Wijmenga (ChristenUnie) meent dat voor bijvoorbeeld een warmtenet een collectief, een groep van voldoende omvang, nodig is. Gevraagd wordt of de samenleving niet veel duurder uit is als iedereen zijn eigen oplossing gaat bedenken.
De heer Te Hoonte (VVD) antwoordt dat daar een belangrijk vraagstuk ligt. De afgelopen jaren was te zien dat er geen innovatieprikkel was bij de exploitant van het stadsverwarmingsnet. Als dit bij het collectief uitrollen van warmtenetten ook gebeurt dan is dat volgens spreker niet de beste oplossing. Er zijn ook andere systemen die in Nederland nog niet bekend zijn, die goed zouden kunnen werken. Spreker heeft bij de Warmtevisie gepleit dat all electric altijd beschikbaar moet blijven. Dat heeft consequenties voor het net maar als deze energie lokaal wordt opgewekt kunnen die ook weer weggenomen worden.

De heer Wijmenga (ChristenUnie) stelt dat voor sommige oplossingen collectiviteit nodig is. In de Tweede Kamer heeft de VVD geageerd tegen het afsluiten van woningen van het gas, maar dat betekent dat de maatschappij en dus ook de gemeente duurder uit is. Spreker vraagt of de VVD dit wel beseft.
De heer Te Hoonte (VVD) meent dat dat niet het geval is en stelt dat innovatiekracht er toe kan leiden dat individuele oplossingen juist goedkoper uit kunnen vallen. Het zomaar gebruiken van bestaande systemen en zeggen: ‘dat rollen we uit’, zal niet leiden tot nieuwe systemen met goedkopere oplossingen. In de transitievisie staat bijvoorbeeld het voorstel om een wijk die qua stadsverwarming op hoogtemperatuur zit, om te zetten naar laagtemperatuur. Dat kan in de ogen van de heer Wijmenga een goede collectieve oplossing zijn maar er wordt dan wel een collectieve investering gevraagd aan bewoners die al van het gas af zouden moeten zijn als Eneco de gascentrale had vervangen voor iets duurzaams. Spreker is benieuwd naar die transitie. Voordat er meer stadsverwarming wordt uitgerold is het goed om te weten hoe dit verduurzaamd gaat worden.
Mevrouw Zwinkels (CDA) is benieuwd waarom de VVD zich zo verzet tegen het collectieve karakter waar de ChristenUnie over sprak. Spreker meent dat de stad niet gebaat is bij alleen maar individuele oplossingen waar wel bij de vrijheid om zelf een leverancier te kunnen kiezen. Gevraagd wordt of de VVD het met het CDA eens is dat het daar meer over zou moeten gaan en dat er meer naar open warmtenetten toe moet worden gegaan.
De heer Te Hoonte (VVD) meent dat het en en is. Als je in de stadsverwarmingssysteem zit dat niet voldoet aan jouw wensen en eisen wil je liever over kunnen stappen op een ander systeem. Bij de Warmtevisie is uitgebreid gesproken over dat het niet onmogelijk gemaakt moet worden dat iemand in een stadsverwarmingswijk gebruik maakt van een warmtepomp en zonnepanelen en af en toe een beetje energie uit het net. Dat moet mogelijk blijven. Dat wil niet zeggen dat je niet voor wijken kunt zeggen dat ook stadsverwarming aangeboden kan worden. Als het product goed genoeg is zullen mensen er ook voor kiezen. Tot nu toe lijkt het erop dat mensen met stadsverwarming niet ervaren dat dat beter is dan wat ze elders aan ervaringen opdoen. Open netten heeft de voorkeur van de lokale VVD.
De heer Van Heuven (PvdD) dankt de VVD voor de steun met betrekking tot de kwaliteitsverklaring. Het doel van dit debat is om ook een uitspraak te doen over de wenselijkheid van nieuwe biomassacentrales. De VVD heeft meegestemd met de motie om geen nieuwe vergunningen meer te verlenen maar de VVD heeft zich nu nog niet uitgesproken over biomassacentrales.
De heer Te Hoonte (VVD) geeft aan kritisch te zijn op biomassa en de fractie is van mening dat het niet ingezet moet worden. De VVD hecht wel belang aan een asfaltcentrale en er zou dus wel voor die centrale een alternatief moeten zijn. Als het op gas kan dan is dat ook prima maar daar zijn andere partijen dan weer minder gelukkig mee. Dat spanningsveld moet nog afgewogen worden maar in de basis is de fractie niet voor verder inzet van biomassa en zeker niet voor kleine projecten als zwembaden.
De heer Bosse (PvdA) verwijst naar de oproep van de PvdD om een uitspraak te doen als raad over de wenselijkheid van biomassacentrales en nieuwe bedrijvigheid. Gevraagd wordt hoe de VVD tegen nieuwe bedrijvigheid aan kijkt. Gesteld dat er een tweede asfaltcentrale komt of dat er

nieuwe aanvragen komen voor centrales die energie moeten opleveren voor industrie, wordt gevraagd of de VVD er op tegen zou zijn om deze op biomassa te stoken.
De heer Te Hoonte (VVD) geeft aan niet te zijn voor nieuwe subsidies voor het verbranden van hout voor elektriciteitsopwekking. Er zijn toepassingen waarbij iets moet worden ingezet om tot een hoge temperatuur te komen en het is beter biomassa daar voor, in plaats van voor elektriciteitsopwekking te reserveren. En als dat gedaan wordt is de vraag wat de beste plek is om dat te doen, hoe je dat netjes kunt doen, waar het hout vandaan komt en of er alternatieven zijn bijvoorbeeld in de vorm van waterstof.

De heer Bosse (PvdA) meent dat het debat wat uitblijft omdat de partijen vrij eensgezind zijn over het onderwerp. De PvdA vindt dat biomassa alleen gebruikt zou moeten worden als waardige brandstof voor onder andere de petrochemie. Waar dat niet het geval is, is de fractie tegen biomassa en tegen de vergunning voor nieuwe centrales. De fractie betreurt het dat het college deze groene lijn niet steunt en dat eerdere moties van Stadsbelang Utrecht en de PvdD het niet hebben gehaald. Het college stelt dat er nu nog onvoldoende andere duurzame energiebronnen zijn. De fractie leest in de brief daarover een bepaalde gelatenheid en de fractie zou wat meer actie en ambitie van het college willen zien. Spreker sluit aan op de vragen van Student&Starter over welke alternatieven er zijn, hoe de innovatie verloopt en of de Routekaart tot 2040 moet blijven doorlopen met biomassa.
Spreker sluit met betrekking tot de EMG-verklaring aan bij de vragen die zijn gesteld over waarom deze verklaring niet geweigerd kan worden. In de stukken staat dat er een second opinion is aangevraagd over de verklaring maar deze is al ouder en gevraagd wordt of de wethouder opnieuw een second opinion zou willen laten uitvoeren.

De heer Wijmenga (ChristenUnie) dankt de partijen die dit onderwerp hebben geagendeerd omdat het altijd goed is om te kijken of er nog iets met het biomassagebruik kan worden gedaan, biomassa ligt ook bij de ChristenUnie gevoelig. De partij is al sinds 2016 landelijk bezig met het stopzetten van subsidies voor biomassacentrales. Als er gekeken wordt wat er lokaal nog geregeld kan worden dan toont de brief van 22 juli 2020 een goede afgewogen benadering van het college. De wet geeft maar beperkte ruimte en het college doet daarbinnen wat het kan. De fractie zal zich waarschijnlijk binnenkort gaan inzetten om te kijken of er nog wat gedaan kan worden met kachels en open haarden. Samen met GroenLinks wordt gekeken of er straks onder de Omgevingswet wat meer ruimte is op dat gebied. Het college wordt gevraagd te reflecteren op hoe het zit met de Omgevingswet in relatie tot biomassagebruik bij industriële installaties, waar het college het bevoegd gezag is.
Mevrouw Sturkenboom (Student&Starter) stelt dat de ChristenUnie de brief van 22 juli 2020 aanhaalt waarin het college aangeeft niet te kunnen afwijken van de juridische kaders. Utrecht presenteert zich echter als een pionier op duurzaamheidsgebied en er kan wel degelijk een ambitie worden uitgesproken en alternatieven kunnen worden onderzocht. Dat zou kunnen bijdragen aan wat de collega's in Den Haag doen en gevraagd wordt hoe de ChristenUnie daar tegen aan kijkt.
De heer Wijmenga (ChristenUnie) meent dat de lokale ruimte maximaal gebruikt moet worden. De landelijke ChristenUnie heeft geen extra stimulans uit Utrecht nodig om zich van biomassa bewust te zijn. Landelijk is door D66 en de ChristenUnie heel veel gedaan aan het terugdringen van het stimuleren van biomassa. Lokaal is de ruimte beperkt en deze dient maximaal benut te worden.
De heer Van Heuven (PvdD) memoreert te hebben gerefereerd aan Nijmegen waar nieuwe biomassacentrales door de raad verboden zijn en vraagt wat de ChristenUnie daar van vindt en of deze oproep gesteund wordt.
De heer Wijmenga (ChristenUnie) geeft aan benieuwd te zijn hoe dit in Nijmegen geregeld is, het lijkt niet mogelijk om met een motie van de raad landelijke wetgeving te doorkruisen. Als de PvdD hier informatie over zou kunnen delen dan zou dat gewaardeerd worden.
Spreker vervolgt en geeft aan vanaf 2015 al kritiek te hebben geleverd op de kwaliteitsverklaring. Er zijn in de optiek van spreker toen ook onterechte vergunningen verstrekt voor de bouw van woningen van een te lage kwaliteit. In 2016 is motie 42 mede-ingediend die opriep om bij nieuwbouw voor maximale duurzaamheid te gaan. Het college wilde deze motie niet uitvoeren omdat het er geen wettelijke basis voor zag. Spreker werd enthousiast bij het zien van de uitspraak van Raad van State, omdat dat een basis lijkt te geven om de meest duurzame woningen te eisen en de kwaliteitsverklaring buiten beschouwing te laten. Het college wordt opgeroepen om motie 42 uit 2016 te gaan uitvoeren. Het college wordt om een reactie gevraagd.

De heer Te Hoonte (VVD) vraagt of dit volgens de ChristenUnie voor alle woningbouwprojecten in de stad moet gelden.
De heer Wijmenga (ChristenUnie) stelt dat bij woningen die op het warmtenet zijn aangesloten, het warmtenet mag meetellen als 'besparingsmaatregel' die meetelt in de berekening van de energieprestatiecoëfficiënt van de woning. De woning hoeft dan dus minder geïsoleerd te worden omdat het op een warmtenet is aangesloten. Dat kost de bewoners geld. Als de uitspraak van de Raad van State de ruimte biedt om dat beleid los te laten dan zou dat gedaan moeten worden.
De heer Te Hoonte (VVD) memoreert dat zelf ook al in 2017 te hebben aangegeven. De bewoners schieten er bij in en het maakt de woning goedkoper voor de ontwikkelaar. Er komt nu een aantal projecten met kleinere netten en gevraagd wordt of daar ook moet gelden dat daar de meest energiezuinige woningen moeten komen.
De heer Wijmenga (ChristenUnie) meent dat als dat op dezelfde manier kan als bij de zaak Nieuwegein tegen Portaal dan zou de wethouder die ruimte moeten gebruiken omdat de meest duurzame woningen met de laagste woonlasten gewenst zijn.

Mevrouw Heijne (GroenLinks) geeft aan dat GroenLinks net als de andere sprekers in de raad geen fan van biomassa is. Iedereen wil zo snel mogelijk van biomassa af. Er is gepleit om de alternatieven in gang te zetten en de fractie steunt dat. Er is echter minder gesproken over wat er in de tussentijd wordt gedaan. GroenLinks stelt op dat punt in elk geval van het gas af te willen en dan zijn er voor bepaalde industriële processen en warmte nog weinig alternatieven.
De heer Van Heuven (PvdD) stelt dat in het verkiezingsprogramma van GroenLinks van de laatste Tweede Kamerverkiezingen duidelijk staat dat GroenLinks geen nieuwe biomassacentrales wil. Gevraagd wordt of GroenLinks bereid is om de oproep om geen nieuwe biomassacentrales in Utrecht toe te staan te steunen.
De heer Te Hoonte (VVD) geeft aan dat de VVD voor Rijnenburg een initiatiefvoorstel heeft ingediend met betrekking tot zonnethermie. Dit voorstel kreeg niet veel steun in de raad. De wethouder heeft het wel overgenomen voor het zonnegedeelte maar er lijkt verder op dat vlak weinig te gebeuren terwijl er wel kansen liggen. Spreker vraagt wat GroenLinks daar van vindt.
Mevrouw Heijne (GroenLinks) geeft aan van de biomassacentrales af te willen. De partij vindt het belangrijk de alternatieven flink in gang te zetten maar het is ook duidelijk dat de partij van het gas af wil. Uit een rapport van het Planbureau voor de Leefomgeving blijkt dat als je de klimaatdoelen voor 2030 wilt halen, dat niet lukt met andere bronnen dan biomassa.
Richting de VVD merkt spreker op dat het stimuleren van nieuwe alternatieven wordt gesteund. Als dat voor 2030 mogelijk is zou daar ook op overgestapt moeten worden.
De heer Van Heuven (PvdD) meent dat mevrouw Heijne niet duidelijk is over of ze nieuwe biomassacentrales wil vergunnen. Het verkiezingsprogramma van GroenLinks heeft daar echter maar vijf woorden voor nodig. Door biomassa toe te staan blijft de asfaltcentrale in Utrecht. Daar komen vieze stoffen uit en het geeft geluidsoverlast. Gevraagd wordt of mevrouw Heijne blij is dat door het toestaan van biomassa dit soort centrales in Utrecht kunnen blijven.
Mevrouw Heijne (GroenLinks) vraagt zich af of het weigeren van biomassa leidt tot het weigeren van een asfaltcentrale. De centrale zou ook op gas door kunnen gaan en de vraag is of je zo een centrale dan stimuleert om over te stappen op alternatieven.
Spreker vervolgt en stelt dat GroenLinks voor 2030 van het gas af wil, de klimaatopgave voor 2030 wil halen en vol wil inzetten op alternatieven voor biomassa. Daarom wordt er nu niet gekozen voor volledig blokkeren maar voor streng reguleren en zo snel mogelijk uitfaseren.
De heer Van Heuven (PvdD) geeft aan dat er nu gesteld wordt dat GroenLinks zo snel mogelijk wil uitfaseren maar mevrouw Sturkenboom geeft aangegeven dat Utrecht tot 2040 afhankelijk blijft van biomassa en er dus bossen blijven worden leeg gekapt en vraagt wat mevrouw Heijne daar van vindt.
Mevrouw Heijne (GroenLinks) stelt anderen in de raad nog niet te hebben gehoord over het halen van de doelstellingen van het klimaatakkoord voor 2030. Het is duidelijk dat biomassa daar voor nodig is. Er is echter niet voor niets motie 300 ingediend die voorschrijft dat er streng toegezien moet worden op uitstoot, luchtkwaliteit en herkomst van het hout.
De heer Van Heuven (PvdD) geeft aan dat de duurzaamheidscijfers slecht zijn. Uit een artikel van De Groene blijkt dat de certificatie niet op orde is en dat in Estland bomen gekapt worden die als pellets naar Europa worden verscheept. Daar gaat dan een sticker op dat dat duurzaam is. Spreker begrijpt niet dat GroenLinks dit nog steunt. Iedereen wil duurzaam en biomassa is niet duurzaam.
Mevrouw Sturkenboom (Student&Starter) stelt dat als vergunningen voor biomassacentrales verleend blijven worden terwijl er maar een bepaalde beschikbare capaciteit in Nederland is, dat

inhoudt dat elke centrale leidt tot meer CO2-uitstoot. Dit terwijl er alternatieven zijn. Het lijkt dan ook goed om de ambitie met betrekking tot bijvoorbeeld zonne-energie op daken, isoleren en warmtepompen op te schroeven.

De heer Bosse (PvdA) vraagt of als er een centrale bijkomt in Utrecht de voorkeur van GroenLinks dan uitgaat naar een gascentrale of een biomassacentrale.
Mevrouw Heijne (GroenLinks) stelt dat helder is dat misstanden aangepakt moeten worden. De certificering is er niet voor niets. Dat is een serieus keurmerk wat door GroenLinks als voorwaarde is gesteld. Als de keuze tussen biomassa en gas moet worden gemaakt is duidelijk dat GroenLinks van het gas af wil. Kennelijk willen andere partijen in de raad dat niet.
De heer Te Hoonte (VVD) vraagt of als blijkt dat het hout via een trucje toch een andere herkomst blijkt te hebben, de biomassacentrale dan uitgaat en de gascentrale wat harder aan of dat er dan gewoon doorgegaan wordt met de biomassacentrale.
Mevrouw Heijne (GroenLinks) antwoordt dat misstanden aangepakt moeten worden en als blijkt dat er met de certificering gerommeld wordt, dat dan aangepakt moet worden.
Met betrekking tot de kwaliteitsverklaring merkt spreker op dat GroenLinks een hoge ambitie heeft voor de gebouwde omgeving. Spreker sluit aan bij eerder gestelde vragen over wat er met de kwaliteitsverklaring gedaan kan worden. Daarnaast is het belangrijk dat huizen die gebouwd worden vanaf de start vol gelegd worden met zonnepanelen. Het college wordt gevraagd wat het kan doen in de gesprekken met de ontwikkelaars om ervoor te zorgen dat dat gebeurt.

De heer Schreuder (D66) geeft aan zich in grote lijnen te kunnen vinden in de inbreng van GroenLinks. Niemand in de raad is voorstander van biomassa maar het is nu de minst slechte oplossing. Het college heeft dan ook een goede visie neergelegd met de boodschap dat biomassa niet gewenst is, alleen bij hoge uitzondering en met hoge eisen. De rapportage hierover van het college ziet er goed uit en spreker is benieuwd naar de beantwoording van de technische vragen die erover gesteld zijn.
Spreker is ook benieuwd naar de beantwoording van de wat technische vragen van de PvdD over het tweede deel.

Mevrouw Petersen (SP) geeft aan met betrekking tot biomassa redelijk op dezelfde lijn te zitten als de PvdD. Biomassacentrales zijn voor de SP ook onwenselijk en een motie tegen het verlenen van nieuwe vergunningen zal dan ook gesteund worden.

Mevrouw Zwinkels (CDA) geeft aan de lijn van de ChristenUnie te volgen dat dit vooral een landelijke discussie is. Er is laatst een advies vanuit de SER gekomen waarin wordt ingegaan op onder andere de misstanden en de hoogwaardiger toepassing van biomassa. Het CDA is van mening dat biomassa uitgefaseerd moet worden en dat alternatieven als geothermie en aquathermie ontwikkeld zouden moeten worden. Dat neemt niet weg dat deze alternatieven op dit moment nog beperkt zijn.

De heer Van Deún (PVV) stelt dat GroenLinks andere partijen vroeg naar hun standpunt over het van het gas af gaan. De PVV wil met name van het gas van Slochteren af en steunt het onderzoek naar alternatieven. Het alternatief van kernenergie op de lange termijn is niet het alternatief van GroenLinks. De PVV wil van het gas af, maar als dat niet kan zou het gas willen importeren.

Wethouder Van Hooijdonk stelt dat biomassa een duivels onderwerp is met allerlei ingewikkelde dilemma's. voor het college is het het minst favoriete alternatief voor aardgas. Het advies van de SER is een genuanceerd verhaal over hoe je naar biomassa kunt kijken. Wat het college betreft is een van de voordelen dat het ten opzichte van CO2 beter scoort dan fossiele brandstof. Dat levert 70% tot 80% winst op met betrekking tot CO2 en dat is ook de reden dat biomassa een rol krijgt. Het heeft ook nadelen op bijvoorbeeld het gebied van ecologie en hoogwaardige inzet van materialen.
Voor de hoge temperaturen liggen de alternatieven niet voor het oprapen. Met betrekking tot de asfaltcentrale zou aardgas het alternatief zijn, of geen asfaltcentrale. Biomassa heeft een tijdelijke rol en hoe sneller er van af gestapt kan worden hoe beter. In de Tweede Kamer ligt een breed gesteunde motie om iets aan de subsidiëring te doen. Het college wil zo min mogelijk kleinschalige toepassingen omdat dat beperkt in de sturing op de kwaliteit.

De gemeente heeft tegen de installatie bij de Kromhoutkazerne geprocedeerd, maar dit proces niet gewonnen. Dat geeft aan dat de gemeente beperkt aan zet is als het gaat over vergunningverlening.
Student&Starter had een interessante observatie over hoe je tot alternatieven komt. Dat is ingewikkeld, bijvoorbeeld omdat de gemeente geen contractuele relatie heeft met Eneco. Wat dat betreft staat de gemeente dus op achterstand als het gaat om sturing. De huidige wetgeving geeft de gemeente niet veel instrumenten in handen om bij Eneco aan te dringen op snellere verduurzaming. De concept Warmtewet die bij de overheid in voorbereiding is biedt die mogelijkheid ook niet.
Eneco en de gemeente werken aan geothermie en dit zou een goed alternatief voor biomassa kunnen zijn. Er zijn concrete contracten gesloten over rioolwarmte bij de rioolzuivering van het Waterschap. Daarnaast is Eneco bezig met buffering wat betekent dat er minder warmte nodig is waardoor de efficiëntie van het net toeneemt. Los van het warmtenet van Eneco is Utrecht bezig bij nieuwbouwontwikkelingen met bijvoorbeeld aquathermie. Bij de Merwedekanaalzone is een warmtesysteem voorzien van WKO met hulp van het Merwedekanaal. Er wordt dus gewerkt aan alternatieven maar deze liggen niet voor het oprapen. De geothermieprojecten zijn een worsteling. De bestaande wetgeving en de bestaande financiële regelingen zijn soms nog niet geschikt voor nieuwe ontwikkelingen.
Met betrekking tot vergunningverlening en de kwaliteitsverklaring wil de raad graag meer boven op de bal zitten en het college geeft dan steeds aan dat dat niet mogelijk is. Soms is het college geen bevoegd gezag en als het dat wel is mag alleen aan de wet getoetst worden. Er mag geen nieuwe wetgeving of regel verzonnen worden. De wethouder kan daarom ook niet toezeggen dat er geen vergunningen meer verleend worden.
De wethouder zou de PvdD graag bedienen met betrekking tot het dierlijk materiaal al denkt ze dat dat helemaal niet aan de orde is maar geeft aan dat hier ook weer een toetsing aan de wet plaatsvindt.
De heer Van Heuven (PvdD) stelt dat de wethouder heeft gezegd dat vergunningen niet geweigerd kunnen worden omdat er geen nieuwe regels verzonnen kunnen worden. Dat nodigt spreker uit om nog meer in de Nijmeegse casus te duiken. Spreker vraagt of de wethouder bereid is om actief uit te dragen dat nieuwe vergunningen niet welkom zijn.
Wethouder Van Hooijdonk vraagt of de PvdD wil dat het college dat ook op aardgas en steenkool doet.
De heer Van Heuven (PvdD) antwoordt dat hij dat zou wensen. Er zijn alternatieven Zo schijnen er voor asfalt technieken te zijn op een lage temperatuur waar geen biomassa, gas of kolen voor nodig zijn. Zo zou er weer naar zonnethermie gekeken kunnen worden en dat is de lijn die de fractie graag van het college zou willen zien.
Wethouder Van Hooijdonk geeft aan dat zover zij weet asfalt naar 800 graden moet en dat dat bijna niet op een andere manier te maken is. De wethouder deelt de droom van de PvdD met betrekking tot het terugdringen van CO2 maar vreest dat dit de gemeente in de staart zal gaan bijten. Dat is niet omdat de wethouder veel vergunningen verwacht. Het college verwacht niet dat de aanvragen storm gaan lopen en al helemaal niet als de Tweede Kamer de kraan dichtdraait. Er zijn echter activiteiten die in 2021 en in 2025 en 2030 misschien ook nog wel gebeuren die niet gemakkelijk van fossiele bronnen af te krijgen zijn als alle andere alternatieven ook uitgesloten worden.
De ChristenUnie vroeg of de Omgevingswet extra mogelijkheden biedt. Dit moet nog beter uitgezocht worden maar het college is daar niet optimistisch over. De meeste wetgeving die hier over gaat komt niet zodanig in de Omgevingswet terecht dat er zaken gedelegeerd worden aan gemeenten. De verwachting is dat dit landelijke richtlijnen blijven. De wethouder zal hier later op terugkomen.
Met betrekking tot de kwaliteitsverklaring is er in de loop der tijd wel wat veranderd. In het verleden was er echt iets loos. Er zat een gat tussen de prestaties en de verklaring en dat is nu niet het geval. Er is gezegd dat de verklaring te zonnig zou zijn maar Eneco staat met de stadsverwarming in Utrecht op de 22^{e} plaats van de 25 installaties in Nederland. Dat is vergeleken met andere systemen dus erg laag. De EPC-methodiek is veranderd, dit is nu de BENG geworden. In de BENG is de schil van het huis zo goed als vastgelegd. Op dit moment zou de casus uit 2015 dan ook veel minder effect hebben op de kwaliteit van het gebouw dan in die tijd. Daarnaast is het beleid van de gemeente veranderd. Er wordt nu geprobeerd om te voorkomen dat nieuwbouw op hoge temperatuur komt. Het sturen op lage temperatuuroplossingen betekent dat je een goede schil en een goede kwaliteit van het gebouw nodig hebt.

Ook wordt er gewerkt vanuit het energieprotocol wat het resultaat is geweest van de discussies in 2015 en 2016. In dat protocol wordt gestuurd op het zoveel mogelijk zelf oplossen van het energievraagstuk in een huis, gebouw of gebied. Er is dus wel wat gebeurd in de sturing en in de wettelijke context.
De invloed, zo kwam ook uit het onderzoek van Zorn is hoeveel PV-panelen er op het dak liggen. Iedereen herkent het beeld van net opgeleverde nieuwbouw met slechts twee 'schaampanelen' op het dak, waar meer op had gekund maar dat de ontwikkelaar het dicht gerekend heeft. Dit zou echter niet via de omweg van de kwaliteitsverklaring verklaring geregeld moeten worden. De gemeente kan daar ook helemaal niet aan komen en er zou via de Rijksoverheid gelobbyd moeten worden voor betere regelgeving. Deze gesprekken lopen en de overheid heeft hier ook oren naar omdat iedereen vindt dat eerst de daken vol moeten liggen voordat er zonnevelden worden gerealiseerd.
De kwaliteitsverklaring kan niet afgewezen worden. In Nieuwegein was er iets anders aan de hand.
De heer Van Heuven (PvdD) vraagt of de wethouder nu zegt dat de kwaliteitsverklaring niet van toepassing is op hoe duurzaam een huis is.
Wethouder Van Hooijdonk antwoordt dat het om de schil van een huis gaat. De berekening bestaat uit verschillende componenten en de BENG-norm heeft standaard hoge waarden voor de schil. Het type verwarmingssysteem heeft daar geen invloed op. Die regelgeving is ten opzichte van 2015 veranderd. Het heeft nog wel invloed op de panelen.
De heer Van Heuven (PvdD) geeft aan dat bureau Zorn stelt dat het rendement dat Eneco aangeeft te hoog is en gevraagd wordt in hoeverre de wethouder het daar mee eens is.
Wethouder Van Hooijdonk antwoordt het daar niet mee eens te zijn. Er zijn sinds de gesprekken in de raad in 2015 en 2016 intensievere afspraken gemaakt over hoe de kwaliteitsverklaring getoetst wordt en hoe de gemeente daar in meekijkt. Het college ziet geen aanleiding om aan de verklaring te twijfelen. Het college ziet dan ook geen aanleiding om een second opinion te doen.

De heer Van Deún (PVV) stelt dat in de rapportage van Zorn te lezen is dat Eneco alleen de gegevens aanlevert en dat het kwaliteitsbureau alleen de berekeningen uitvoert. Vandaar de opmerking: 'Wij van WC-eend vinden…' De door Eneco aangeleverde cijfers worden niet gecontroleerd.

Wethouder Van Hooijdonk licht toe dat Nieuwegein niet zozeer de kwaliteitsverklaring heeft afgewezen. Er is bij een ontwikkelaar die de kwaliteitsverklaring verkeerd, te zonnig, in de berekening had staan, deze berekening afgewezen. Dat leidde inderdaad tot kwalitatief minder goede gebouwen. In de zaak die hierover is aangespannen heeft Nieuwegein op dat punt gelijk gekregen. Dit was dus niet een afwijzing van de kwaliteitsverklaring maar van de vergunningaanvraag en de berekening die onder de EPC lag. Het college is van mening dat de kwaliteitsverklaring niet afgewezen kan worden tenzij er gegronde redenen zijn.
Het is juist dat het bureau dat extern toetst de verklaring maakt, maar Eneco levert de data aan. Dat zou ook moeilijk anders te organiseren zijn. Dit gebeurt bij heel veel toetsprocessen. Ze controleren niet de boterhammen maar maken wel de som van de berekeningen waarbij Eneco wel moet vertellen hoeveel boterhammen ze eten.
De heer Van Deún (PVV) vraagt hoe de gegevens van Eneco gecontroleerd wordt als Eneco de gegevens aanlevert en het bureau alleen maar berekent.
Wethouder Van Hooijdonk meent dat dit vergeleken kan worden met een accountant. Een accountant doet niet zelf de boekhouding maar controleert wel of een organisatie de processen en procedures op orde heeft en of de rekensommen kloppen. Het is bij toetsing niet mogelijk om de bedrijfsvoering over te nemen. Je ontkomt er niet aan om informatie te gebruiken van een bedrijf zelf.
Wat het college betreft zijn de rapportages openbaar waar ze openbaar kunnen zijn. Het college heeft geprobeerd de raad te bedienen door een samenvatting te maken met links om door te klikken naar meer detailinformatie. De pdf-en kunnen ook onder de samenvatting worden gehangen. De wethouder hoort het graag als de raad de volgende keer al deze documenten erbij zou willen ontvangen.
Er is door de PvdD gevraagd of de bureaus onafhankelijk zijn. In principe zijn zij dat, zij zijn Eneco niet. Dit zijn vaak partijen als de RVO, een auditor of bureaus met een accreditatie.
Misstanden zijn bij het college niet bekend. Er is natuurlijk een discussie over waar de bossen uit Estland voor benut worden. De Eneco-centrales maken geen gebruik van hout uit Estland. Er wordt gebruik gemaakt van afvalhout uit Nederland. In deze centrales kan ook niets anders

gebruikt worden waardoor er moeilijk mee valt te marchanderen. Dit materiaal past in bijna geen enkele andere centrale. In het geval van Eneco is de wethouder geneigd om te stellen dat er weinig ruimte is om het anders te doen dan afgesproken. De wethouder snapt de ambitie om bijvoorbeeld met betrekking tot luchtkwaliteit de lat hoger te leggen. Soms lukt dat vrijwillig, met betrekking tot luchtkwaliteit zijn bijvoorbeeld bij Eneco hogere normen gesteld dan wettelijk geregeld. Dit kan echter alleen als dit tweezijdig wordt afgesproken.

De voorzitter deelt mee dat er één toezegging is gedaan.

Toezegging

Wethouder Van Hooijdonk zegt toe dat de raad in Q2 een toelichting ontvangt op de rol die de Omgevingswet wel of niet kan spelen op het vergroten van de lokale invloed op vergunningen op biomassacentrales.

De voorzitter deelt mee dat dat dit punt waarschijnlijk terugkomt in de raad omdat er moties zijn aangekondigd.

De heer Van Heuven (PvdD) geeft aan dat hij twee moties had klaarstaan. De eerste was gericht op het weigeren van nieuwe vergunningen voor biomassacentrales. Hier zal nog een en ander voor uitgezocht moeten worden en de juiste toon voor moeten worden gezocht.
Met betrekking tot de kwaliteitsverklaring heeft spreker nauw samengewerkt met de heer Zorn en anderen en wat vandaag besproken is zal hij met dit netwerk bespreken. Spreker zal hier op een gegeven moment in de raad op terug komen.

De heer Te Hoonte (VVD) stelt voor om dit samen te laten lopen met de transitievisie Warmte.
De voorzitter licht toe dat dit aan de PvdD is.

De voorzitter schorst de vergadering om 14.52 uur tot 15.15 uur.

6. Raadsvoorstel Toekomst parkeergarage Springweg

De voorzitter**, de heer Wijmenga**, heropent de vergadering om 16.41 uur. De garage Springweg is in gemeentelijk eigendom en de exploitatie is uitgegeven aan Klépierre tot in 2022. Het college stelt voor om de exploitatie opnieuw voor twee jaar in handen te geven aan Klépierre en daarna de exploitatie voor vier jaar in eigen beheer te nemen om in 2028 de parkeergarage te slopen. De raadscommissie heeft net een besloten debat gevoerd over dit onderwerp.
Het debat wordt gevoerd in twee termijnen.

De heer Weistra (GroenLinks) stelt dat er net in het geheim over dit onderwerp is gesproken en dat is afgesproken dat er niet over bedragen wordt gesproken in de openbaarheid. Dit ondanks dat exploitatieresultaten zwaar meewegen in de afwegingen van partijen om voor bepaalde varianten te kiezen. Het lijkt spreker goed om duidelijk te maken dat bepaalde zaken niet besproken kunnen worden op dit moment.

Mevrouw Schilderman (D66) stelt dat er nu een kans is om een impuls te geven aan de binnenstad, om meer ruimte te maken om te wandelen, of om op een bankje te zitten. Dit kan door geparkeerde auto's en fietsen weg te halen aan de Oude Gracht en op termijn ook aan de Nieuwe Gracht. D66 ziet liever meer ruimte voor de bewoners van de stad dan alleen een verbetering van het stukje bij de Springweg. Er wordt veel gewandeld tegenwoordig en spreker meent dat het mooi zou zijn als de auto's niet op de weg staan geparkeerd maar in een parkeergarage. De fractie kan zich daarom ook niet helemaal in het voorgestelde scenario vinden. Wat mist is bijvoorbeeld een invulling met fietsparkeren, er wordt al lang gezocht naar meer plek voor fietsparkeren en ook met name aan deze kant van de binnenstad. De Springweggarage is hier al vaker bij benoemd. De wethouder heeft ook toegezegd om dit uit te werken. Dankzij de vragen van D66 is er een extra scenario uitgewerkt waarin het fietsparkeren wel is toegevoegd.

De fractie zou nog een verdieping willen zien en wenst drie zaken mee te geven. Wat D66 hoeft de gemeente niet per se de exploitant te zijn, als de kaders maar duidelijk zijn. Daarnaast zou het goed zijn om te heroverwegen wat de gemeente wil met de Springweggarage. Er zou voor gekozen kunnen worden om een besluit over wel of niet slopen pas later te nemen, bijvoorbeeld in 2028. In de tussentijd zou dan gewerkt kunnen worden aan scenario waarin meer deelauto's en meer fietsparkeren wordt toegevoegd. Dit zeker, wanner de gemeente het bezoekersparkeren laat afnemen en de focus meer wordt gelegd op het bewonersparkeren. De wethouder wordt gevraagd of hij naar aanleiding van dit debat de mogelijkheid ziet om nog andere scenario's uit te werken en of hij bereid is deze zaken daarin mee te nemen.

Mevrouw Zwinkels (CDA) geeft aan dat D66 het CDA aan haar zijde vindt als het gaat om fietsparkeren in de binnenstad. Deze plek zou daarvoor uitkomst kunnen bieden en spreker vraagt hoe dat, ook financieel gezien, haalbaar wordt gemaakt. Op dit moment levert fietsparkeren niet veel op.

Mevrouw Schilderman (D66) meent dat het in eerste instantie belangrijk om de garage niet op korte termijn te slopen. Daarnaast is het zo dat ook bij andere garages in de binnenstad hier op gesubsidieerd wordt. Spreker meent dat deze garage kostenefficiënter zou kunnen zijn dan andere garages.

De heer Weistra (GroenLinks) vraagt of D66 het met GroenLinks eens is dat het slopen van de parkeergarage ertoe zou kunnen leiden dat er meer fietsen geplaatst zouden kunnen en dat het laten staan van de garage niet nodig is voor het fietsparkeren.

Mevrouw Schilderman (D66) Geeft aan dat fietsparkeren niet in het voorstel staat. De garage is niet per se nodig maar D66 wil meer focus op bewonersparkeren in fietsparkeren en zolang de garage er staat is deze daar goed voor te gebruiken.

De heer Weistra (GroenLinks) wenst deze vraag naar het college door te geleiden en is benieuwd of er ook scenario's zijn waarbij de parkeergarage gesloopt wordt maar ook een oplossing komt voor het fietsparkeren.

Mevrouw Schilderman (D66) wil daar aan toevoegen dat een oplossing op korte termijn wenselijk is aangezien er al 6 jaar aan deze kant van de stad naar een oplossing voor fietsparkeren.

Spreker vervolgt en memoreert dat twee jaar geleden ook is gesproken over een andere functie en de toekomst van de parkeergarage. D66 ziet mogelijkheden voor vergroening, cultuur en/of horeca en ander gebruik van het dak. De fractie meent dat bewoners en ondernemers hier in mee zouden kunnen willen gaan en dan is het belangrijk dat dit geen eindeloos project wordt. De fractie verwacht wel gemeentelijke regie en gevraagd wordt of het college hier mee aan de slag wil gaan en of het een mogelijkheid ziet om een uitnodiging naar de stad te doen waarbij de omgeving betrokken wordt. In gebruik geving tot aan 2034 zou hier een goede bijdrage aan kunnen leveren. Het voorstel maakt het lastig om hier politieke keuzes over te maken. Zo wordt er al deels geheim over het onderwerp gesproken maar er liggen ook punten in de financiële systematiek die het moeilijk maken om keuzes te maken. Parkeeropbrengsten van straatparkeren worden tot in de oneindigheid meegenomen in de begroting en de fractie vindt dat niet passend. Deze een maximaal aantal jaren in de begroting ingerekend worden zodat de politiek de keuze kan maken dit weg te halen. Ook in de scenario's staat iets opmerkelijks. Zolang de parkeergarage blijft staan moeten de fictieve gemiste erfpachtopbrengsten gedekt worden terwijl dit volgens de financiële systematiek niet hoeft als de garage gesloopt zou worden. Dat is niet uit te leggen. De erfpachtopbrengst is gemist of niet, dat hangt niet samen met het wel of niet slopen van de garage. Gevraagd wordt of het college bereid is om dit aan te passen zodat de raad betere keuzes kan maken.

D66 ziet een scenario voor zich met functiemenging, fietsparkeren bewonersparkeren zodat het doel van het weghalen van de auto's langs de grachten bereikt kan worden.

Mevrouw Zwinkels (CDA) meent dat er wel een verschil is in de gederfde inkomsten omdat de kosten van het laten staan van de garage gecompenseerd moeten worden.

Mevrouw Schilderman (D66) meent dat het prima is om kosten die gemaakt worden te verwerken. Nu is het zo dat ongeacht of er kosten zijn voor onderhoud gemiste erfpachtopbrengsten ingerekend moet worden. Spreker vindt het vreemd om een verschil te maken tussen het wel of niet blijven laten staan van de garage.

De heer Weistra (GroenLinks) stelt dat de Springweggarage te bereiken is via de terrassen van de Mariaplaats en een deel van de Herenroute. De garage staat op 10 minuten loopafstand van het Centraal Station en 5 minuten van de deels lege parkeerplaatsen bij Hoog Catharijne en aan

het voetgangersgebied waar Utrecht snakt naar ruimte voor fietsers en voetgangers. Deze parkeergarage heeft wat GroenLinks betreft geen toekomst. Utrecht heeft gekozen voor fietser en voetganger en voor schone lucht en veilige straten. Wat GroenLinks betreft wordt met deze garage hetzelfde gedaan als met de gedempte singel; terugdraaien en de stad herstellen. Dit het liefst zo snel mogelijk en het voorstel biedt hier goede aanknopingspunten voor.

De heer Bosch (PVV) vraagt of GroenLinks ook de bebouwing die er stond ook weer in de oude staat wil terugbrengen.
De heer Weistra (GroenLinks) meent dat het wenselijk is dat de plek zo wordt ingericht dat het recht doet aan de plek.
GroenLinks is niet blind voor de belangen van ondernemers. Hoewel uit onderzoek blijkt dat het gaat om een zeer selectieve groep ondernemers, moet er zorgvuldig met hun belangen omgegaan worden. De fractie heeft er dan ook begrip voor dat het college de garage nog een aantal jaren toegankelijk houdt voor bezoekers. Gevraagd wordt of het college bereid is om met deze ondernemers in gesprek te gaan om te kijken hoe zij zich tijdig kunnen voorbereiden op het moment dat de garage er niet meer is.
De fractie heeft lang gedacht dat de Springweggarage nodig was om het parkeren aan de grachten en op andere plekken in de binnenstad te verminderen maar het college heeft aangetoond dat er overcapaciteit is bij andere parkeergarages. Dat houdt inderdaad in dat het voor sommige mensen verder lopen zal zijn maar aangezien de garage nog enkele jaren blijft en het opheffen van straatparkeerplaatsen in dit gebied niet als eerste zal gebeuren wordt de kans klein geacht dat mensen deze afstand zullen moeten afleggen. Voor mensen die in de binnenstad komen wonen vindt de fractie het goed te verdedigen dat parkeren op afstand de norm is geworden in Utrecht. Gevraagd wordt of het college kan schetsen hoe zij zich dat in de tijd voor zich ziet.
Mevrouw Schilderman (D66) geeft aan zich in een aantal punten van GroenLinks te kunnen vinden. Er moet echter ook geconstateerd worden dat er nog duizenden parkeervergunningen op straat in de binnenstad zijn. Ook al is er wel wat verloop, dit heeft wel een lange doorlooptijd. Het lijkt alsof GroenLinks zegt dat het zowel de parkeerplaatsen voor de deur als wel de garage weg wil halen.
De heer Weistra (GroenLinks) stelt dat het over een periode van acht jaar gaat. Daarnaast is er voldoende capaciteit in parkeergarages. Het is voor een aantal mensen inderdaad verder lopen maar omdat deze parkeerplaatsen niet al eerste zullen worden opgeheven kan natuurlijk verloop daar dus flink aan bijdragen.
Mevrouw Schilderman (D66) stelt dat de parkeergarages in de buurt van het zuidelijke deel van de Oude Gracht en de Nieuwe Gracht juist de garages zijn met wachtlijsten.
De heer Weistra (GroenLinks) meent dat er voorlopig op de Oude Gracht nog veel parkeerplaatsen zijn waardoor de afstand nog beloopbaar is. Na de periode van acht jaar meent spreker dat van mensen kan worden gevraagd om een langere afstand te lopen. Daarnaast is een parkeergarage alleen rendabel als parkeren voor bezoekers ook mogelijk is.
Mevrouw Zwinkels (CDA) meent dat de partijen het over eens zijn dat ze meer fietsparkeren en functiemenging willen zien. Enerzijds zegt GroenLinks dat het de parkeergarage zo snel mogelijk weg wil hebben en anderzijds dat het toch wel fijn is dat de garage nog acht jaar blijft staan.
De heer Weistra (GroenLinks) stelt dat GroenLinks de garage zo snel mogelijk weg wil hebben, rekening houdend met alle belangen die er in de stad zijn. Het voorstel is ten aanzien van de financiële belangen van de gemeente, het opheffen van straatparkeren en de belangen van ondernemers een verdedigbaar compromis.
Mevrouw Sasbrink (PvdD) stelt dat er al is gesproken over overcapaciteit en vraagt of voor GroenLinks ‘zo snel mogelijk’ echt pas over acht jaar is en of de belangen van de ondernemers voor GroenLinks blijkbaar zo zwaar wegen.
De heer Weistra (GroenLinks) geeft aan niet alles te kunnen delen in verband met de vertrouwelijkheid maar dat deze zaken voor hem wel meewegen. Spreker zou de parkeergarage liever eerder zien verdwijnen. GroenLinks heeft eerder gepleit voor het opheffen van parkeerplaatsen aan de Oude Gracht en de Springweggarage kan daar de komende acht jaar een bijdrage aan leveren.
Mevrouw Sturkenboom (Student&Starter) geeft aan dat Student&Starter er voorstander van is dat in de toekomst parkeren op afstand de norm is. Er wordt hier nu over gesproken alsof loopafstand alleen maar de bottleneck is en er wordt niet gesproken over het gebruik van de fiets en de 10-minutenstad. De wethouder wordt gevraagd of fietsafstanden hier ook in worden meegenomen.

De heer Weistra (GroenLinks) meent dat het pijnlijk is dat Utrecht voor de ontwikkeling zo afhankelijk is van een private partij en gevraagd wordt hoe dit in de toekomst voorkomen kan worden. De raad zou moeten gaan over wat er in de stad wordt gedaan.
Spreker heeft gelezen dat er 37 woningen komen waarvan 12 sociale huurwoningen op het terrein van de oude drukkerij. Daarmee wordt niet voldaan aan de uitgangspunten van de Woonvisie. GroenLinks roept op om dit percentage flink te verhogen. Woningbouw op grond van de parkeergarage lijkt nog niet ingevuld en GroenLinks zou de kans van eigen grondbezit in de binnenstad maximaal willen aangrijpen voor het maatschappelijk nut. Gevraagd wordt of het college bereid is zich hier voor in te zetten en bijvoorbeeld te komen met een plan met alleen maar betaalbare woningen.

De heer Bosch (PVV) geeft aan dat de PVV bij het opheffen van parkeerplaatsen altijd op haar hoede is en nu dus ook. De huidige parkeergarage is niet echt mooi en deze betonnen kolos in dat gebied is horror voor het oog. Wat dat betreft zou de fractie de ambitie om het gebouw te slopen kunnen volgen. Het zou dan wel leuk zijn om de historische elementen die aan de garage zijn geplakt in 1972 te laten terugkeren in de nieuwe bebouwing. De fractie leest aan de andere kant ook dat de parkeergarage een belangrijke functie heeft, het college noemt de garage in de stukken nuttig in het huidige parkeersysteem maar niet noodzakelijk. Het sluiten van de garage heeft voor de ondernemers negatieve gevolgen. Het college zet dit weg als dat dit gaat over consumenten die wat meer te besteden hebben. Spreker meent dat het dan juist belangrijk is voor ondernemers en dat is ook terug te zien in de reactie van de ondernemers.
Met betrekking tot het bewonersparkeren sluit de fractie aan bij D66 over de loopafstand en het straatparkeren.
Het CMU heeft een kanttekening meegegeven. De getallen van Royal Haskoning zijn gebaseerd op een moment dat de bereikbaarheid niet goed was. De gegevens zijn gebaseerd op de gegevens van de website Openparking.nl waarbij door Royal Haskoning is gesteld dat de betrouwbaarheid van deze data niet kan worden gecontroleerd en dat er met voorzichtigheid geïnterpreteerd moet worden. gevraagd wordt waarom er niet meerder meetmomenten zijn geweest. Als de gemeente aangeeft dat een parkeervoorziening op deze plek nuttig is, zou het een optie kunnen zijn om bij de nieuwe bebouwing een ondergrondse parkeergarage te bouwen voor bewonersparkeren. Gevraagd wordt of het college hier achter zou kunnen staan.
De PVV zal haar definitieve mening over dit voorstel nog vormen en overweegt moties bij de behandeling in de raad.

De heer Işik (PvdA) geeft aan dat de fractie veel kansen ziet bij de herontwikkeling van de Springweggarage. De PvdA zou op deze plek sociale huurwoningen gerealiseerd willen zien en de fractie wil dat dit scenario serieus wordt onderzocht. Dit bestaat uit wonen, culturele bedrijvigheid en een fietsenstalling. Spreker stelt dat wanneer de garage overgenomen wordt, deze geen onderhoudsgebreken mag kennen. Gevraagd wordt of de gemeente met betrekking tot de garage een asbestonderzoek heeft uitgevoerd.
Spreker sluit aan bij de opmerkingen over extra groen. De fractie zou voor dit gebied eerst een integrale visie willen hebben zodat de ontwikkelingen daarop getoetst kunnen worden. het college wordt gevraagd toe te zeggen de volgorde integrale visie, bouwplannen toetsen en dan bestemmingsplan et cetera wordt aangehouden.

De heer Van der Graaf (ChristenUnie) stelt dat de afbouw van het aantal parkeerplaatsen in de binnenstad past in de ambitie van de ChristenUnie om de schaarse ruimte eerlijk te verdelen en meer ruimte te creëren voor ontmoeting, groen, voetgangers en fietsers. Het op termijn slopen van de Springweggarage past binnen deze ambitie. Het is goed om te lezen dat er in de andere garages voldoende ruimte is om de toekomstige reductie van parkeerplaatsen op te vangen.
Mevrouw Schilderman (D66) is blij dat de ChristenUnie ook de ambitie heeft om meer ruimte te maken om te wandelen en te fietsen. Gevraagd wordt waarom de ChristenUnie zich richt op het op termijn slopen van de garage. Met dit bouwplan zal er een nieuw gebouw voor in de plaats komen en gevraagd wordt welke extra ruimte er dan voor wandelen en fietsen ontstaat. Er kan ook voor gekozen worden om de mensen die hun auto aan de grachten parkeren een parkeerplaats te bieden op redelijke afstand.
De heer Bosch (PVV) vraagt of de ChristenUnie op deze plek een park aan zou willen leggen.
De heer Van der Graaf (ChristenUnie) meent dat groen in de stad welkom is en dat zou dan ook een onderdeel moeten zijn van de uitwerking van het plan.

Er is genoeg overcapaciteit rondom de binnenstad en spreker meent dat de discussie wat eendimensionaal is. Bij het opheffen van parkeerplekken wordt alleen gekeken naar andere parkeerplaatsen rondom de binnenstad in parkeergarages en er kan ook gedacht worden aan deelmobiliteit en het gebruik van de fiets.
Mevrouw Schilderman (D66) is het met de ChristenUnie eens dat werken aan meer deelmobiliteit gewenst is maar stelt dat er ook een groot tekort is aan fietsparkeren. De garage zou omgevormd kunnen worden voor fietsparkeren. Gevraagd wordt waarom de ChristenUnie de garage wil slopen.
De heer Van der Graaf (ChristenUnie) sluit aan bij de vragen van D66 over hoe dit in het scenario is meegenomen. Spreker meent dat er meer plekken nodig zijn aan deze kant van de binnenstad maar weet niet of dat exact deze locatie moet zijn. De herontwikkeling van het gebied zou er toe kunnen leiden dat er fietsparkeerplekken op een goed vindbare plek komen. De wethouder wordt gevraagd om dit mee te nemen.
De heer Weistra (GroenLinks) vraagt of de heer Van der Graaf het met hem eens is dat het in stand houden van een hele parkeergarage om fietsparkeerplekken te maken heel inefficiënt zou kunnen zijn omdat het gefinancierd moet worden om door veel bezoekersparkeren toe te staan.
De heer Van der Graaf (ChristenUnie) stelt dat voor de ChristenUnie belangrijker is dat als er fietsparkeerplekken worden gecreëerd, dit op de plekken moet worden gedaan waar ze iets toevoegen en waar ze ook vindbaar zijn. Dat is de uitdaging als je in deze garage fietsparkeren zou willen realiseren.
Mevrouw Schilderman (D66) stelt dat er al zes jaar naar een geschikte plek wordt gezocht aan deze kant van de binnenstad. Deze locatie is nu in beeld en gevraagd wordt waar de ChristenUnie dan kansen ziet hiervoor.
De heer Van der Graaf (ChristenUnie) stelt dat de plek voor fietsparkeren goed vindbaar moet zijn.
Mevrouw Sturkenboom (Student&Starter) vraagt of D66 en ChristenUnie kansen ziet om fietsen te parkeren precies op de plekken waar parkeerplaatsen worden opgeheven.
De heer Van der Graaf (ChristenUnie) geeft aan dat er eerder is gesproken over het opheffen van autoparkeerplekken en dat in de communicatie gelaten zien moet worden wat mensen daar voor terugkrijgen en hen daar ook over laten meebeslissen. Fietsparkeerplekken op autoparkeerplekken zijn dan zeer wenselijk.
Mevrouw Schilderman (D66) meent dat het opheffen van parkeerplekken ruimte biedt voor fietsen maar stelt ook dat op dit stuk van de Oude Gracht naar veel functies wordt gezocht en vooral ook meer ruimte om te lopen. Het gebied is ook aan het vergrote voetgangersgebied toegevoegd. Spreker vraagt zich daarom af op het de oplossing is om daar autoparkeerplaatsen te vervangen door fietsparkeerplaatsen.
De heer Schipper (SP) valt de ChristenUnie bij omdat de Springweggarage inderdaad moeilijk vindbaar is. Recent moesten er fietsnietjes bij Karel V verplaatst waren en toen kwam dit ook ter sprake.
De heer Van der Graaf (ChristenUnie) dankt voor deze bijval en vervolgt zijn betoog. Het is de ambitie om de wegen richting de binnenstad veiliger en groener te maken. Om dit te kunnen doen moeten mensen verleid blijven worden om alternatieven te zoeken voor de auto om de binnenstad te bezoeken. Bezoekersparkeren binnen de singel zal daarom niet gefaciliteerd moeten blijven worden. Uit de cijfers blijkt dat tot de sloop een groot deel van de parkeergarage leeg staat. Wat de ChristenUnie betreft is dit een kans om tijdelijke bestemmingen te zoeken. Het college heeft opties onderzocht en de fractie betreurt het dat dit niet is gelukt. D66 heeft hier vragen over gesteld en daar sluit spreker zich bij aan. Wat nog niet is genoemd is de onderhandelingen over deelauto's. Deelmobiliteit is wat de ChristenUnie betreft erg belangrijk in de transitie, juist ook voor de bewoners van de binnenstad. Gevraagd wordt of de wethouder bereid is dit te heroverwegen en deelmobiliteit deel uit te laten maken van de scenario's of om in de directe nabijheid deelmobiliteit toe te voegen. Naast het beschikbaar stellen van parkeerplaatsen doet de fractie ook de oproep creatiever na te denken over hoe de bewoners van de binnenstad verleid kunnen worden om gebruik te maken van deze alternatieven. Eind 2020 riep de raad met motie 47 op in het kader van de sloopregeling gebruikers korting op deelmobiliteit aan te bieden. Gevraagd wordt of een deel van de exploitatieopbrengst ingezet zou kunnen worden om te experimenteren met zo een regeling.
Een aanbeveling uit de Economische Impactanalyse is dat de looproute van Utrecht Centraal naar de Mariaplaats verbeterd zou kunnen worden. Het verminderen van het aantal auto's over de Marge Klompébrug biedt kansen om hier een aantrekkelijke straat van te maken en een betere verbinding te creëren tussen de binnenstad en het station voor voetgangers. Zo kan ook dit deel

van de binnenstad winkelend publiek extra aantrekken en zo ook zorgen voor een betere spreiding. Gevraagd wordt of de wethouder bereid is bij de uitwerking van de plannen met een voorstel te komen hierover te komen.
Mevrouw Zwinkels (CDA) vraagt waarom het met betrekking tot deelmobiliteit opeens een opgave voor de gemeente is om hier korting op te geven. Spreker meent dat dit ook onderdeel van het exploitatieplan zou kunnen zijn.
De heer Van der Graaf (ChristenUnie) meent dat de motie oproept om gesprekken met aanbieders te voeren en de oproep was meer om met de bewoners van de binnenstad hier helder over te communiceren en dit alternatief beter onder de aandacht te brengen.

Mevrouw Sasbrink (PvdD) stelt dat gevraagd wordt akkoord te gaan met sluiting in 2028. Dat duurt wat de fractie betreft veel te lang. De parkeergarage zou zo snel mogelijk gesloopt moeten worden omdat het leidt tot autoverkeer op een plek waar dat niet gewenst is, vieze lucht, lichtvervuiling, onveilige situaties en overlast.
De heer Işik (PvdA) vraagt hoe de PvdD denkt over de financiële consequenties van eerder sluiten.
Mevrouw Sasbrink (PvdD) meent dat sluiting in 2024 mogelijk zou moeten zijn. Als dat niet kan, dan is de wens dat het gebruik van deze garage minder gestimuleerd wordt door bijvoorbeeld de tarieven te verhogen, de routing op de borden naar de garage te verwijderen en op die manier de garage minder aantrekkelijk te maken. Als er minder auto's naar de garage komen kan er per verdieping een andere bestemming aan gegeven worden.
In het tweede beslispunt wordt gevraagd de opbrengst van de Springweggarage te koppelen aan het parkeervrij maken van de Oude Gracht. Dat lijkt een nobele besteding maar met dit beslispunt maakt de raad zich afhankelijk aan het gegeven dat de parkeergarage nog zeven jaar open gehouden moet worden en geëxploiteerd moet worden. De fractie is van mening dat de garage eerder dicht moet en dat de Oude Gracht en het Janskerkhof eerder autovrij moeten worden. de wethouder wordt gevraagd of hij het er mee eens is dat dit een ongewenste prikkel is.
De heer Weistra (GroenLinks) heeft begrip voor deze oproep en vraagt waar de PvdD de benodigde middelen dan vandaan wil halen.
Mevrouw Sasbrink (PvdD) meent dat de koppeling niet per se gemaakt hoeft te worden. de PvdD wil betaald parkeren in de hele stad en dat levert binnen het mobiliteitsbudget meer inkomsten op om dit bijvoorbeeld te doen. Spreker meent ook dat het parkeervrij maken van de binnenstad een groter belang heeft waardoor daar bij de integrale begrotingsafweging een andere keuze in gemaakt zou kunnen worden.
Er wordt nog gesproken over de visie Strosteeg maar spreker wil alvast wat punten meegeven aan het college. De fractie meent dat woningbouw op een schaal die past bij de omgeving en waar ook ruimte is voor sociale huur een goede toevoeging zou zijn. De PvdD gaat ervan uit dat er duurzaam gebouwd wordt en gevraagd wordt of delen van de huidige drukkerij zouden kunnen worden ingepast. Gevraagd wordt wat de wethouder kan toezeggen over klimaatneutraal bouwen volgens de dan geldende voorschriften die het verst strekkend zijn. De fractie vindt het belangrijk dat er bij herontwikkeling autowerende maatregelen komen en groen en biodiversiteit wordt toegevoegd. Als de garage eerder wordt gesloopt kan er ook eerder meer groen en woonruimte worden toegevoegd en dat is urgenter dan auto's naar de binnenstad lokken, welk belang daar dan ook bij gewogen wordt.

De heer De Pagter (VVD) stelt dat het voorstel het resultaat is van een onderhandeling met Klépierre. De VVD vindt het een slecht onderhandelingsresultaat. Het kwam voor de fractie als een konijn uit de hoge hoed. In het coalitieakkoord staat nog dat de garage nodig is om parkeerplaatsen op te heffen en blijkbaar denkt het college daar nu anders over.
De VVD kan het voorstel om drie redenen niet steunen. De gemeenteraad regeert met dit voorstel over haar eigen graf heen. Als er wordt ingestemd, wordt nu al vastgelegd dat de garage in 2028 moet worden gesloopt. Er zijn nog twee gemeenteraadsverkiezingen voor die tijd. Het is aan de toekomstige raden om hier over te besluiten.
De heer Weistra (GroenLinks) vraagt of de VVD van plan is om alle contracten en alles wat er afgesproken wordt, maximaal voor een jaar af te spreken tot aan de nieuwe gemeenteraadsverkiezingen.
De heer De Pagter (VVD) stelt dat het om een privaatrechtelijke afspraak gaat dat de garage zal moeten worden gesloopt. Dat lijkt spreker een democratische beslissing voor de gemeenteraad die dan zit.

Spreker meent dat de garage nodig is om over te kunnen gaan tot het schrappen van parkeerplaatsen in het Wervengebied. Er is een groot tekort aan bewonersgarages in de binnenstad en zeker in de zuidelijke binnenstad. Daarom moet deze garage blijven voor bewoners.
Ondernemers geven aan dat veel van hun klanten gebruik maken van de garage. Het economisch belang van de garage is dus groot.
De VVD ziet veel meer in scenario A uit het raadsvoorstel, opnieuw langere tijd in erfpacht uitgeven. Dat heeft als voordelen dat de garage behouden blijft voor minstens 100 bewonersparkeerplaatsen, er kunnen honderden fietsparkeerplaatsen worden toegevoegd en de garage wordt gemoderniseerd. De VVD zal met een amendement komen hier over.
De heer Weistra (GroenLinks) stelt dat de VVD er net voor pleitte geen afspraken te maken voor een situatie over acht jaar en nu wel een afspraak wil maken om de garage langdurig te behouden.
De heer De Pagter (VVD) meent dat er iets anders aan de hand is. Er moet nu een beslissing genomen worden over de erfpacht en GroenLinks wil de beslissing nemen om in 2028 iets te gaan slopen.
Spreker meent dat de gemeente beslist over de uitgifte van bewonersparkeerplaatsen in de garages van Klépierre en gevraagd wordt of het college kan garanderen dat deze plaatsen worden uitgegeven als daar vraag naar is. Als het voorstel het toch haalt doet spreker de suggestie om als er nieuwbouw komt in de Strosteeg, het college een hogere parkeernorm kan hanteren dan de maximumnorm. Er komen dan meer plaatsen dan strikt noodzakelijk en deze plaatsen zouden aan de bewoners van de binnenstad verhuurd kunnen worden.

Mevrouw Zwinkels (CDA) sluit aan bij D66 met betrekking tot het naar de parkeergarage toebrengen van de auto's van de Oude Gracht maar er dient ook gekeken te worden of een transformatie kan plaatsvinden. Tijdelijke functies lijken niet mogelijk volgens de business case. Het college wordt gevraagd aan te geven hoe dit tot elkaar gebracht kan worden waarbij wordt gedacht aan onder andere horeca, fietsparkeren en deelmobiliteit.
Ook wordt gevraagd of op korte termijn eindelijk de lichtvervuiling aangepakt wordt.
Spreker vraagt met betrekking tot het Bouwplan Strosteeg of er elementen van de oude drukkerij behouden blijven, of er een menselijke maat wordt toegepast ten aanzien van de bouwhoogte en wanneer de raad meer informatie krijgt over de aanpassingen die de ontwikkelaar heeft aangekondigd.

De heer Schipper (SP) stelt dat de Springweggarage het tastbare bewijs is van als je een nazi het verkeersplan voor de stad laat maken. Omwonenden hebben last van de garage en willen dat de garage weg gaat. Omdat de erfpacht afloopt leek dit een ABC-tje. Echter, dan is er de vastgoedpositie van Klépierre en er moet met Klépierre nog een en ander geregeld worden in het Stationsgebied. De gemeente heeft al zoveel aan Klépierre weggeven. Het zou de SP wat waard zijn als scenario C zou kunnen. Er is behoefte aan betaalbare woningen maar uit de stukken blijkt dat je met betaalbare woningen in de knel komt. Dit zal waarschijnlijk betekenen dat de SP tandenknarsend akkoord gaat met dit voorstel. De hoop is wel dat er tegen die tijd dan een mooi plan ligt met een mix van wonen, fietsparkeren en het toevoegen van groen.
Mevrouw Schilderman (D66) vraagt of de SP ook ambities heeft om parkeerplaatsen weg te halen op straatniveau, zoals bijvoorbeeld op de Oude Gracht en de Nieuwe Gracht en of de SP meent dat mensen binnen een bepaalde afstand bij een parkeergarage moeten kunnen zijn.
De heer Schipper (SP) meent dat er bij de Bijenkorf een loopafstand van een kilometer werd gehanteerd en dat lijkt een aanvaardbare norm.
Mevrouw Schilderman (D66) stelt dat het er dan aan ligt welke parkeerplaatsen je wilt opheffen omdat het alternatief van de garages van Hoog Catharijne in sommige gevallen meer dan een kilometer lopen is. Gevraagd wordt of de SP in dat geval de parkeerplaatsen op de Oude Gracht wil behouden.
De heer Schipper (SP) geeft aan deze parkeerplaatsen het liefst weg te willen hebben. Ook D66 houdt in alternatieve scenario's rekening met het wegvallen van de Springweggarage.
Mevrouw Schilderman (D66) stelt dat in de R-varianten herbouw een optie blijft in tegenstelling tot het scenario van het college.
De heer Schipper (SP) meent dat de garage uit een achterhaald tijdperk stamt, dat er steeds meer mensen zonder auto in de binnenstad komen te wonen en dat er een goed alternatief voor de bewoners moet komen.

De heer Weistra (GroenLinks) valt de SP bij. Het betreft een periode van acht à tien jaar en bij dergelijke transities is het belangrijk om een stip aan de horizon te zetten. Dat is ook belangrijk om bewoners en ondernemers in dit proces mee te nemen.
Mevrouw Sturkenboom (Student&Starter) stelt dat het jammer dat alleen in loopafstanden wordt gedacht terwijl er ook in fietstijd gedacht kan worden.
De fractie is altijd voorstander geweest van een autoluwe stad met meer ruimte voor groen, wandelen en fietsen. De Springweggarage lijkt een ondersteunend middel daartoe. De wethouder wordt gevraagd of het tot 2028 duurt voordat het Janskerkhof autovrij is. Student&Starter is blij dat er nu een onderbouwing is dat dit gedaan kan worden. De andere garages hebben overcapaciteit en spreker vraagt waarom er niet meer wordt gestimuleerd dat daar wordt geparkeerd.
Er zijn kansen als de Springweggarage wat langer behouden blijft op het gebied van cultuur, fietsparkeren en atelierplekken. Spreker is benieuwd hoe het scenario van D66 er uit zou gaan zien.
Deelmobiliteit wordt in het plan gemist, een veranderende stad is ook veranderende mentaliteit, en de motie die bij de sloopregeling is ingediend wordt aangehaald. Spreker is benieuwd wat er in de gesprekken richting de ondernemers gaat gebeuren. Gevraagd wordt of daarbij de regionale fietswegen en de stimulering van nieuwe abonnementstarieven en tarieven bij de P&R aan bod komen om klanten te stimuleren om op een andere manier naar de stad te reizen.

Wethouder Diepeveen stelt dat D66 startte met liever het parkeervrij maken van de Oude Gracht dan alleen ruimtelijke verbetering van het stukje Springweg. Deze zaken hoeven niet tegenover elkaar gesteld te worden. Het voorstel van het college draagt op twee manieren bij. Enerzijds met de 250 parkeerplaatsen die ingaan vanaf het moment van het afsluiten van de vaststellingsovereenkomst. Klépierre is dan gehouden om deze 250 plekken te garanderen en de gemeente mag deze afnemen tegen de gangbare tarieven. Anderzijds met het tweede beslispunt in het raadsvoorstel waarbij het college met betrekking tot het exploitatieresultaat een koppeling voorstelt aan het parkeervrij maken van de Oude Gracht en het Janskerkhof. Spoedige besluitvorming van de raad kan er toe leiden dat het college bij de Voorjaarsnota al een voorstel zou kunnen doen.

Mevrouw Sasbrink (PvdD) vraagt of als nu al duidelijk is dat de gemeente vanaf 2024 aan de garage gaat verdienen er ook nu al begonnen kan worden met het parkeervrij maken.
Wethouder Diepeveen licht toe dat geld wel helpt. Het aantal parkeerplaatsen is het probleem niet vanwege de overcapaciteit. Het probleem van het parkeervrij maken is financieel. Er wordt iets aan die financiële kant gedaan met wat de PvdD een ongewenste prikkel noemde. Het mooie van het voorstel is dat het stip aan de horizon geeft, het geeft tijd om er naar toe te werken, het geeft de gemeente tijd om een mooie visie op te stellen en het geeft een ruimtelijke impuls aan de plek. Tot nog toe was er te weinig geld om het parkeervrij maken te financieren. Het tempo dat gemaakt kan worden is ongeveer 50 plekken per jaar via natuurlijk verloop en vergunningen die worden ingeleverd bij mutaties.
Het helpt wel als de gemeente wel de exploitant is, al is het voor een beperkte periode.
Er is gevraagd andere scenario's uit te werken. De gemeente heeft al een slag geslagen en er kan nagedacht worden over subvarianten.
Een aantal partijen heeft gesproken over tijdelijk fietsparkeren. Fietsparkeren kan prima als opdracht meegegeven worden in een nieuw bouwplan. De wethouder is het met de ChristenUnie eens dat je in een nieuw bouwplan met nieuwe routes en locaties waarschijnlijk beter uitkomt dan nu in de tijdelijkheid. In de binnenstad zijn de afstanden gering die met de fiets prima afgelegd kunnen worden. Wellicht kan er zonder grote verbouwingen en met in acht neming van de wenselijkheid van een gunstig exploitatieresultaat toch iets gedaan worden met de combinatie van fiets en auto. Het zou met betrekking tot bewonersparkeren kunnen helpen dat iemand op de fiets naar de Springweg komt en een aantal fietsklemmen kost niet heel veel. Er zou dus tot een maatoplossing gekomen kunnen worden die in de tussentijd behulpzaam is. De wethouder wil niet tornen aan het punt van 750 meter maar er kan wel gekeken worden hoe er zo gestuurd kan worden dat je er zo goed mogelijk mee uitkomt en er kan ook gemonitord worden of mensen naar een andere parkeergarage opschuiven. De wethouder deelt met GroenLinks dat de parkeerplaatsen aan de zuidelijke kant niet als eerste opgeheven zullen worden.
De meerjarige afspraak om tot 2069 250 parkeerplaatsen voor bewoners kwijt te kunnen in Klépierre-garages in combinatie met een gunstig exploitatieresultaat zal naar de mening van de wethouder leiden tot versnelling en tot zekerheid op de lange termijn.

Mevrouw Schilderman (D66) stelt dat wethouder niet wil tornen aan de 750 meter en vraagt of er geen parkeerplaatsen aan de Oude en de Nieuwe gracht worden opgeheven mits er niet binnen 750 meter een garage beschikbaar is.
Wethouder Diepeveen antwoordt dat in het voorstel is laten zien dat het kan in het tempo dat het college voor ogen heeft. Het is wel te verstandig om de praktijk de komende tijd te monitoren. Wel kunnen mensen met een interventie bewogen worden om een opschuiving te maken.
Mevrouw Schilderman (D66) stelt dat iedereen de beweging van straat naar de parkeergarage wil maken. Het punt is dat de Springweggarage gesloopt gaat worden en dat de parkeergarages in de buurt allemaal wachtlijsten hebben. Gevraagd wordt welk perspectief de wethouder denkt te kunnen bieden.
Wethouder Diepeveen antwoordt dat er een meerjarenafspraak ligt voor veel extra plekken. Daarnaast is de verwachting dat deze plekken tot opschuifbewegingen leidt.
De gemeente gaat natuurlijk met ondernemers in gesprek waar mevrouw Sturkenboom nog wat goede tips gaf die zullen worden meegenomen.
Er wordt vanavond over het Bouwplan Strosteeg besloten en de wethouder zal de oproep tot meer sociale huurwoningen tot zich nemen. Er wordt nog met de wijk over het woningbouwplan gesproken. Het college heeft het bouwplan toch ook opgenomen in de visie. Dat is niet een waardevrije discussie omdat het college vanuit het huidige bestemmingsplan en de uitwerkingsplicht die daarop rust, gehouden is aan een bepaalde bandbreedte. Het college denkt dat het zinnig is om deze bandbreedte wat nauwer vast te klikken zodat het passend is in het totaal van de visie.
De heer Weistra (GroenLinks) vindt dit wat vaag klinken. De oproep die is gedaan is of het college zich aan de visie gaat houden.
Wethouder Diepeveen antwoordt deze oproep gehoord te hebben en stelt dat het college zich hierover zal verantwoorden.
Er zijn oproepen gedaan voor de invulling na sloop zoals groen en fietsparkeren. De wethouder meent dat in dat stuk binnenstad een geweldig stuk stad gemaakt kan worden en stelt voor deze oproepen te omarmen. Het perspectief van het voorstel is dat er tijd is om hier de komende jaren over na te denken. Dat geldt ook voor de route via de Mariaplaats. Daar worden nu nog geen grote stappen in gezet maar het is een wenkend perspectief. Als je de aanrijdroute naar de garage niet meer nodig hebt, ontstaat ook daar een grote kwaliteitsverbetering met een grote uitstraling.
Mevrouw Schilderman (D66) vraagt waarom, als het gaat om de algemene ervaring van de binnenstad, er niet ingezet wordt op een verdiepte parkeergarage met fietsparkeren en een park bovenop.
De heer Van der Graaf (ChristenUnie) meent dat dit kansen biedt om ook om het gebied heen iets te doen omdat er rijdende auto's uit de binnenstad worden gehaald.
Mevrouw Schilderman (D66) meent dat er veel plekken zijn waar je geen auto's meer zou willen maar het is wel belangrijk dat mensen dit ook kunnen meemaken. Er zijn duizenden mensen met een vergunning in de binnenstad en gevraagd wordt of het niet verstandiger is om aan de slag te gaan met een transitie die iedereen mee kan maken, door op een redelijke afstand te kunnen parkeren.
Mevrouw Sturkenboom (Student&Starter) stelt dat een verdiepte parkeergarage aantrekkelijk klinkt maar vaak is er een probleem met de ondergrondinfrastructuur waar te weinig over bekend is.
De heer Işik (PvdA) stelt dat de locatie eigendom wordt van de gemeente en als er nu niet uitgesproken dat er maximale inzet komt op woningbouw dan heeft de fractie een probleem met het college. Spreker roept het college om de uitgangspunten van de Woonvisie voor de Springweglocatie toe te passen.
Wethouder Diepeveen licht toe dat de Woonvisie het kompas is en dat daar op gevaren wordt. Juist in de binnenstad is het percentage betaalbaar wonen laag en het college is op zoek naar kansen. Dit is zo een kans. Vanuit de RSU is de gemeente op zoek naar meervoudig ruimtegebruik en naar intelligente manier van het ontwikkelen van stedelijke kwaliteit.
De wethouder kan zich voorstellen dat iedereen die naar de plek kijkt zich rekenschap geeft van wat daar was. Dan zal ook overwogen worden of elementen uit het verleden een plek gegeven kunnen worden.
De heer Işik heeft terecht gewaarschuwd geen kat in de zak te kopen. Bij een dergelijke overdracht zal er een goed inspectie gedaan worden waarbij wordt gekeken naar de bouwkundige staat en verborgen gebreken.
Er komt een integrale visie aan, de uitwerkingsplicht zal daar in worden opgenomen.

De herontwikkeling biedt mogelijkheden voor fietsparkeren en in de tijdelijkheid kan ervaring worden opgedaan omdat de Springweg een beetje verborgen ligt.
De wethouder vindt het idee van deelauto's interessant. De deelautobedrijven hebben aangegeven het te moeten hebben van zichtbaarheid. De ChristenUnie stelt voor om daar parkeerplekken voor in te richten. De wethouder wil dit punt doorspelen en hier op terugkomen.
De PvdD vindt 2028 te ver weg. De wethouder is van mening dat dit juist het goede midden is met betrekking tot het voorbereiden van de stad, omwonenden en ondernemers. 2024 is financieel niet haalbaar. Er is gevraagd of als de gemeente de exploitatie op zich neemt er iets gedaan kan worden met betrekking tot het verhogen van de tarieven en de routing. Dat zou kunnen maar dat heeft gevolgen voor het exploitatieresultaat en daarmee het verbeteren van de kwaliteit van de Oude Gracht.
De wethouder heeft de oproep voor klimaatneutraal en betaalbaar bouwen goed gehoord en hier zal in de visie op teruggekomen worden.
De gemeente is er nog niet uit met betrekking tot een bewonersparkeergarage in de nieuwbouw. Het is denkbaar dat er van strenge parkeernormen zal worden uitgegaan of wellicht komt er een bouwplan waarbij parkeren niet apart georganiseerd hoeft te worden.
De wethouder licht toe dat andere functies in de tussentijd mogelijk zijn. Ook horeca is niet onmogelijk maar wel spannend op die plek. De wethouder benadrukt wel dat hoe meer de tijdelijkheid met leuke dingen wordt opgetuigd, des te minder je aan het oorspronkelijke doel toekomt.
Richting de PvdD merkt de wethouder op dat het Janskerkhof niet in 2028 parkeervrij gemaakt wordt, hier kan qua ruimte en geld dit jaar al mee begonnen worden.

De heer De Wit licht toe dat Klépierre de lichtvervuiling niet zal aanpakken. Wanneer de gemeente eigenaar is zal het dit kunnen onderzoeken en kijken wat mogelijk is.
Er zijn in een bepaalde week op verschillende momenten verkeer gemeten bij de parkeergarage en dat is gecombineerd met de open data gegevens. Zo is een goede inschatting te maken. De rapportage is naar Klépierre gestuurd en de gegevens zijn niet weerlegd. De doorstroming in de week dat er gemeten is, was prima.

Wethouder Diepeveen meent dat er met betrekking tot het regie nemen met betrekking tot de tijdelijke invulling van het dak een onderscheid is tot 2024 en van 2024 tot 2028. Echter, dingen doen in de tijdelijkheid komen waarschijnlijk wel ten laste van het exploitatieresultaat.

De heer Işik (PvdA) geeft aan te hebben gevraagd naar het uitwerken van een scenario met culturele bedrijvigheid, wonen, fietsparkeren en eventueel bewonersparkeren en of renovatie in plaats van sloop onderzocht kan worden.
Wethouder Diepeveen antwoordt dat dit nog niet is onderzocht en dat hij hier op terug zal komen.

Mevrouw Schilderman (D66) geeft aan antwoorden te hebben gemist op vragen over de financiële systematiek. Spreker heeft ook gevraagd een scenario op te stellen dat onafhankelijk is van de exploitant.

Mevrouw Zwinkels (CDA) vraagt duiding van de wethouder die enerzijds heeft gezegd tijdelijke functies te willen stimuleren en anderzijds dit niet te complex willen maken. Daarnaast wordt gevraagd of de gemeente iets aan de lichtvervuiling gaat doen.

Wethouder Diepeveen begrijpt de vraag over de financiële systematiek. Deze systematiek is echter wel een gegeven; tijdens de exploitatietermijn aftrek van de canon en als er wordt gesloopt wordt er gedaan als of dat verdwijnt. De wethouder zal dit meenemen naar concernfinanciën.
De wethouder weet niet of een scenario met een andere exploitant de gemeente dichter bij haar doel zal brengen. Het heroverwegen van 2028 lijkt niet verstandig omdat dat leidt tot onzekerheid.
Met betrekking tot tijdelijke functies wenst de wethouder geen kerstboom op te tuigen. De wethouder voelt het meest voor het idee van fietsparkeren.
Met betrekking tot lichtvervuiling merkt de wethouder op dat er een verschil is tussen de exploitatieperiode van Klépierre en die van de gemeente. Vanaf 2024 zou er wellicht iets gedaan kunnen worden om een betere omgevingskwaliteit te bereiken.

De voorzitter meent dat er behoefte is aan een tweede termijn. Daar is gelegenheid voor op de avond van 1 april. Dit zal een digitale vergadering worden en de spreektijd is de tijd die nu op de klokken staat.

De voorzitter schorst de vergadering om 18.23 uur.

Lijst van toezeggingen

Raadsbrief Visie biomassagebruik

Wethouder Van Hooijdonk zegt toe dat de raad in Q2 een toelichting ontvangt op de rol die de omgevingswet wel of niet kan spelen op het vergroten van de lokale invloed op vergunningen voor biomassa-installaties

Gemeente Utrecht

Verslag vergadering Commissie Stad & Ruimte

Datum	18 maart 2021, 20.00-21.30 uur
Locatie	online
Verslag door	Rosenbaum Select, notulisten & verslaggevers
Vaststelling verslag	

Aanwezigen

De heer G. te Hoonte (voorzitter), wethouder de heer K. Diepeveen en de leden, de heer C. Bos (Stadsbelang Utrecht), de heer I. El Abassi (DENK), de heer B. Isik (PvdA), de heer E. van der Marel (VVD), mevrouw M. van Mil (Student & Starter), mevrouw A.M. Podt (D66), de heer T. Schipper (SP), de heer J. Wijmenga (ChristenUnie), de heer P. Zwanenberg (GroenLinks) en mevrouw J. Zwinkels (CDA). Van de griffie is aanwezig mevrouw M. Leenders.
Bericht van verhindering: PvdD

Verslag vergadering Commissie Stad & Ruimte

1. Opening en mededelingen 1
2. Vaststellen agenda en inventarisatie te bespreken agendapunten ..... **Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.**
TOEZEGGINGEN .....

Heropening

De voorzitter heropent de vergadering. Voor de goede orde wijst hij erop dat het agendapunt dat vóór de pauze werd behandeld (Toekomst garage Springweg) niet werd afgehandeld; de beraadslaging wordt hervat op 1 april a.s. De voorzitter adviseert de leden daar rekening mee te houden bij de besteding van hun spreektijd.

7. Raadsbrief Onderzoek toevoegen standplaatsen woonwagens

De gemeente is van plan om onderzoek te gaan doen naar de mogelijkheid om extra standplaatsen in te richten bij reeds bestaande woonwagenlocaties. Hierover is de raad schriftelijk geïnformeerd. De agenderende fracties dringen aan op voortvarende aanpak.

Mevrouw Podt (D66) memoreert dat woonwagenbewoners al lang wachten op het antwoord op hun vraag of er in Utrecht standplaatsen bij komen. In 2018 verscheen het beleidskader 'gemeentelijk woonwagen- en standplaatsenbeleid' van het ministerie van BZK: overheden moeten meer doen om de cultuur van woonwagenbewoners te beschermen. Woningzoekende woonwagenbewoners moeten binnen een redelijke termijn kans maken op een standplaats. Voor het onderzoek dat de gemeente Utrecht aankondigde te gaan doen, gaf de gemeenteraad kaders mee. Inmiddels is er anderhalf jaar verstreken en gaat de gemeente vervolgonderzoek doen. Het duurt erg lang allemaal, vindt D66; de fractie wil graag van de wethouder horen wanneer er concrete stappen te verwachten zijn. Wat D66 betreft moet het onderzoek inzicht bieden in de behoefte aan standplaatsen en de mogelijkheden om standplaatsen te creëren. Daarnaast wordt er een locatiesuggestie voor de eerste nieuwe plaatsen verwacht en een voorstel voor monitoring van de gemiddelde wachttijd voor een standplaats. Uitbreiding op bestaande locaties heeft de voorkeur, maar met het voornemen om geen nieuwe locaties toe te voegen is D66 het niet eens. In een groeiende stad moet ruimte zijn voor bescheiden groei van standplaatsen op nieuwe locaties. Het gaat hier om een bijzondere woonopgave, stelt mevrouw Podt, niet over veiligheidsbeleid. Er zou dan ook niet steeds een relatie tussen die twee moeten worden gelegd.

Hierop aansluitend vraagt **de heer Zwanenberg (GroenLinks)** de wethouder om uit te leggen waarom het zo lang duurt. Waren er obstakels, en zo ja, welke dan? In samenwerking in de regio kan zijn fractie zich vinden; men is benieuwd hoe het college dat gaat aanpakken en welke effecten er te verwachten zijn. De heer Zwanenberg meldt dat hij zich aansluit bij mevrouw Podt en dat zijn fractie vóór uitbreiding van het aantal standplaatsen is, ook op eventueel toe te voegen nieuwe locaties.

De heer Schipper (SP) sluit zich bij de beide vorige sprekers aan, en zou graag zien dat er bij uitbreidingen wordt overlegd met de bewoners over het ruimtebeslag per standplaats. Zijn fractie veronderstelt dat daar iets af kan.

Aansluitend op de vorige betogen stelt **de heer Isik (PvdA)** dat hij de locatie Beukbergen goed kent. Het gaat daar erg goed; Woongoed Zeist, de beheerder, zal dat onderschrijven. De fractie van de PvdA onderschrijft het belang en de noodzaak van uitbreiden van het aantal standplaatsen, zodat families met elkaar op dezelfde locatie kunnen blijven wonen.

Volgens **de heer Van der Marel (VVD)** is de politieke wil om het aantal standplaatsen uit te breiden in zijn fractie niet groot. Uit de brief van de wethouder heeft hij afgeleid dat er uit de verkenning uit 2019 geen dringende noodzaak tot uitbreiding naar voren komt. Bovendien noemde de wethouder in zijn brief het stedelijk ondermijningsbeleid. De heer Van der Marel veronderstelt dat dit niet zonder reden is, zie het rapport Vijfde monitor georganiseerde criminaliteit (eind 2019).

Bij interruptie maken verschillende fractie bezwaar tegen de veronderstelling. Veel woonwagenbewoners zetten zich in om de indruk weg te nemen dat er in de kampen sprake is van criminaliteit, ondermijning en onveiligheid. Het zou lokale politici passen hen daarin te steunen, wordt gezegd.

Vervolgens wijst **de heer Van der Marel** erop dat Utrecht relatief veel woonwagenstandplaatsen heeft. Hij kan zich dan ook vinden in het voornemen om hiervoor samenwerking te zoeken met de regio. De problemen waar woonwagenbewoners mee kampen, gelden niet alleen voor hen, stelt de heer Van der Marel; voor iedereen die een woning zoekt gelden lange wachttijden, en woonruimte in Utrecht is voor iedereen duur. Hij ziet niet in waarom er voorkeursbeleid voor woonwagenbewoners zou moeten gelden in dezen. Bij het onderzoek naar eventuele uitbreiding van het aantal standplaatsen vraagt de heer Van der Marel om dan ook te kijken naar de demografie op de locaties. De Nederlandse bevolking groeit als gevolg van immigratie; voor de bevolking op de woonwagenlocaties zal dat ook gelden, zie het rapport van de Ombudsman: toewijzing aan niet-woonwagenbewoners doet afbreuk aan de culturele identiteit van de bevolkingsgroep.

Hierop wijst **de heer Isik** op de locatie Beukbergen, waar een samenwerkingsverband van bewoners, gemeente en woningcorporatie over toewijzing beslist.

De heer Van der Marel verzoekt de wethouder om ook te onderzoeken of de mensen voor wie de uitbreidingen bedoeld zijn ook de mensen zijn die daar willen wonen. Want als dat niet zo is, is uitbreiding misschien niet nodig. Betekent dit, vraagt **mevrouw Van Mil (Student & Starter)**, dat de gemeente moet gaan selecteren wie er op een woonwagenlocatie mag gaan wonen? **De heer Van der Marel** verduidelijkt dat hij verwees naar een rapport van de Ombudsman: de bijzondere cultuur zal verwateren als er mensen gaan wonen die daar niet van jongs af aan vertrouwd mee zijn.

Ook de fractie van Student & Starter vindt dat het beloofde onderzoek erg lang op zich laat wachten. **Mevrouw Van Mil** wijst erop dat openbare ruimte kostbaar is, en sluit zich aan bij de suggestie van de SP, om te kijken of het mogelijk is om minder vierkante meters per standplaats te realiseren. Van het creëren van losse standplaatsen, verspreid over de stad, is mevrouw Van Mil geen voorstander; de bewoners willen immers graag in groepsverband wonen. Zij is het eens met de constatering van het college voor de Rechten van de mens, dat bewoners recht hebben op hun eigen cultuur. Als inclusieve stad moet Utrecht daar wat haar betreft actief op blijven inzetten.

De heer El Abassi (DENK) sluit zich aan bij de vorige sprekers en vraagt daarbij aandacht voor de Sinti- en Roma-gemeenschap. Van hen komen signalen dat er onvoldoende rekening met hen gehouden wordt. Staat de wethouder open voor overleg met de genoemde groepen?

De heer Wijmenga (ChristenUnie) sluit zich aan bij de reeds gemaakte opmerkingen over het ruimtebeslag van standplaatsen. Dit staat los van de verplichting van de overheid, vindt hij, om ook voor deze groep inwoners verantwoordelijkheid te nemen. De ChristenUnie steunt het plan om naar uitbreidingsmogelijkheden te zoeken, eventueel op nieuwe locaties, echter bij voorkeur met minder vierkante meters.

De wethouder

'Het wordt oktober a.s.,' meldt **de wethouder** in antwoord op de vraag van mevrouw Podt, en het zal dan gaan om de uitkomsten van een nader onderzoek naar uitbreidingsmogelijkheden bij reeds bestaande locaties. Een inventarisatie van de behoeften is er al; deze is vastgelegd in de

actuele wachtlijst, en is al enkele jaren stabiel. Er is zowel te weinig doorstroom als te weinig aanbod. Extra standplaatsen creëren op reeds bestaande locaties is niet mogelijk, zo heeft de inventarisatie uitgewezen, maar misschien is het aantal locaties nog wél uit te breiden. Dit wordt nu nader onderzocht, en daarop zal de wethouder in oktober a.s. terugkomen. Hij streeft ernaar om daar een concreet voorstel bij te voegen.

Het is wel mogelijk om ten behoeve van monitoring een extra kengetal toe te voegen aan de p&c-cyclus. Wat betreft het laten meegroeien van het aantal standplaatsen met de groei van de stad verwijst de wethouder naar het in 2013 vastgestelde beleid, waarin wordt gesteld dat het aantal plaatsen stabiel wordt gehouden. Het zal blijven bij het zoeken naar 'mogelijkheden voor enige uitbreiding.' Het zoeken naar nieuwe ontwikkellocaties kan misschien beter aan de orde komen in het kader van de RSU, vanwege de ruimtelijke afweging die ervoor moet worden gemaakt.

Volgens **mevrouw Podt** voldoet het beleid uit 2013 niet meer; het is ingehaald door het beleidskader van het ministerie. **De wethouder** erkent dit; er wordt dan ook nieuwe aanpak ontwikkeld, conform de aansporingen van het ministerie van BZK, de Ombudsman en het College voor de Rechten van de mens. Het aantal locaties laten meegroeien met de groei van de stad is echter iets anders, en dat is tot nu toe niet de lijn van het college.

Sommige (dus niet alle) woonwagenlocaties staan bekend als 'kwetsbaar.' Daar wordt rekening mee gehouden in het onderzoek naar uitbreidingsmogelijkheden van bestaande locaties. Hierop merkt **mevrouw Podt** op dat Veiligheid ook niet per definitie betrokken wordt bij nieuwbouw van een flatgebouw. **De wethouder** herhaalt dat *sommige* woonwagenlocaties als kwetsbaar worden gezien, en dat daar dan toch een veiligheidstoets voor wordt gedaan. Op een vraag van **de heer El Abassi** antwoordt **de wethouder** dat dit reeds bestaande locaties betreft. Wordt daarmee aangegeven dat de bestaande locaties onveilig zijn, of wordt ermee geanticipeerd op onveilige situaties? Hierop stelt de wethouder dat beide mogelijk zijn. Veiligheid behoort echter niet tot zijn portefeuille. Maar gaat de gemeente ervan uit dat een woonwagenlocatie onveilig is tot het tegendeel is bewezen, of is het andersom? De wethouder veronderstelt dat het onderzoeksrapport hier een afdoende antwoord op zal bevatten.

Er staan ongeveer 130 personen op de wachtlijst voor een standplaats, waarvan ongeveer 80 inwoners van Utrecht. **De heer Van der Marel** vraagt of dat dan inwoners met die specifieke culturele achtergrond zijn. Het exacte antwoord hierop is ter vergadering niet paraat; volgens **de wethouder** wonen de meeste mensen die op de wachtlijst staan nu ook in een woonwagen. Het zouden kinderen van bewoners kunnen zijn, die 'op zichzelf' willen gaan wonen, maar wel in de traditie die zij vanaf hun geboorte kennen. De gemeente toetst daar niet op.

Dat dit traject zo lang duurt hangt enigszins samen met de coronamaatregelen, de wisseling van burgemeester en het benodigde ambtelijk en bestuurlijk overleg. De wethouder erkent dat de doorlooptijd (te) lang is. Om die reden wordt het vervolgonderzoek voortvarend aangepakt en kan de raad in oktober a.s. een terugkoppeling verwachten.

Over de aanpak in samenwerking met de regiogemeenten vertelt de wethouder dat niet al die gemeenten een woonwagenbeleid hebben. Vanuit de gemeente Utrecht zullen zij daarop worden aangesproken met verwijzing naar de Woondeal.

Wat betreft het ruimtebeslag van standplaatsen stelt de wethouder dat hier aandacht aan zal worden besteed in het nu lopende onderzoek, en dat hij hier dus op zal terugkomen, ook op wonen in familieverband. Vanzelfsprekend staat het college open voor een gesprek met vertegenwoordigers van de Roma- en Sinti-gemeenschap. Het is de wethouder niet bekend of zij de gemeente daar al om hebben gevraagd.

Vervolgens meldt **mevrouw Podt** voor de goede orde dat zij overweegt om bij de raadsbehandeling een *actuele motie* in te dienen, om te voorkomen dat de raad in oktober a.s. toch niet helemaal tevreden zal zijn over het resultaat. Zij constateert dat de wethouder welwillend is, maar heeft de indruk dat hij er toch anders naar kijkt dan de agenderende partijen, onder andere met betrekking tot de realisatie van nieuwe locaties. Er lijkt ook verschillend te worden gedacht over veiligheidsaspecten.

Toezeggingen

De raad ontvangt in oktober 2021 resultaten van het onderzoek naar de uitbreidingsmogelijkheden van bestaande woonwagenlocaties, alsmede de mogelijkheden voor compactere standplaatsen, met een voorstel voor locaties die zich het beste lenen voor uitbreiding. In de terugkoppeling zal het college ook ingaan op het onderwerp veiligheid.

[Vervolgens wordt de vergadering een ogenblik geschorst]

8. Raadsbrief Startnotitie islamitische begraafplaats

De heer B. Isik (voorzitter), wethouder de heer K. Diepeveen en de leden, de heer C. Bos (Stadsbelang Utrecht), de heer I. El Abassi (DENK), mevrouw J. Kleinrensink (GroenLinks), de heer E. van der Marel (VVD), de heer S. Nagtegaal (PVV), mevrouw J. van Ophem (Student & Starter), mevrouw S. Schilderman (D66), de heer T. Schipper (SP), de heer J. Wijmenga (ChristenUnie), de heer R. van der Zweth (PvdA) en mevrouw J. Zwinkels (CDA). Van de griffie is aanwezig mevrouw M. Leenders.

De voorzitter heropent de vergadering.

Het college heeft de raad schriftelijk laten weten dat het realiseren van een islamitische begraafplaats haalbaar wordt geacht, met als voorkeurslocatie Begraafplaats Tolsteeg. De PVV en Stadsbelang Utrecht hebben om bespreking van de raadsbrief gevraagd.

De heer Bos (Stadsbelang Utrecht) geeft aan dat de functie die de begraafplaats voor de moslimgemeenschap krijgt, uitgangspunt is voor zijn fractie. Zie Art. 37 van de Wet op de lijkbezorging; daar wordt aangegeven dat een bijzondere begraafplaats kan worden aangelegd en in stand gehouden door een kerkgenootschap, een privaatrechtelijke rechtspersoon of een natuurlijk persoon. Daarbij heeft het college voorkeur aangegeven voor een kerkgenootschap én aan transparantie, maar die twee gaan volgens de heer Bos niet per definitie samen, want een

kerkgenootschap hoeft niet bij de KVK te worden ingeschreven en wie de bestuurders zijn hoeft niet kenbaar te worden gemaakt. Privaatrechtelijke rechtspersonen moeten wél worden ingeschreven, en moeten ook aangeven wie hun bestuurders zijn. Stadsbelang Utrecht zal niet akkoord gaan met de startnotitie, omdat de heer Bos vindt dat de raad de kaders dient te stellen, en niet het college. Misschien is het zelfs wel wenselijk dat er meer kaders worden meegegeven. Waarom wil het college een islamitische begraafplaats door een kerkgenootschap laten instellen? Er zijn andere modellen, vindt de heer Bos, die betere waarborgen leveren voor transparantie. Zijn fractie maakt zich daar zorgen over, want Milli Görüş en de Islamitische Stichting Nederland (ISN) behoren tot de initiatiefnemers, die volgens het college de voorkeur genieten. Er is aanleiding om aan te nemen dat er een relatie is tussen deze organisaties en de Turkse overheid; bovendien is bekend dat de genoemde organisaties begrafenisverzekeringen aanbieden. De heer Bos vraagt zich ernstig af of de gemeente Utrecht daar wel zaken mee moet willen doen. Wat willen de genoemde organisatie in ruil hebben voor hun investeringen in de begraafplaats? Stadsbelang Utrecht hecht eraan dat alle Utrechtse moslims van de nieuwe voorziening gebruik mogen maken. Hoe zorgt het college ervoor dat moslims van alle stromingen en nationaliteiten er begraven mogen worden? Stadsbelang pleit ervoor om zaken te doen met een ervaren exploitant van begraafplaatsen en/of met uitvaartverzorgers.

Onze standpunten zijn bekend, stelt **de heer Nagtegaal (PVV)**; zijn fractie zal niet instemmen met het instellen van een islamitische begraafplaats zoals die in de startnotitie wordt omschreven, en volgt daarbij grotendeels de standpunten van de vorige spreker. De heer Nagtegaal dringt er bij de wethouder op aan om de plannen uiterst kritisch te beoordelen.

Bij interruptie vraagt **mevrouw Schilderman (D66)** de wethouder om te bevestigen dat het college zaken doet met bonafide partijen.

De heer Nagtegaal merkt op dat er op islamitische begraafplaatsen eeuwige grafrust geldt. Dat betekent dat de locatie nooit meer ergens anders voor kan worden gebruikt. Hij vraagt zich af of er geen betere locaties te vinden zijn.

Goed dat het proces loopt, vindt **de heer Wijmenga (ChristenUnie)**, het heeft zijn steun dat elke bevolkingsgroep die dat wil, in Utrecht gefaciliteerd kan worden. Hij heeft gesproken met Stichting BIBIN (Bijzondere Islamitische Begraafplaatsen In Nederland), die aangaf de indruk te hebben dat er wantrouwen bij de gemeente is jegens hun organisatie. De heer Wijmenga vraagt om een reactie van de wethouder.

De heer Schipper (SP) meldt dat zijn fractie geen standpunt inneemt vóór de reeds geplande raadsinformatiebijeenkomst. Wel is hij het met het college eens dat Begraafplaats Tolsteeg een goede en geschikte locatie is.

In de standpunten van de beide agenderende fracties kan **de heer El Abassi (DENK)** zich niet vinden. Hij had liever gezien dat zij zich met hun vragen tot de moslimgemeenschap hadden gewend. De procedure duurt inmiddels lang, stelt de heer El Abassi; overledenen kunnen in deze tijd niet worden begraven in hun land van herkomst omdat de grenzen gesloten zijn vanwege de coronacrisis. Is er een indicatie wanneer de islamitische begraafplaats gerealiseerd wordt?

Mevrouw Schilderman twijfelt eraan of de Wet op de lijkbezorging voorziet in eeuwigdurende grafrust. Zij vraagt de wethouder om aan te geven wat dit betekent voor de stedelijke ruimtelijke ordening. **Mevrouw Kleinrensink (GroenLinks)** geeft aan vertrouwen te hebben in de lopende procedure. Zij wacht de raadsinformatiebijeenkomst en de commissievergadering af. **Mevrouw Zwinkels (CDA)** sluit zich aan bij de vragen over eeuwigdurende grafrust in relatie tot ruimtelijke ordening. In de raadsbrief wordt aangegeven dat de samenwerking tussen de organisatie te wensen overlaat; zij vraagt de wethouder om hierover opheldering te geven.

De heer Van der Marel (VVD) sluit zich aan bij de vragen van de heer Bos. Daar voegt hij aan toe dat er bij de locatie Tolsteeg is gesproken over het in erfpacht uitgeven van de grond; kan de Wet Bibob daarbij worden ingeschakeld? Verder vindt de heer Van der Marel dat het college in elk geval moet vasthouden aan de Beheerverordening Gemeentelijke Begraafplaatsen Utrecht. Ook **de heer Van der Zweth (PvdA)** wacht het vervolg af (raadsinformatiebijeenkomst en commissievergadering), maar meldt nu al dat zijn fractie het belangrijk vindt dat Utrecht een islamitische begraafplaats krijgt.

De wethouder

Er komt nog een raadsinformatiebijeenkomst, en het onderwerp is ook al geagendeerd voor een commissievergadering. **De heer Diepeveen** wil tijdens die bijeenkomsten nader op het onderwerp ingaan. Hij zal vanavond, gezien het feit dat het onderwerp nog uitvoerig behandeld zal worden, de belangrijkste vragen beantwoorden. Het college kiest voor een kerkgenootschap vanwege inbedding, continuïteit en het wettelijk kader. Een besluit wordt echter van de gemeenteraad gevraagd, zie Art. 38 en 39 van de Wet op de lijkbezorging. Het college is nu, omdat er twee partijen bij het initiatief betrokken zijn die vooralsnog niet voornemens zijn om met een gezamenlijk voorstel te komen, bezig met een juridische toets. De uitkomst daarvan zal aan de raad worden teruggekoppeld via een raadsbrief, want uiteindelijk besluit de raad. De raad kan deze brief over enkele weken verwachten.

Op de vragen die de heer Bos stelde over transparantie, buitenlandse inmenging en achtergronden van de intenties van de initiërende partijen kan een antwoord worden verwacht, want zo is dat in de startnotitie aangeven. Ook het college wil zich ervan overtuigen dat het beheer van de toekomstige begraafplaats goed wordt geregeld.

De locatie Tolsteeg wordt als enige onderzocht; het college heeft geen andere locaties op het oog. Op de vraag van de heer Wijmenga meldt de wethouder dat hij zowel met BIBIN als met de beide initiatiefnemers ordentelijk in gesprek is, zowel ambtelijk als bestuurlijk. Hij heeft niet de indruk dat er belemmeringen zijn in het traject.

Op de vraag naar eeuwigdurende grafrechten geeft de wethouder aan dat het aan de partij is die de begraafplaats gaat exploiteren om hier invulling aan te geven. Onderdeel van het traject is een onderzoek naar de financiële achtergronden van partijen.

De heer Bos constateert dat niet al zijn vragen zijn beantwoord. Hij rekent op schriftelijke beantwoording vóór de raadsinformatiebijeenkomst. Hierop zegt de wethouder toe dat hij *tijdens* de informatieavond zal terugkomen op die vragen.

5. Sluiting

De voorzitter bedankt de raadsleden voor hun aanwezigheid en inbreng, en sluit de vergadering.

Lijst toezeggingen-moties-brieven SR dd29 maart 2021(inclusief voortgangsinformatie)

nummer	datum	agendapunt	portefeuille	onderwerp	streefdatum, antwoord, stavaza
(126/763) 21/LIS12	Raad 11-02-21		Circulaire Economie	LIS raadsvergadering 18 februari 2021. De heer J. Lefevre over containers op het Willem van Noortplein regelmatig overvol en stort men het maar eromheen. Behandeladvies griffie: ter afdoening in handen stellen van het college. De raad ontvangt een afschrift van antwoord.	25-03-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(282/763) 20/LIS68	Raad 07-12-20		Circulaire Economie	LIS raadsvergadering d.d. 17 december 2020. Ontwerpbegroting 2022 AVU. Afdoeningsadvies griffie: voor concept zienswijze in handen stellen van het college en de raad hierover informeren.	20-05-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(295/763) 20/T518	Raad 26-11-20	RV Grondstoffennota	Circulaire Economie	M347 starten met afvalpreventiecampagne	26-02-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(296/763) 20/T517	Raad 26-11-20	RV Grondstoffennota	Circulaire Economie	M346 meer e-waste inzamelen	26-02-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(299/763) 20/M348	Raad 26-11-20	RV Grondstoffennota	Circulaire Economie	M348 vaart maken met kostenbesparingen en nieuwe technieken in de afvalinzameling	31-08-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(300/763) 20/M345	Raad 26-11-20	RV Grondstoffennota	Circulaire Economie	M345 minder (plastic) afval kan, kom met een afvalpreventieplan	30-06-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(301/763) 20/M344	Raad 26-11-20	RV Grondstoffennota	Circulaire Economie	M344 Biedt het college de helpende hand aan ouderen en mensen met beperking?	30-06-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(302/763) 20/M343	Raad 26-11-20	RV Grondstoffennota	Circulaire Economie	M343 Behoud de City Bin voorlopig	30-09-21 *(stand van zaken) Bij de behandeling van de grondstoffennota (26-11-2020) heeft wethouder Verschuure toegezegd dat hij de raad in Q3 2021 informeert over de mogelijkheden voor een nieuw inzamelsysteem voor GFT.*
(397/763) 20/M336	Raad 05-11-20	RV Utrecht Circulair 2020-2023	Circulaire Economie	M336 Upcycle Center Utrecht 2	20-05-21 *(stand van zaken) De raad wordt hierover geïnformeerd bij de voorjaarsnota.*
(398/763) 20/M335	Raad 05-11-20	RV Utrecht Circulair 2020-2023	Circulaire Economie	M335 klein en groot versterken elkaar	20-05-21 *(stand van zaken) Wordt betrokken bij motie 336. Bij het Duurzaamheidsverslag (voorjaar 2022) komen we hier uitgebreider op terug. In het Duurzaamheidsverslag (voorjaar 2021) komt hierover een tussenbericht.*
(402/763) 20/T403	Raad 05-11-20	RV Nota Inkoop	Circulaire Economie	M340 Circulaire zaterdag bij de bouwmarkt	31-05-21 *(stand van zaken) De raad hierover wordt geïnformeerd bij het Duurzaamheidsverslag (voorjaar 2021).*
(403/763) 20/T402	Raad 05-11-20	RV Nota Inkoop	Circulaire Economie	M337 Circulair bouwen stimuleren	30-09-21 *(stand van zaken) Volgt in Q3 van 2021.*
(404/763) 20/T401	Raad 05-11-20	RV Nota Inkoop	Circulaire Economie	M333 Bewoners meenemen bij Circulaire Experimenten	30-06-22 *(stand van zaken) De raad wordt hierover geïnformeerd in de evaluatie van het programma 'Utrecht Circulair' (Q2 2022) en in het Duurzaamheidsverslag (voorjaar 2021).*

Lijst toezeggingen-moties-brieven SR dd29 maart 2021(inclusief voortgangsinformatie)

nummer	datum	agendapunt	portefeuille	onderwerp	streefdatum, antwoord, stavaza
(405/763) 20/T400	Raad 05-11-20	RV Nota Inkoop	Circulaire Economie	M332 Maak Utrecht Circulair concreet en controleerbaar	29-12-23 *(stand van zaken) Na de evaluatie van het programma 'Utrecht circulair' in 2022 wordt er gestart met een nieuw plan voor het vervolg, inclusief nieuwe doelstellingen. De raad wordt hierover in 2023 geïnformeerd.*
(417/763) 20/T385	cie. S&R 29-10-20	Raadsvoorstel Utrecht Circulair 2020-2023	Circulaire Economie	De wethouder zegt toe de raad in Q2 2022 de evaluatie van circulaire inkoop te sturen.	01-07-22 *(antwoord niet aangegeven)*
(444/763) 20/M309	Raad 01-10-20	Raadsvoorstel Wijziging Afvalstoffenverordening en APV Opt-in systeem	Circulaire Economie	M309 Een reclamefolder is geen huis-aan-huisblad	31-03-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(454/763) 20/T346	cie. S&R 24-09-20	Raadsvoorstel Wijziging Afvalstoffenverordening en APV Opt-in systeem voor uitzondering huis-aan-huis bladen	Circulaire Economie	De wethouder zegt voor het einde van het jaar een brief toe met de uitkomsten van het gesprek met de Stichting Reclame Code over het verhogen van het percentage redactionele content.	31-03-21 *(stand van zaken) De toezegging is gelijk aan een deel van de inhoud van motie M309, waarin het college wordt opgeroepen om ook in gesprek te gaan met andere gemeenten. Deze toezegging wordt gelijk met de afhandeling van motie M309 in Q1 2021 afgehandeld.*
(566/763) 20/T139	cie. S&R 23-06-20	Jaarstukken 2019	Circulaire Economie	De wethouder zegt toe samen met de raad een indicator voor circulaire economie te ontwikkelen als de nota Utrecht circulair beschikbaar is gekomen.	20-05-21 *(stand van zaken) De raad wordt hierover geïnformeerd bij de voorjaarsnota.*
(625/763) 19/LIS90	Raad 11-12-19		Circulaire Economie	DPG Media B.V. , mevrouw E. David over verzoek om uitstel handhaving vd maatregel invoering opt-in ongeadresseerd drukwerk. Op LIS 19/12/19 met behandeladvies: ter afdoening in handen stellen van het college. De raad ontvangt een afschrift van het antwoord.	31-03-20 De inhoud van de ingekomen brief komt aan bod in de lopende cassatieprocedure; we informeren de raad met een aparte brief over de uitkomst van de cassatieprocedure wanneer deze is afgerond.
(631/763) 19/LIS87	Raad 28-11-19		Circulaire Economie	VARnws, de heer Van Wijk over verzoek tot uitstellen Opt-in systeem. Ter afdoening in handen stellen van het college. De raad ontvangt een afschrift van het antwoord. Ter info: afdoeningsadvies is afgestemd met stadskantoor. Er wordt nl een zorgvuldig dossier bijgehouden op dit onderwerp. Er nog een brief geweest zoals deze van de Persgroep. We zorgen dat alles gelijk/op dezelfde manier wordt afgehandeld. Afdoening dient voor 15 december te gebeuren.	31-03-20 De inhoud van de ingekomen brief komt aan bod in de lopende cassatieprocedure; we informeren de raad met een aparte brief over de uitkomst van de cassatieprocedure wanneer deze is afgerond.
(689/763) 19/LIS65	Raad 09-10-19		Circulaire Economie	Vereniging Mail Distributie Bedrijven, Netwerk VSP BV en Koninklijk Verbond van Grafische Ondernemingen over verzoek/sommatie m.b.t. de invoering van het opt-in-systeem. Ter afdoening in handen stellen van het college. De raad ontvangt een afschrift van het antwoord.	31-03-20 De inhoud van de ingekomen brief komt aan bod in de lopende cassatieprocedure; we informeren de raad met een aparte brief over de uitkomst van de cassatieprocedure wanneer deze is afgerond.

Lijst toezeggingen-moties-brieven SR dd29 maart 2021(inclusief voortgangsinformatie)

nummer	datum	agendapunt	portefeuille	onderwerp	streefdatum, antwoord, stavaza
(252/763) 20/T559	Raad 03-12-20	Programmabegroting 2021-2024	Dierenwelzijn	M402 Inzicht in inspanningen en resultaten diervriendelijk bouwen	24-06-21 *(stand van zaken) Hierover wordt gerapporteerd in het Duurzaamheidsverslag, naar verwachting in Q2.*
(254/763) 20/T557	Raad 03-12-20	Programmabegroting 2021-2024	Dierenwelzijn	M399 Scherpere indicator 'Evenementen met dieren'	24-06-21 *(stand van zaken) Voorjaarsnota 2021*
(322/763) 20/T494	cie. S&R 19-11-20	Programmabegroting 2021	Dierenwelzijn	De raad ontvangt in 1e kwartaal 2021 informatie over (de kippen in) het Julianapark	31-03-21 *(stand van zaken) Vertraagd door vogelgriep. Schuift door naar Q2.*
(323/763) 20/T493	cie. S&R 19-11-20	Programmabegroting 2021	Dierenwelzijn	De raad ontvangt in 2e kwartaal 2021 een terugkoppeling van gesprekken met de beheerders van de dierenweides over een nieuwe regeling	30-06-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(627/763) 19/T552	Raad 05-12-19	Nota Dierenwelzijn	Dierenwelzijn	M455 Verbeter Vissenwelzijn	31-03-21 *(stand van zaken) Motie is overgenomen met duiding van de verschillende bullets. Eerste bullet: in gesprek te gaan met AUHV (minimaal over voorlichting). Tweede bullet: tijdig informeren van raad over contract AUHV. Derde bullet is in gesprek gaan met partners (via VBC of andersoortig). De raad wordt hierover in Q2 2021 geïnformeerd.*
(660/763) 19/T488	cie. S&R 07-11-19	Raadsvoorstel Nota Dierenwelzijn - minimabeleid rondom huisdieren	Dierenwelzijn	De wethouder koppelt in het eerste kwartaal van 2020 haar bevindingen van de gesprekken met Amsterdam en Rotterdam over het minimabeleid rondom huisdieren in deze steden per raadsbrief aan de raad terug.	30-11-20 *(stand van zaken) Dit project is vertraagd vanwege corona. Volgt in Q2.*
(5/763) 21/M51	Raad 25-03-21	raadsvoorstel Aanvullende bijdrage La Vuelta Holanda	Economische Zaken	M51 Geen extra bijdrage naar Vuelta	30-09-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(85/763) 21/T79	Vragenuur 11-02-21	Vragen van mevrouw Deldjou Fard (GroenLinks), de heer Dekker (GroenLinks) en de heer Van der Zweth (PvdA) inzake "Laat de winkel van Stichting Terre des Hommes niet door het ijs zakken".	Economische Zaken	Vragen van mevrouw Deldjou Fard (GroenLinks), de heer Dekker (GroenLinks) en de heer Van der Zweth (PvdA) inzake "Laat de winkel van Stichting Terre des Hommes niet door het ijs zakken". Wethouder Verschuure zal samen met het wijkbureau bekijken of via lokaal maatwerk een oplossing kan worden gevonden voor de winkel van Terre des Hommes en de raad daarover per raadsbrief informeren voor 1 april 2021.	31-03-21 *(stand van zaken) Terres des Hommes is weer in overleg met de verhuurder over de huur. We wachten deze gesprekken eerst af.*
(205/763) 20/M459	Raad 17-12-20	Raadsvoorstel Verordening Bedrijveninvesteringszone (BIZ) Woonboulevard 2021	Economische Zaken	M459 Bezoekers zijn geen marketingdata	31-03-21 Afgehandeld met de brief 'Bedrijveninvesteringszone woonboulevard' verstuurd aan raad op 24 maart met als kenmerk 8095864/20210308.

Lijst toezeggingen-moties-brieven SR dd29 maart 2021(inclusief voortgangsinformatie)

nummer	datum	agendapunt	portefeuille	onderwerp	streefdatum, antwoord, stavaza
(206/763) 20/M458	Raad 17-12-20	RV Voortzetting Wijkontwikkelmaatschappij Noordwest en collegevoorstel Intentieovereenkomst	Economische Zaken	M458 Wijkontwikkelingsmaatschappij tijdig evalueren en versterken met partners	31-12-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(228/763) 20/T588	cie. S&R 10-12-20	Raadsvoorstel Verordening Bedrijveninvesteringszone (BIZ) Woonboulevard 2021-2025	Economische Zaken	De wethouder zegt toe dat hij de raad terugkoppelt in Q1 2021 over de uitkomsten van de draagvlakmeting (i.h.k.v. de BIZ).	01-04-21 Afgehandeld met de brief 'Bedrijveninvesteringszone woonboulevard' verstuurd aan raad op 24 maart met als kenmerk 8095864/20210308.
(350/763) 20/T459	cie. S&R 18-11-20	Programmabegroting 2021	Economische Zaken	De wethouder zegt toe dat hij in Q2 2021 via een raadsbrief de raad informeert over de uitwerking KPI over de maatschappelijke meerwaarde	30-06-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(351/763) 20/T458	cie. S&R 18-11-20	Programmabegroting 2021	Economische Zaken	De wethouder zegt toe dat hij in Q1 2021 via een raadsbrief richting de raad terug komt op de Ontwikkelingsmaatschappij Utrecht (kaders en financiën)	31-03-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(352/763) 20/T457	cie. S&R 18-11-20	Programmabegroting 2021	Economische Zaken	De wethouder zegt toe dat hij in Q2 2021 met een plan van aanpak richting de raad komt met daarin hoe hij met kwetsbare winkelgebieden om wil gaan, inclusief hoe de aangepaste BSSB-regeling eruit ziet.	30-06-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(389/763) 20/T409	cie. S&R 12-11-20	Raadsvoorstel Voortzetting Wijkontwikkelmaatschappij Noordwest en collegevoorstel Intentieovereenkomst	Economische Zaken	De wethouder zegt toe een evaluatie over 5 jaar (ook van het instrument wom) uit voeren en op te nemen in het (aangepaste en met de raad gedeelde) bedrijfsplan (met de nieuwe partners).	28-11-25 *(antwoord niet aangegeven)*
(390/763) 20/T408	cie. S&R 12-11-20	Raadsvoorstel Voortzetting Wijkontwikkelmaatschappij Noordwest en collegevoorstel Intentieovereenkomst	Economische Zaken	De wethouder zegt toe het aangepaste bedrijfsplan van de WOM NW in april 2021 aan de raad toe te sturen	30-04-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(509/763) 20/T242	Raad 16-07-20	Kaderbrief	Economische Zaken	M229 Utrecht verklein het risico op een nieuwe pandemie	31-07-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(540/763) 20/M140	Raad 09-07-20	Actule moties	Economische Zaken	M140 soepele vergunningen bij versoepelingen	31-12-20 *(stand van zaken) Uitgesteld vanwege corona*
(565/763) 20/T142	cie. S&R 23-06-20	Jaarstukken 2019	Economische Zaken	De wethouder zal de raad blijven informeren over de gesprekken met de provincie over de kantorenmarkt.	31-12-20 Afgedaan met Raadsbrief Ontwikkelingen vastgoedmarkt verstuurd op 9 maart 2021 met als kenmerk 8635482.

Lijst toezeggingen-moties-brieven SR dd29 maart 2021(inclusief voortgangsinformatie)

nummer	datum	agendapunt	portefeuille	onderwerp	streefdatum, antwoord, stavaza
(597/763) 20/T47	Vragenuur 06-02-20	Vragen van mevrouw Bijsterbosch (D66) en mevrouw Zwinkels (CDA) inzake Rood Noot in nood?	Economische Zaken	Vragen van mevrouw Bijsterbosch (D66) en mevrouw Zwinkels (CDA) inzake Rood Noot in nood? Wethouder Verschuure zal de raad aan het einde van het jaar of in 2021 laten weten of de EFRO-subsidie daadwerkelijk is toegekend.	31-01-21 *(stand van zaken) We informeren de raad over deze EFRO subsidie via de verantwoording (Jaarstukken) over 2020. De verantwoording van het EFRO 'Kansen voor West II' programma staat in de bijlage externe subsidieprogramma's.*
(653/763) 19/T516	Raad 14-11-19	Programmabegroting 2020	Economische Zaken	M379 Regeldruk Festivals	20-04-20 In 2020 zijn de leges niet verder verhoogd muv marginale verhoging (inflatiecorrectie). De legesverordening 2020 is tevens door de raad vastgesteld. Inmiddels in in raadsbrief update coronavirus van 3 februari toegezegd dat de leges ook in 2021 niet verhoogd worden.
(19/763) 21/T117	cie. S&R 18-03-21	Raadsbrief Visie biomassagebruik	Energie	De raad ontvangt in Q2 2021 een toelichting op de rol die de omgevingswet wel of niet kan spelen op het vergroten van de lokale invloed op vergunningen voor biomassa-installaties	30-06-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(130/763) 21/T54	Raad 04-02-21	Raadsbrief Transitievisie Warmte, deel I en II	Energie	De raad ontvangt in de tweede helft van 2021 het raadsvoorstel Transitievisie Warmte deel II ter besluitvorming.	30-09-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(131/763) 21/T53	Raad 04-02-21	Raadsbrief Transitievisie Warmte, deel I en II	Energie	De raad ontvangt in Q1 van 2021 het raadsvoorstel Transitievisie Warmte deel I ter besluitvorming.	25-03-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(174/763) 21/T26	Raad 21-01-21	LIS raad 21 januari 2021	Energie	Raadsbrief Beantwoording vragen uit Raadsinformatiebijeenkomst Energieopslag. De raad ontvangt naar verwachting in Q4 2021 het nieuwe beleid voor bodemenergie.	09-12-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(176/763) 21/T24	Raad 21-01-21	LIS raad 21 januari 2021	Energie	Raadsbrief Evaluatie kredietverstrekking Stichting Energietransitie Utrecht aan Alliantie+ De raad ontvangt uiterlijk Q3 van 2021 de uitkomst van de evaluatie van de kluswoningen (NoM renovatie-woningen) in Kanaleneiland	03-09-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(214/763) 20/T601	Raad 17-12-20	LIS raad 17 december 2020	Energie	Raadsbrief Participatie energietransitie en Stadsgesprek Nieuwe Energie. De raad ontvangt medio 2021 de opbrengst van het stadsgesprek Nieuwe Energie in de vorm van 'Spelregels Energietransitie Utrecht' en van een nieuw visiedocument op de energietransitie.	22-04-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(215/763) 20/T600	Raad 17-12-20	LIS raad 17 december 2020	Energie	Raadsbrief Stand van zaken zon op dak. De raad ontvangt in het 2e kwartaal 2021 de resultaten van het onderzoek naar het verhogen van de ambities op het gebied van zon op dak richting 2025 en 2030 en van het onderzoek naar het verhogen van de benuttingsgraad van daken voor zon.	03-06-21 *(antwoord niet aangegeven)*

Lijst toezeggingen-moties-brieven SR dd29 maart 2021(inclusief voortgangsinformatie)

nummer	datum	agendapunt	portefeuille	onderwerp	streefdatum, antwoord, stavaza
(216/763) 20/T599	Raad 17-12-20	LIS raad 17 december 2020	Energie	Raadsbrief Voortgang Overvecht-Noord aardgasvrij. De in de brief genoemde toezegging wordt toegevoegd aan toezegging 20/T336 in de lijst van toezeggingen: De raad ontvangt eind 2021 het wijkuitvoeringsplan voor de energietransitie in Overvecht-Noord.	02-12-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(217/763) 20/T598	Raad 17-12-20	LIS raad 17 december 2020	Energie	Raadsbrief Toelichting 3,75 miljoen voor Overvecht-Noord. De raad ontvangt in het 3e kwartaal 2021 de uitkomsten van deelonderzoeken om tot een sluitende businesscase te komen voor diverse alternatieve warmteoplossingen in Overvecht-Noord.	30-09-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(309/763) 20/T510	cie. S&R 19-11-20	Programmabegroting 2021	Energie	Wethouder van Hooijdonk zal de raad in het eerste kwartaal van 2021 informeren over de vergunningsplicht bij na-isolatie van woningen.	31-03-21 *(stand van zaken) Volgt in Q1 2021*
(424/763) 20/M314	Raad 15-10-20	Verruiming algemene verklaring geen bedenkingen voor 2 zonne-energieprojecten Haarrijnseplas en geluidswal A12	Energie	M314 Duidelijke kaders voor zonne-energieprojecten en hun omgeving	15-01-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(452/763) 20/T348	cie. S&R 24-09-20	Raadsvoorstel Verruiming van de algemene verklaring van geen bedenkingen voor zonne-energieproject Meijewetering	Energie	De wethouder zegt toe de raad voor eind 2020 een reflectie te sturen op het proces rondom Meijewetering met leerpunten voor andere zonne-energieprojecten.	31-12-20 *(stand van zaken) Loopt*
(461/763) 20/T336	Raad 17-09-20	LIS raad 17 september 2020	Energie	Het Wijkuitvoeringsplan (WUP) voor Overvecht Noord zal in concept en op hoofdlijnen naar verwachting eind 2021 gereed zijn.	11-11-21 *(stand van zaken) loopt.*
(463/763) 20/T330	Raad 17-09-20	LIS raad 17 september 2020	Energie	Na het zomerreces (2020) ontvangt de raad de resultaten van de stakeholdersgesprekken over de visie op de regierol van de gemeente bij de aanleg van collectieve warmtenetten.	31-03-21 *(stand van zaken) volgt in q1 2021*
(478/763) 20/T305	Raad 17-09-20	Raadsvoorstel Ontwerp-Regionale Energiestrategie en concept-bod	Energie	M276 Natuur en duurzame energie	31-12-20 *(antwoord niet aangegeven)*
(496/763) 20/T260	Raad 20-02-20	LIS/ Raadsbrief Elektrisch koken Overvecht-Noord	Energie	De wethouder zegt toe de raad eind 2020 een bestemmingsplan met verbrede reikwijdte ter besluitvorming voor te leggen geldend voor Overvecht-Noord om daar onder voorwaarden geen kookgas meer te kunnen gebruiken.	31-12-20 *(antwoord niet aangegeven)*
(501/763) 20/M195	Raad 16-07-20	Actuele moties	Energie	M195 Inkoop gemeentelijk gas	31-12-20 *(stand van zaken) Loopt.*

Lijst toezeggingen-moties-brieven SR dd29 maart 2021(inclusief voortgangsinformatie)

nummer	datum	agendapunt	portefeuille	onderwerp	streefdatum, antwoord, stavaza
(517/763) 20/T230	Raad 09-07-20	Raadsvoorstel Visie en uitnodigingskader Energielandschap Rijnenburg en Reijerscop	Energie	M190 Zonne-thermie	23-07-21 *(stand van zaken) Loopt*
(518/763) 20/T229	Raad 09-07-20	Raadsvoorstel Visie en uitnodigingskader Energielandschap Rijnenburg en Reijerscop	Energie	M185 Nedereindse plas	23-07-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(527/763) 20/M192	Raad 09-07-20	Raadsvoorstel Visie en uitnodigingskader Energielandschap Rijnenburg en Reijerscop	Energie	M192 Zorg voor juridische houdbaarheid van eisen aan slagschaduw	31-12-20 *(stand van zaken) volgt*
(528/763) 20/M176	Raad 09-07-20	Raadsvoorstel Visie en uitnodigingskader Energielandschap Rijnenburg en Reijerscop	Energie	Motie roei-, sport- en recreatiewater in Rijnenburg	31-12-20 *(stand van zaken) Volgt*
(576/763) 20/T127	Raad 18-06-20	RV Op weg naar een Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040	Energie	M114 Energie-opwekken met ambitie	31-12-21 *(stand van zaken) Deze motie is verbonden aan de RSU. Deze wordt in 2021 verwacht.*
(630/763) 19/T541	Raad 21-11-19	Lijst Ingekomen Stukken	Energie	In december 2020 raadsvoorstel over de mogelijke besluitvormingstrajecten bij aardgasvrij maken van Overvecht-Noord, met specifieke rollen en taken van de raad daarin.	04-03-21 *(stand van zaken) Loopt.*
(663/763) 19/T479	cie. S&R 31-10-19	PB 2020 - energienet van de toekomst	Energie	De wethouder zegt toe om de raad in tweede helft 2020 inzicht te geven in het energienet van de toekomst.	01-01-21 Op 24 november 2020 is er een RIB georganiseerd over energieopslag.
(690/763) 19/M300	Raad 03-10-19	RV Startnotitie RES U16	Energie	M300 biomassa in RES	30-09-21 *(stand van zaken) Bij vaststelling van de RES in Q2/Q3 21*
(691/763) 19/M299	Raad 03-10-19	RV Startnotitie RES U16	Energie	M299 Industrie en kantorenpark in Utrecht dragen aan de energietransitie	30-09-21 *(stand van zaken) Bij vaststelling van de RES in Q2/Q3 21*
(692/763) 19/M298	Raad 03-10-19	RV Startnotitie RES U16	Energie	M298 regionaal afstemmen van legekosten voor vergunningen duurzame energieopwekking	30-09-21 *(stand van zaken) Bij vaststelling van de RES in Q2/Q3 21*
(693/763) 19/M297	Raad 03-10-19	RV Startnotitie Regionale Energietransitie U16	Energie	M297 RES voor en door de stad	30-09-21 *(stand van zaken) Bij vaststelling van de RES in Q2/Q3 21*
(694/763) 19/M295	Raad 03-10-19	RV Startnotitie Regionale Energiestrategie U16	Energie	M295 50% Lokaal eigenaarschap	30-09-21 *(stand van zaken) Bij vaststelling van de RES in Q2/Q3 21*
(183/763) 21/LIS1	Raad 13-01-21		Erfgoed	LIS raadsvergadering d.d. 21 januari 2021. De heer M.R. de Graad over Cultuurhistorische waarden LTS Pagelaan Utrecht. Behandeladvies griffie: Ter afdoening in handen stellen van het college. De raad ontvangt een afschrift van het antwoord.	24-02-21 *(stand van zaken) Advies vanuit Erfgoed wacht nog op een bezoek aan het schoolgebouw. Dhr. de Graad wordt over de stand van zaken geïnformeerd vanuit de afdeling Erfgoed.*

Lijst toezeggingen-moties-brieven SR dd29 maart 2021(inclusief voortgangsinformatie)

nummer	datum	agendapunt	portefeuille	onderwerp	streefdatum, antwoord, stavaza
(420/763) 20/LIS59	Raad 29-10-20		Erfgoed	LIS raadsvergadering d.d. 5 november 2020. De heer B. van Diest over Utrechts historisch erfgoed - (geen) beleid. Afdoeningsvoorstel griffie: Ter afdoening in handen stellen van het college. De raad ontvangt een afschrift van het antwoord	10-12-20 *(stand van zaken) Mondelinge Vragen van de raad over dit onderwerp zijn beantwoord.*
(674/763) 19/T425	cie. S&R 30-10-19	PB 2020 - Erfgoed - toegankelijkheid	Erfgoed	In de eerstvolgende aanpassing (eind 2020) voor het Utrechtse restauratiefonds heeft de wethouder aandacht voor verruiming van de toegankelijkheid voor mensen met een visuele of motorische beperking in het bijzonder voor monumenten, horeca, winkels met een soort van publieke functie	31-12-20 *(stand van zaken) In de raadsbrief over diverse onderwerpen Erfgoed van 1 december 2020 (kenmerk 8219305) is de raad geïnformeerd over aanpassing van het Utrechts Restauratiefonds en specifiek over het verbeteren van toegankelijkheid opnemen in de herziene financieringsregeling.*
(7/763) 21/T123	Raad 25-03-21	Actuele moties	Groen	M47 Raad eerst aan zet voor betere recreatieplek	31-07-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(105/763) 21/T68	Raad 18-02-21	Raadsbrief Startdocument Ockhuizen	Groen	De raad ontvangt naar verwachting eind 2021 een voorstel voor een IPvE voor het gebied Ockhuizen.	02-12-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(121/763) 21/T56	cie. S&R 11-02-21	Raadsvoorstel Reactie op memo Toekomst samenwerking van Recreatieschappen	Groen	De raad ontvangt in Q2 2021 een brief over groen groeit mee en de Utrechtse inzet op de ontwikkeling van groen en recreatie om de stad	30-07-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(133/763) 21/T51	Raad 04-02-21	Raadsbrief Bomenweggeefactie en herinneringsbomen	Groen	De raad ontvangt uiterlijk Q3 van 2021 informatie over het verloop van de bomenweggeefactie en het planten van de herinneringsbomen.	15-07-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(324/763) 20/T492	cie. S&R 19-11-20	Programmabegroting 2021	Groen	De raad ontvangt in 3e kwartaal 2021 een brief over het verder realiseren van de groenstrategie als uitwerking van de RSU	30-09-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(325/763) 20/T491	cie. S&R 19-11-20	Programmabegroting 2021	Groen	De raad ontvangt in 2e kwartaal 2021 een brief over biodiversiteit	30-06-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(326/763) 20/T490	cie. S&R 19-11-20	Programmabegroting 2021	Groen	De raad ontvangt in 1e kwartaal 2021 informatie over een mogelijke verbreding van het initiatief in Hoograven waar bewoners een briefje in de bus ontvingen met gesuggereerde wandelroutes in de buurt	31-03-21 *(stand van zaken) Dit was een initiatief van het wijkbureau. Bij navraag bij andere wijkbureaus bleek dat hier geen capaciteit voor is. Door corona en capaciteitsproblemen hebben we nog geen vervolgoverleg kunnen plannen. In Hoograven volgt een bodemonderzoek ter voorbereiding van een wandelpad langs het water. Dit is onderdeel van Groene Ommetjes: we werken aan een website, waar alle groene ommetjes en routes (op basis van input en initiatieven van bewoners) te vinden zullen zijn. We streven ernaar deze later dit jaar te publiceren.*
(327/763) 20/T489	cie. S&R 19-11-20	Programmabegroting 2021	Groen	De raad ontvangt in 1e helft 2021 een plan over de inrichting van de recreatiefunctie in de regio (recreatieschappen)	30-09-21 *(stand van zaken) Planvorming vindt plaats in eerste helft 2021. De raad wordt hierover in Q3 2021 geïnformeerd.*

Lijst toezeggingen-moties-brieven SR dd29 maart 2021(inclusief voortgangsinformatie)

nummer	datum	agendapunt	portefeuille	onderwerp	streefdatum, antwoord, stavaza
(330/763) 20/T486	cie. S&R 19-11-20	Programmabegroting 2021	Groen	De wethouder komt in 1e kwartaal 2021 terug op het bomenbeleid	31-03-21 *(stand van zaken) Wordt Q2 van 2021.*
(342/763) 20/T472	cie. M&S 18-11-20	Programmabegroting 2021	Groen	De wethouder zegt toe in Q1 2021 met een nota speelruimte te komen.	31-03-21 *(stand van zaken) Nog veel onzekerheid over financiën, waardoor Q1 niet haalbaar is. Inzet is Q2.*
(394/763) 20/T404	Raad 05-11-20	LIS raad 5 november 2020	Groen	Raadsbrief Stand van zaken landgoederen. De in de brief genoemde toezegging wordt opgenomen in de lijst van toezeggingen: De raad ontvangt eind 2021 informatie over de ontwikkelingen die de landgoederen raken (o.a. Omgevingsvisie USP, Ontwikkelperspectief Maarschalkerweerd en de verbreding van de A27) en de acties die dat van de landgoederen vraagt met aandacht voor de positie en het toekomstperspectief van de landbouw en de natuur op de landgoederen en de ontwikkelingen langs de Kromme Rijn.	09-12-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(475/763) 20/M281	Raad 17-09-20	Raadsvoorstel Zienswijzen naar recreatieschappen, ontwerp-begroting 2021	Groen	M281 Toegankelijke recreatieterreinen	31-03-21 Zie raadsbrief 'Transitie recreatieschappen en Recreatie Midden-Nederland' van 15 december 2020. Ook wordt dit vanzelfsprekend meegenomen in de planvorming (zie ook 20/T489).
(545/763) 20/T203	cie. S&R 02-07-20	Kaderbrief 2020	Groen	Wethouder Van Hooijdonk zegt toe in de tweede helft van het jaar informatie naar de raad te sturen in het kader van Motie 368: Alle kleine groene beetjes helpen	31-03-21 *(stand van zaken) De raad wordt hierover in Q2 2021 geïnformeerd.*
(744/763) 18/M219	Raad 08-11-18	PB 2018 Speelplekken	Groen	18/M219 Nieuwe speelplekken groen	31-03-21 *(stand van zaken) Motie 18/M219 wordt onderdeel van het nieuwe speelruimtebeleid. In Q2 van 2021 naar raad.*
(757/763) 17/T231	cie. S&R 26-10-17	PGB 2018 Ruimte	Grondzaken	De wethouder zegt toe de raad voor het aflopen van de erfpacht te informeren over de nieuwe invulling van de parkeergarage Paardeveld en Springweg.	31-12-20 *(stand van zaken) Dit wordt betrokken bij diverse uitwerkingen in het kader van de Omgevingsvisie Binnenstad.*
(36/763) 21/T108	Vragenuur 04-03-21	Vragen van de heer De Boer (Stadsbelang Utrecht) inzake Illegale motorcrossers bij Haarrijnseplas, overlast voor Utrechters en bewoners Maarssen.	Handhaving	Wethouder Van Hooijdonk zal de raad berichten of eventuele schade in het gebied kan worden verhaald op de veroorzakers ervan.	30-06-21 *(antwoord niet aangegeven)*

Lijst toezeggingen-moties-brieven SR dd29 maart 2021(inclusief voortgangsinformatie)

nummer	datum	agendapunt	portefeuille	onderwerp	streefdatum, antwoord, stavaza
(25/763) 21/T111	cie. M&S 18-03-21	Raadsbrief invoeren bodycam boa's	Handhaving en vergunningen	De burgemeester zegt toe diepgaander onderzoek te laten verrichten naar het gebruik van de bodycam en van de beelden in de vorm van een monitoring/evaluatie. De uitkomsten worden voor het einde van het jaar gedeeld met de raad	31-12-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(259/763) 20/T552	Raad 03-12-20	Programmabegroting 2021-2024	Handhaving en vergunningen	M390 Geen vertraging voor verkeersveiligheid	28-01-21 Brief aan de Raad op 04-02-2021 verzonden
(378/763) 20/T422	cie. M&S 18-11-20	Programmabegroting 2021	Handhaving en vergunningen	De burgemeester komt in het Q1 met een raadsbrief waarin wordt ingegaan op de mogelijkheid van het gebruik van de scanauto's van Handhaving bij de opsporing van de gestolen auto's (zoals nu gebeurt in Amsterdam).	31-03-21 *(stand van zaken) De toezegging moet verschoven worden naar Q2, met de politie is nadere afstemming noodzakelijk en er moet ook nog nadere toetsing van de techniek plaatsvinden.*
(603/763) 20/M61	Raad 20-02-20	Vaststelling Verordening tot wijziging van de APV Utrecht 2010	Handhaving en vergunningen	M61 extra regels vragen zorgvuldige uitvoering	01-06-20 Zie raadsbrief 'Moties 60 en 61, ondermijningsartikel APV en eerste toepassing' van 9 december 2020 (kenmerk: 7703659)
(245/763) 20/T567	Raad 03-12-20	Programmabegroting 2021-2024	Handhaving EZ	M423 De 25-graden-plusregeling ook laten gelden voor terrassen buiten de binnenstad	04-03-21 *(stand van zaken) Loopt samen op met Horecaverordening. Naar verwachting Q2 besluitvorming door Raad*
(749/763) 18/T230	cie. M&S 16-10-18	PB 2019 - Financiën - Legesverordening	Handhaving EZ	De wethouder zegt toe dat in het tweede kwartaal van 2019 een aanpassing van de legesverordening naar de raad gezonden wordt.	01-07-20 Inmiddels is er een legesverordening 2020 vastgesteld tijdens behandeling van de programmabegroting. Hierin zijn de leges voor evenement conform de wens van de raad slechts marginaal (met de inflatie) verhoogd.
(588/763) 20/T80	cie. S&R 14-05-20	Raadsvoorstel Zienswijzemogelijkheid ontwerp programmabegroting 2021 RUD	Handhaving Milieu	De wethouder vraagt bij de Provincie een overzicht van klachten over BASF op en hoe daarmee omgegaan wordt en stuurt deze zo snel mogelijk naar de raad.	31-12-20 *(stand van zaken) Vierde kwartaal 2020*
(204/763) 20/LIS71	Raad 22-12-20		Handhaving Openbare Ruimte	LIS raad d.d. 21 januari 2021. Bewonersgroep Bomen Oog in Al over zienswijze kap 70 jaar oude boom. Behandeladvies griffie: Ter afdoening in handen stellen van het college. De raad ontvangt een afschrift van het antwoord.	02-02-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(592/763) 20/T53	Vragenuur 13-02-20	Vragen van de heer Van Heuven (PvdD) inzake Kappen met die fietsreclame	Handhaving Openbare Ruimte	Vragen van de heer Van Heuven (PvdD) inzake Kappen met die fietsreclame Wethouder Diepeveen zal bekijken op welke wijze restricties kunnen worden verbonden aan het uitdelen van reclamemateriaal en daar middels een raadsbrief vóór het zomerreces op terugkomen	31-03-21 *(stand van zaken) uitgesteld naar Q1 2021*

Lijst toezeggingen-moties-brieven SR dd29 maart 2021(inclusief voortgangsinformatie)

nummer	datum	agendapunt	portefeuille	onderwerp	streefdatum, antwoord, stavaza
(688/763) 19/LIS67	Raad 10-10-19		Handhaving Ruimtelijke Ontwikkeling	De heer Hofman over standpunt van de gemeente Utrecht panden Burgemeester Reigerstraat. Ter afdoening in handen stellen van het college. De raad ontvangt een afschrift van het antwoord.	21-11-19 *(antwoord niet aangegeven)*
(758/763) 17/Br38	Raad 26-10-17		Handhaving Verkeer en Milieu	Een ingekomen brief d.d. 5 oktober 2017, van C.v.O, alhier, over artikel 5, 'Vrijstellingsverordening inrichtingen milieubeheer'. 17 br. 38 Besloten raad 2 november 2017: besloten is deze brief in handen te stellen van b&w, ter afdoening en een kopie hiervan te sturen aan de raad.	07-12-17 *(antwoord niet aangegeven)*
(756/763) 17/281	Raad 21-12-17	parkeergarage Berlijnplein	Leidsche Rijn	M 281 Parkeergarage Berlijnplein naar de markt wanneer dat kan	31-12-21 *(stand van zaken) De bouw van de parkeergarage duurt tot 2021. Daarna kunnen de gevraagde exploitatiecijfers en overige gevraagde informatie pas geleverd worden. Dit gebeurt tijdens de verantwoording 2021.*
(185/763) 20/T611	cie. S&R 10-12-20	Raadsbrief Huurprijzen Wilhelminawerf	Merwedekanaalzone	De wethouder zegt toe de raad in Q1 2021 een rijke tijdlijn toe te sturen over het dossier Wilhelminawerf. Onderdeel van deze tijdlijn is een reactie op de vraag van het CDA over het overdragen van het project aan een gelieerde partij	31-03-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(186/763) 20/T610	cie. S&R 10-01-20	Raadsbrief Huurprijzen Wilhelminawerf	Merwedekanaalzone	De wethouder zegt toe de raad in het eerste kwartaal van 2021 te informeren over welke verbeteringen in de organisatie zijn en worden doorgevoerd om afspraken met ontwikkelaars te borgen én over de actuele situatie rondom het project Wilhelminawerf	31-03-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(440/763) 20/LIS53	Raad 01-10-20		Merwedekanaalzone	LIS 15/10/20. Belangengroep bewoners houd -rivierenwijk-leefbaar. Waarom worden wij dom gehouden? Afdoeningsadvies Griffie: Ter afdoening in handen stellen van het college. De raad ontvangt een afschrift van het antwoord.	12-11-20 Afschrift van de antwoordbrief over Informatievoorziening Merwedekanaalzone bijgevoegd.

Lijst toezeggingen-moties-brieven SR dd29 maart 2021(inclusief voortgangsinformatie)

nummer	datum	agendapunt	portefeuille	onderwerp	streefdatum, antwoord, stavaza
(741/763) 19/BRF10	Raad 03-02-19		Merwedekanaalzone	Mail Werkgroep Houd Rivierenwijk Leefbaar over beëindiging deelname Opdrachtgeversgroep. Ter afdoening in handen stellen van het college. De raad ontvangt een afschrift van het antwoord. 11/2 Ontvangstbevestiging verzonden	01-07-19 De brief van Houd Rivierenwijk Leefbaar was een mededeling over het beëindigen van deelname aan de Opdrachtgeversgroep, waar geen verdere reactie op nodig was. Met enige regelmaat zijn we nog steeds in gesprek met de werkgroep Houd Rivierenwijk Leefbaar om hen te informeren over de plannen voor de Merwedekanaalzone. Tijdens de inspraakperiode begin 2020 over de plannen, hebben zij ook gelegenheid gekregen bij de plenaire bijeenkomsten om hun standpunt toe te lichten.
(68/763) 21/LIS17	Raad 11-03-21		Milieu en Emissieloos Vervoer	LIS raad 25 maart 2021. Mobilisation for the Environment over Particuliere Houtstook. Behandeladvies griffie: ter afdoening in handen stellen van het college. De raad ontvangt een afschrift van het antwoord.	22-04-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(110/763) 21/LIS14	Raad 17-02-21		Milieu en Emissieloos Vervoer	Raad 11 maart 2021 komt te vervallen! Deze brief wordt nu op LIS raad 25 maart 2021 geplaatst. LIS raad 11 maart 2021. De heer B. Veraar over verwisseling van persoonsgegevens in aankondiging Snorfiets naar de rijbaan. Griffie: ter afdoening in handen stellen van het college. Afschrift naar raad is niet nodig.	31-03-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(127/763) 21/LIS11	Raad 11-02-21		Milieu en Emissieloos Vervoer	LIS raadsvergadering 18 februari 2021. Buurtcomitë Stalau over vragen n.a.v. RIVM-briefrapport 2017-0189 Gezonde Omgeving Utrecht. Behandeladvies griffie: ter afdoening in handen stellen college. De raad ontvangt een afschrift van het antwoord.	25-03-21 *(stand van zaken) De beantwoording wordt opgepakt door Ruimte/ Lucht.*
(238/763) 20/T578	Raad 08-12-20	RV Utrecht kiest voor gezonde lucht	Milieu en Emissieloos Vervoer	M443 Pak zinloos stationair draaien mobiele bouwwerktuigen verder aan	20-05-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(310/763) 20/T509	cie. S&R 19-11-20	Programmabegroting 2021	Milieu en Emissieloos Vervoer	De wethouder Eerenberg zegt de raad toe bij de duurzaamheidsrapportage in het 2e kwartaal van 2021 terug te komen op het opnemen van indicatoren voor trillingshinder.	30-06-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(311/763) 20/T508	cie. S&R 19-11-20	Programmabegroting 2021	Milieu en Emissieloos Vervoer	Wethouder Eerenberg zegt toe de raad in het eerste kwartaal 2021 een brief te sturen over stadslogistiek met daarin veel aandacht voor de rol van hubs.	31-03-21 *(antwoord niet aangegeven)*

Lijst toezeggingen-moties-brieven SR dd29 maart 2021(inclusief voortgangsinformatie)

nummer	datum	agendapunt	portefeuille	onderwerp	streefdatum, antwoord, stavaza
(418/763) 20/T383	cie. S&R 29-10-20	Raadsvoorstel Utrecht kiest voor gezonde lucht	Milieu en Emissieloos Vervoer	De wethouder koppelt in Q2 2021 via een raadsbrief aan de raad terug over 1) wat het gesprek met de provincie Utrecht over digitale neuzen heeft opgeleverd, 2) of het gelukt is een wijk te vinden waarmee een experiment voor een houtstookarme wijk gestart kan worden, 3) rapportage over gesprek met collega's uit de regio over milieuzone 4) terugkoppeling gesprek met coöperaties over mogelijkheden dwingend advies en 5) twee vragen die naar Eneco gestuurd zouden worden.	01-07-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(419/763) 20/T381	cie. S&R 29-10-20	Raadsvoorstel Utrecht kiest voor gezonde lucht	Milieu en Emissieloos Vervoer	De wethouder zegt toe dat hij een routekaart tot de besluitvorming 2023 gaat vormgeven met daarin de elementen monitoring (met luchtkwaliteit en verkeer), subsidieregeling, communicatie, perspectief, impact op de stad, en de impact op Lage Weide en deze aan de raad stuurt in het 4e kwartaal 2021.	31-12-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(425/763) 20/T379	Raad 15-10-20	LIS raad 15 oktober 2020, raadsbrief Handhavingsvoorbeeld Rotterdam aanpak geluidsoverlast van verkeer	Milieu en Emissieloos Vervoer	Het college zegt toe de raad te informeren over de mogelijkheid om een zogenaamde 'Lawaaiflitspaal' in te zetten zodra de technische en juridische randvoorwaarden voldoende duidelijk zijn.	31-12-21 *(stand van zaken) Q4 2021*
(448/763) 20/T356	Raad 01-10-20	LIS raad 1 oktober 2020	Milieu en Emissieloos Vervoer	Raadsbrief Voortgang toezegging Geluid en Gezondheid. Vanaf september worden de enquêtes ten behoeve van de gezondheidsmonitor verstuurd en ongeveer in april 2021 zal de data beschikbaar komen waarna de analyses kunnen starten. Wij brengen u voor die tijd op de hoogte van de uitkomst van het gesprek met het RIVM en zullen tevens terugkomen op dit onderwerp in het kader van de Geluidnota Utrecht waar het aspect gezondheid zeker een prominente plaats zal hebben.	18-03-21 *(stand van zaken) Loopt.*
(456/763) 20/T342	cie. S&R 24-09-20	Raadsvoorstel Keuze scenario sanering Nedereindse Plas	Milieu en Emissieloos Vervoer	De wethouder zegt toe om bij de BERAP 2021 de raad het voorstel te doen over hoe de reserve Nedereindse Plas in te zetten	31-05-21 *(stand van zaken) Loopt.*
(687/763) 19/LIS71	Raad 10-10-19		Milieu en Emissieloos Vervoer	Mail van de heer K. van Oosten over miljoenen autokilometers minder in Utrecht, hoe kan dat ? Verzoek om opheldering. Ter afdoening in handen stellen van het college. De raad ontvangt een afschrift van het antwoord.	21-11-19 *(stand van zaken) Loopt.*

Lijst toezeggingen-moties-brieven SR dd29 maart 2021(inclusief voortgangsinformatie)

nummer	datum	agendapunt	portefeuille	onderwerp	streefdatum, antwoord, stavaza
(9/763) 21/T121	Raad 25-03-21	LIS raad 25 maart 2021	Mobiliteit	Uiterlijk in het derde kwartaal van 2021 ontvangt de raad het concept-Integraal programma van Eisen van de Fietssingel Noord – Weerdsingel Oostzijde	09-09-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(50/763) 21/T97	Raad 04-02-21	RV Vrijgave Uitvoeringskrediet Westelijke Stadsboulevard	Mobiliteit	Wethouder Van Hooijdonk zal een toets laten uitvoeren op de veiligheidsaspecten van het ontwerp dat er nu voor de Majellaknoop ligt.	31-12-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(51/763) 21/T96	Raad 04-02-21	Raadsvoorstel Vrijgave uitvoeringskrediet Westelijke Stadsboulevard	Mobiliteit	Wethouder Van Hooijdonkzal over het behoud van de parkeerplaatsen op de ventweg Cartesiusweg een gesprek voeren met de bewoners.	31-08-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(139/763) 21/T45	Raad 04-02-21	RV Vrijgave Uitvoeringskrediet Westelijke Stadsboulevard	Mobiliteit	M31 Tweede kans bomen Majellaknoop	31-05-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(140/763) 21/T44	Raad 04-02-21	RV Vrijgave Uitvoeringskrediet Westelijke Stadsboulevard	Mobiliteit	M26 Minder verkeer door de wijk en meer door de Nouw2 naar de snelweg	30-06-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(141/763) 21/M27	Raad 04-02-21	RV Vrijgave Uitvoeringskrediet Westelijke Stadsboulevard	Mobiliteit	M27 Behoud Parkeerplaatsen ventweg Cartesiusweg	07-05-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(145/763) 21/T43	cie. S&R 28-01-21	Oplossen parkeerproblemen Rachmaninoff	Mobiliteit	De wethouder zegt toe in februari de raad te informeren over de met de projectontwikkelaar gemaakte afspraken (inclusief tijdlijn) en zal de onderliggende stukken naar de raad zenden. Ook zal de brief ingaan op de gebruikte berekening voor het aantal parkeerplekken rond het Rachmaninoff complex en mogelijke oplossingen voor het probleem.	26-02-21 Deze is afgedaan op 9 maart 2021 door middel van de brief: raadsbrief parkeerprobleem Rachmaninoffplantsoen.
(167/763) 21/M10	Raad 21-01-21	RV Ontwikkelkader 2e Daalsedijk	Mobiliteit	M10 2e Daalsedijk-Fietstunnel Boorstraat	30-06-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(222/763) 20/T592	Raad 17-12-20	RV Aanpassen voorwaarde opheffen parkeerplaatsen binnenstad	Mobiliteit	M456 Maak gebruik van CBS cijfers	18-03-21 *(stand van zaken) Deze worden opgenomen in de eerstvolgende mobiliteitsmonitor.*
(223/763) 20/T591	Raad 17-12-20	RV Aanpassen voorwaarde opheffen parkeerplaatsen binnenstad	Mobiliteit	M457 Meer ruimte voor de bewonersparticipatie bij de herinrichting van vrijgekomen parkeerplaatsen	18-03-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(224/763) 20/T590	Raad 17-12-20	RV Aanpassen voorwaarde opheffen parkeerplaatsen binnenstad	Mobiliteit	M455 draagvlak bij opheffen parkeerplaatsen	18-03-21 *(antwoord niet aangegeven)*

Lijst toezeggingen-moties-brieven SR dd29 maart 2021(inclusief voortgangsinformatie)

nummer	datum	agendapunt	portefeuille	onderwerp	streefdatum, antwoord, stavaza
(225/763) 20/T589	Raad 17-12-20	Raadsvoorstel Wijziging APV en legesverordening en collegevoorstel Nadere regel ten behoeve van vergunningplicht commercieel aanbieden voertuigen	Mobiliteit	M454 Laadpunten voor elektrische (deel-)mobiliteit	20-05-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(229/763) 20/T587	cie. S&R 10-12-20	Raadsvoorstel Aanpassen voorwaarde opheffen parkeerplaatsen binnenstad	Mobiliteit	De wethouder zegt toe in het eerste half jaar van 2021 de raad te informeren over de locaties van de 40 parkeerplekken die zullen gaan verdwijnen.	01-07-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(230/763) 20/T586	cie. S&R 10-12-20	Raadsvoorstel Wijziging APV en legesverordening en collegevoorstel Nadere regel ten behoeve van vergunningplicht commercieel aanbieden voertuigen	Mobiliteit	De wethouder zegt toe in het 2e kwartaal van 2021 de raad te informeren over de uitkomsten van de selectie van de aanbieders voor deelmobiliteit.	01-07-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(258/763) 20/T553	Raad 03-12-20	Programmabegroting 2021-2024	Mobiliteit	M392 Ruimte voor lopen	25-03-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(261/763) 20/M435	Raad 03-12-20	Programmabegroting 2021-2024	Mobiliteit	M435 Onderzoek doen naar toekomst OV Utrecht	30-06-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(264/763) 20/M433	Raad 03-12-20	Programmabegroting 2021-2024	Mobiliteit	M433 Geluidhinder A12 Hoograven	30-06-21 *(stand van zaken) wordt afgehandeld Q1 2021*
(293/763) 20/T521	Raad 26-11-20	RV Vrijgave krediet Kanaalstraat-Damstraat	Mobiliteit	M355 Doorlopende voetgangersroute	26-02-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(294/763) 20/T520	Raad 26-11-20	RV Vrijgave krediet Kanaalstraat-Damstraat	Mobiliteit	M354 Uitvoering buurtvisie Kanaalstraat-Damstraat	30-06-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(303/763) M342	Raad 26-11-20	Actuele Moties	Mobiliteit	M342 Teleurstelling en onbegrip over Tracébesluit verbreding A27’	31-03-21 De raadsbrief over uitvoering motie 342 is verstuurd op de 17 maart 2021.
(312/763) 20/T507	cie. S&R 19-11-20	Programmabegroting 2021	Mobiliteit	Wethouder van Hooijdonk zegt toe om de raad in het tweede kwartaal van 2021 een reflectie te sturen over de mogelijkheden en randvoorwaarden van het transformeren van 30 km/u-straten naar 15 km/u-straten of woonerven.	30-06-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(313/763) 20/T506	cie. S&R 19-11-20	Programmabegroting 2021	Mobiliteit	Wethouder van Hooijdonk zegt toe om de raad in het eerste kwartaal van 2021 met een brief te informeren over de opritten van de Hogeweidebrug (ook wel: Gele brug) voor fietsers.	31-03-21 *(antwoord niet aangegeven)*

Lijst toezeggingen-moties-brieven SR dd29 maart 2021(inclusief voortgangsinformatie)

nummer	datum	agendapunt	portefeuille	onderwerp	streefdatum, antwoord, stavaza
(391/763) 20/T407	cie. S&R 12-11-20	SV 2020, nr. 125 Fietsroute Singel Noord, Weerdsluis en Weerdsingel	Mobiliteit	Wethouder Van Hooijdonk stuurt de raad in de eerste helft van 2021 nadere informatie over de scenario's die het college hanteert voor de groei van het fietsverkeer waarin een fietsbrug bij de Weerdsluis een rol speelt en de alternatieve mogelijkheden om deze groei op te vangen. De wethouder heeft hierbij in het bijzonder aandacht voor de onderbouwing van de verkeerskundige kant; de inpasbaarheid ten opzicht het aanwezige erfgoed en het bredere gebruik van het weerdsluis-gebied	30-06-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(392/763) 20/T406	cie. S&R 12-11-20	Raadsvoorstel Vrijgave krediet Kanaalstraat - Damstraat en collegevoorstel Vaststelling IPvE/FO	Mobiliteit	Wethouder Van Hooijdonk zegt toe om de raad per mei 2021 te informeren over het voorlopig ontwerp van de herinrichting Kanaalstraat-Damstraat. Daar neemt de wethouder in ieder geval de resultaten van het gesprek met het Stedelijk Overleg Gehandicapten Utrecht (SOLGU) over de herinrichting in mee.	31-05-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(416/763) 20/T386	cie. S&R 29-10-20	Verkeerssituatie Musicallaan/Rijnkennemerlaan	Mobiliteit	Wethouder van Hooijdonk zegt toe om de raad in het eerste kwartaal van 2021 een brief te sturen waarin wordt beschreven hoe het college met een combinatie van de maatregelen Zebrasafe, verhoogde drempel, gesprek met de nabijgelegen school, bewustwording en maatregelen ter voorkoming van het parkeren en keren, de veiligheid van het kruispunt Musicallaan-Rijnkennemerlaan zal verbeteren.	01-04-21 *(stand van zaken) Deze brief is beantwoord op 11 maart 2021: verbeteren verkeersveiligheid Rijnkennemerlaan/Musicallaan*
(464/763) 20/T326	Raad 17-09-20	LIS raad 17 september 2020	Mobiliteit	Het college informeert de raad in het najaar van 2020 over de wijze waarop met de verschillende doelgroepen gecommuniceerd wordt over de bereikbaarheid van tijdens de werkzaamheden aan de ring Utrecht.	30-06-21 *(stand van zaken) Q2 2021*
(474/763) 20/T314	Raad 17-09-20	LIS raad 17 september 2020	Mobiliteit	Het college informeert de raad voor het einde van het jaar (2020) over de integrale afweging die het college maakt n.a.v. de gesprekken met belanghebbenden en belangstellenden over de nieuwe oversteek bij de Weerdsluis en geeft daarbij aan hoe het besluitvormingstraject georganiseerd wordt.	31-03-21 *(stand van zaken) Deze wordt afgehandeld in Q2 2021*
(476/763) 20/T313	Raad 17-09-20	LIS raad 17 september 2020	Mobiliteit	Het college informeert de raad in het vierde kwartaal van 2020 over de definitieve versie van het Integraal Programma van Eisen en het Functioneel Ontwerp van de herinrichting van de Socrateslaan.	30-06-21 *(stand van zaken) Komt in Q2 2021*
(506/763) 20/T250	Raad 16-07-20	Kaderbrief	Mobiliteit	M248 Pilot Anders Werken	30-06-21 *(antwoord niet aangegeven)*

Lijst toezeggingen-moties-brieven SR dd29 maart 2021(inclusief voortgangsinformatie)

nummer	datum	agendapunt	portefeuille	onderwerp	streefdatum, antwoord, stavaza
(515/763) 20/T232	Raad 16-07-20	Meerjarenperspectief Ruimte 2020	Mobiliteit	M202 Noordwest ambities leefbaarheid	30-06-21 *(stand van zaken) Deze wordt afgehandeld in Q2 van 2021.*
(542/763) 20/T216	cie. S&R 02-07-20	Raadsbrief Voorkeursscenario bezuiniging Voorlopig Ontwerp Westelijke Stadsboulevard	Mobiliteit	Wethouder van Hooijdonk zegt toe de raad te informeren over de mogelijkheden om 'Zebra-safe'-signalering toe te passen op de Amsterdamsestraatweg.	30-06-21 *(stand van zaken) Deze wordt afgehandeld in Q2 2021*
(573/763) 20/T130	Raad 18-06-20	RV Vaststelling bestemmingsplan Cartesiusweg	Mobiliteit	M132 Maximale inzet voor maximaal gebruik van P&R's	31-12-21 *(stand van zaken) Motie wordt opgepakt in de module parkeren op afstand, als onderdeel van de nieuwe parkeervisie. Datum aanbieden module aan de raad is Q4 2021.*
(590/763) 20/T67	cie. S&R 23-04-20	Raadsvoorstel Digitalisering gehandicaptenparkeerkaart Wijziging Parkeerbelastingverordening en Parkeerplaatsenverordening	Mobiliteit	Wethouder van Hooijdonk zegt toe om in G4-verband een lobby richting het Rijk voor aanpassing van de regelgeving rond de gehandicaptenparkeerkaart te starten, zodat een digitale gehandicaptenparkeerkaart ook zonder een fysieke gehandicaptenparkeerkaart als parkeerrecht kan gelden, tenzij uit nader juridisch onderzoek blijkt dat het Rijk vanwege Europese regelgeving niet vrij is om deze aanpassing te doen.	30-06-21 *(stand van zaken) De raad wordt hierover in Q2 2021 geïnformeerd.*
(591/763) 20/T66	cie. S&R 23-04-20	Raadsvoorstel Digitalisering gehandicaptenparkeerkaart Wijziging Parkeerbelastingverordening en Parkeerplaatsenverordening	Mobiliteit	Wethouder van Hooijdonk zegt toe om de raad in het najaar te informeren over de conclusies van de gezamenlijke inzet van de gemeente om met de andere G4-gemeenten (Amsterdam, Rotterdam en Den Haag) en de Rijksdienst voor het Wegverkeer (RDW) te komen tot een landelijke oplossing voor de digitalisering van de gehandicaptenparkeerkaart.	30-06-21 *(stand van zaken) De raad wordt hierover in Q2 2021 geïnformeerd.*
(623/763) 19/M484	Raad 19-12-19	23 Raadsvoorstel Vaststellen variant voor herinrichting Maliebaan	Mobiliteit	M484 Trillingen in kaart	25-06-20 *(stand van zaken) bij het IPvE Maliebaan*
(652/763) 19/T522	Raad 14-11-19	Programmabegroting	Mobiliteit	M391 Van parkeerautomaat naar parkeerapp	31-12-21 *(stand van zaken) Toezegging volgt in de module Parkeren Openbare Ruimte van de Parkeervisie. Datum aanbieden module aan de raad is Q4 2021.*
(657/763) 19/T502	Raad 21-11-19	LIS raadsvergadering d.d. 21 november 2019	Mobiliteit	Aangenomen behandeladvies in raadsvergadering d.d. 21 november 2019: brief voor kennisgeving aannemen met dien verstande dat de genoemde toezegging wordt opgenomen in de lijsten van toezeggingen: de raad zal medio 2020 worden geïnformeerd over de resultaten van onderzoek naar een nieuwe oversteek bij de Weerdsluis.	31-03-21 *(stand van zaken) Raadsbrief verstuurd op 24-7-2020. Raadsbrief stand van zaken fietssingel-Noord. In Q1 2021 komen we terug op het onderzoek.*

Lijst toezeggingen-moties-brieven SR dd29 maart 2021(inclusief voortgangsinformatie)

nummer	datum	agendapunt	portefeuille	onderwerp	streefdatum, antwoord, stavaza
(659/763) 19/T490	cie. S&R 07-11-19	Raadsbrief Evaluatie en continuering uitbreiding voetgangersgebied - communicatie	Mobiliteit	De wethouder zegt toe om de raad te informeren in eerste kwartaal 2020 over de wijze waarop het college dynamische communicatie wil inzetten in voetgangersgebieden/gemengde gebieden.	30-06-21 *(stand van zaken) Hierover wordt u in Q2 2021 geinformeerd.*
(664/763) 19/T474	cie. S&R 31-10-19	PB 2020 - parkeerautomatenplan	Mobiliteit	De wethouder zegt toe om in het tweede kwartaal van 2020 de raad te informeren over een parkeerautomatenplan, bij de aanbieding van de parkeervisie aan de raad.	31-12-21 *(stand van zaken) Dit wordt opgenomen in de module aanpak parkeren openbare ruimte, die aan de raad in Q4 2021 wordt voorgelegd.*
(665/763) 19/T473	cie. S&R 31-10-19	PB 2020 - parkeren op afstand (P+R)	Mobiliteit	De wethouder zegt toe om in het tweede kwartaal van 2020 te komen met een voorstel voor parkeren op afstand (P+R)	31-12-21 *(stand van zaken) Dit wordt opgenomen in de module parkeren op afstand, die aan raad in Q4 2021 wordt voorgelegd.*
(675/763) 19/T399	Raad 17-10-19	RV Wiel met spaken	Mobiliteit	M309 OV gebruik in beeld	30-06-21 *(stand van zaken) Q2 2021*
(677/763) 19/M306	Raad 17-10-19	RV Verstedelijkings- en mobiliteitsconcept Wiel met spaken (U Ned)	Mobiliteit	M306 Westraven als echt knooppunt	30-06-21 *(stand van zaken) Q2 2021*
(733/763) 19/T110	Raad 28-03-19	Voorstel Addendum Nota parkeernormen fiets en auto.	Mobiliteit	Wethouder Van Hooijdonk zal benutting van parkeergarages, gekoppeld aan het weghalen van parkeerplekken op straat, omdat we anders wellicht verkeersproblemen veroorzaken, regelen in een van de modules die we hebben aangekondigd voor de eerste helft van 2020. We zullen zeker eerder beginnen met het inventariseren van de ruimte die er is en spreken met de eigenaren, zodat we een beeld krijgen van wat we moeten regelen of afspreken om een goed gebruik voor elkaar te krijgen. Het blijven natuurlijk garages in eigendom van derden. We zijn afhankelijk van hun bereidwilligheid om die open te stellen.	31-12-21 *(stand van zaken) Volgt in de module Parkeren Openbare Ruimte van de Parkeervisie. Datum aanbieden module aan de raad is Q4 2021.*
(737/763) 19/T99	cie. S&R 04-04-19	Noordelijke Randweg Utrecht - beriekbarheid tijdens werkzaamheden	Mobiliteit	De wethouder zegt toe om de raad derde kwartaal 2019 per brief te informeren over de wijze waarop inwoners en bezoekers over de bereikbaarheid van Utrecht wordt geïnformeerd op het moment dat er gewerkt wordt aan de ring.	30-06-21 *(stand van zaken) Q2 2021*
(739/763) 19/T50	cie. S&R 07-03-19	Raadsvoorstel Addendum Nota parkeernormen fiets en auto	Mobiliteit	De wethouder zegt toe de raad in mei 2019 per brief nader te informeren over o.a. de inzet van MAAS (Mobility as a service) en de opbrengst van de pilot in Leidsche Rijn.	31-03-22 *(stand van zaken) Tussenbericht: raadsbrief Acties Mobiliteits- en Verkeersmanagement 2020-2022 van 6 maart jl, de pilot loopt t/m 2021*
(743/763) 18/T298	Raad 01-11-18	Vaststelling IPvE en FO en vrijgave voorbereidingskrediet NRU	Mobiliteit	Wethouder Van Hooijdonk zal in het bomencompensatieplan antwoord geven op de vraag naar de ecologische luchtkwaliteit en klimaatwaarde en het aanplanten van voldoende groen binnen de gemeentegrenzen.	01-07-21 *(stand van zaken) Zie raadsbrief 'Kostenraming Voorlopig Ontwerp Noordelijke Randweg Utrecht (NRU)' van 29 mei 2020, meer duidelijkheid over het vervolgproces voorzien in eerste helft 2021.*

Lijst toezeggingen-moties-brieven SR dd29 maart 2021(inclusief voortgangsinformatie)

nummer	datum	agendapunt	portefeuille	onderwerp	streefdatum, antwoord, stavaza
(746/763) 18/M189	Raad 01-11-18	vaststelling IPvE, FO en NRU	Mobiliteit	M189 vergeet de verkeersveiligheid op het kruispunt Oranjerivierdreef, Einsteindreef en Humberdreef niet	31-03-21 *(stand van zaken) afhandeling van de motie komt in Q1 2021*
(747/763) 18/M188	Raad 01-11-18	vaststelling IPvE, FO en NRU	Mobiliteit	M188 Boter bij de vis deel II	01-07-21 *(stand van zaken) Zie raadsbrief 'Kostenraming Voorlopig Ontwerp Noordelijke Randweg Utrecht (NRU)' van 29 mei 2020, meer duidelijkheid over het vervolgproces voorzien in eerste helft 2021.*
(748/763) 18/M187	Raad 01-11-18	Vaststelling IPvE en FO en vrijgave voorbereidingskrediet NRU	Mobiliteit	M187 Fiets 'm d'r langs	01-07-21 *(stand van zaken) Zie raadsbrief 'Kostenraming Voorlopig Ontwerp Noordelijke Randweg Utrecht (NRU)' van 29 mei 2020; meer duidelijkheid over het vervolgproces voorzien in eerste helft 2021.*
(750/763) 18/T211	cie. S&R 04-10-18	Raadsvoorstel Vaststelling IPvE en FO en vrijgave voorbereidingskrediet Noordelijke Randweg	Mobiliteit	Wethouder van Hooijdonk stuurt het bomencompensatieplan voor de NRU voor oktober 2019 naar de raad, als bijlage bij het voorlopig onderwerp	01-07-21 *(stand van zaken) Zie raadsbrief 'Kostenraming Voorlopig Ontwerp Noordelijke Randweg Utrecht (NRU)' van 29 mei 2020; meer duidelijkheid over het vervolgproces voorzien in eerste helft 2021.*
(753/763) 18/T54	cie. S&R 19-04-18	Raadsvoorstel Vaststelling Taxiverordening 2018 en Tweede wijzigingsverordening legesverordening 2018	Mobiliteit	Wethouder Hooijdonk zegt toe de verordening twee jaar na invoering te evalueren en de raad hierover te informeren.	30-09-21 *(stand van zaken) In verband corona kan er niet geevalueerd worden. Op dit wordt er weinig gebruik gemaakt van taxi's. Deze toezegging wordt afgehandeld in het derde kwartaal 2021.*
(754/763) 18/T52	cie. S&R 19-04-18	Raadsvoorstel Vaststelling Voorlopig Ontwerp en Bestemmingsplan busbaan Dichterswijk	Mobiliteit	Wethouder Hooijdonk zegt toe een half jaar na afronding van het project de maximum snelheid van 30 km en verkeersveiligheid te evalueren en de raad daarover te informeren	31-12-21 *(stand van zaken) Dit volgt te zijner tijd na realisatie van de HOVbaan.*
(755/763) 18/M59	Raad 08-03-18	RV BP Opaalweg, Amthistweg, Tolsteeg	Mobiliteit	M59 Herstel fietsroute Opaalweg-Waterlinieweg	31-03-21 *(stand van zaken) Dit wordt afgehandeld in Q1 2021*
(18/763) 21/LIS19	Raad 23-03-21		Openbare ruimte	LIS raad 8 april 2021. Werkgroep Odenvelt tot de Ham over Uitstel van maaien van plantsoen, velden en bermen. Ter afdoening in handen stellen van het college. De raad ontvangt een afschrift van het antwoord.	04-05-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(38/763) 21/T106	Vragenuur 04-03-21	Vervolgvragen van de heer Schipper (SP) inzake achterstallig onderhoud hekwerk Antoniushof.	Openbare ruimte	Wethouder Diepeveen zal uiterlijk in april a.s. een raadsbrief sturen met nadere informatie over het hekwerk.	30-04-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(45/763) 21/T102	Raad 18-02-21	Raadsvoorstel Nota beheer openbare ruimte.	Openbare ruimte	Wethouder Diepeveen zal in de brief over het circulair werken ingaan op de modulaire openbare ruimte	18-02-22 *(antwoord niet aangegeven)*

Lijst toezeggingen-moties-brieven SR dd29 maart 2021(inclusief voortgangsinformatie)

nummer	datum	agendapunt	portefeuille	onderwerp	streefdatum, antwoord, stavaza
(46/763) 21/T101	Raad 18-02-21	Raadsvoorstel Nota beheer openbare ruimte.	Openbare ruimte	Wethouder Diepeveen zal in de Dakenvisie terugkomen op het beheer van de openbare ruimte op hoogte.	18-02-22 *(antwoord niet aangegeven)*
(47/763) 21/T100	Raad 18-02-21	Raadsvoorstel Nota beheer openbare ruimte.	Openbare ruimte	Wethouder Diepeveen zal voor het nieuwe bladseizoen begint (Q3) komen met een plan waarin wordt bepaald waar bladblazers worden ingezet.	01-07-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(48/763) 21/T99	Raad 18-02-21	Raadsvoorstel Nota beheer openbare ruimte.	Openbare ruimte	Wethouder Diepeveen zal voor de Voorjaarsnota in een brief terugkomen op de gedachte van de CDA-fractie inzake het opslaan van ideeën in de stad.	17-06-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(49/763) 21/T98	Raad 18-02-21	Raadsvoorstel Nota beheer openbare ruimte.	Openbare ruimte	Wethouder Diepeveen zal voor de Voorjaarsnota in een brief apart terugkomen op het circulair werken binnen Stadsbedrijven.	17-06-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(67/763) 21/T82	Raad 10-02-21	Beantwoording SV 2021, nr. 39 over Verzamelvragen Regionale Adaptatiestrategie	Openbare ruimte	De raad ontvangt eind 2021 het uitvoeringsprogramma van de Regionale Adaptatiestrategie (RAS) met bijbehorende planning en financiering.	02-12-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(94/763) 21/T78	Raad 18-02-21	Raadsbrief Evaluatie herplantplicht en bomenbeleid, vaststelling beleidsregel Handhaving illegaal vellen of beschadigen van bomen	Openbare ruimte	De raad ontvangt in 2021 een voorstel voor aanpassing van de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) naar aanleiding van de evaluatie herplantplicht.	16-09-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(95/763) 21/T77	Raad 18-02-21	Raadsbrief Evaluatie herplantplicht en bomenbeleid, vaststelling beleidsregel Handhaving illegaal vellen of beschadigen van bomen	Openbare ruimte	De raad ontvangt voor de zomer 2021 de evaluatie van het bomenbeleid.	15-07-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(98/763) 21/T74	Raad 18-02-21	Raadsbrief Intensiveer het gebruik van de buurtschouw	Openbare ruimte	De raad ontvangt in Q4 2021 informatie over de voortgang op de uitvoering van motie 159 Intensiveer het gebruik van de buurtschouw.	18-11-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(144/763) 21/LIS9	Raad 04-02-21		Openbare ruimte	Op LIS raadsvergadering d.d. 18 februari 2021. Comite Werfkelders Oudegracht over Verzoek om van gedachten te wisselen over inhoud rapport Werfkelders onder druk (Code Oranje Boek) + afschrift brief wethouder Diepeveen van 29 januari 2021. Behandeladvies griffie: ter afdoening in handen stellen van het college. De raad ontvangt een afschrift van het antwoord.	18-03-21 Gesprek tussen comité en wethouder heeft op 12 februari plaatsgevonden.

Lijst toezeggingen-moties-brieven SR dd29 maart 2021(inclusief voortgangsinformatie)

nummer	datum	agendapunt	portefeuille	onderwerp	streefdatum, antwoord, stavaza
(168/763) 21/LIS4	Raad 26-01-21		Openbare ruimte	LIS raadsvergadering 4 februari 2021. De heer I. Theelen over ingebrekestelling Gemeente Utrecht werkzaamheden de Wijde Doelen. Behandeladvies griffie: ter afdoening in handen stellen van het college. De raad ontvangt een afschrift van het antwoord.	09-03-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(170/763) 21/T31	Raad 14-01-21	Vragenuur 14 januari 2021	Openbare ruimte	Vragen van de heer Van Heuven (PvdD) inzake ratten- en muizenvallen. Wethouder Diepeveen zal de raad in Q1 2021 een voorstel voorleggen inzake een voederverbod van dieren in de openbare ruimte.	18-03-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(187/763) 21/T17	cie. S&R 07-01-21	Raadsvoorstel Nota beheer openbare ruimte	Openbare ruimte	De raad ontvangt in Q3 2021 een nieuwe verordening voor kabels en leidingen, met daarbij de samenhang met de nog op te stellen strategie voor de ondergrond. (deze staat al op de lange termijn agenda maar nu met nieuwe deadline)	30-09-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(188/763) 21/T16	cie. S&R 07-01-21	Raadsvoorstel Nota beheer openbare ruimte	Openbare ruimte	De wethouder zegt toe de raad eind 2021 de meerjarige investeringsprogrammering Openbare ruimte toe te sturen alsmede te informeren over de voortgang van de invoering van ontwikkelend beheer. Hierna ontvangt de raad jaarlijks een rapportage over ontwikkelend beheer bij de VJN.	31-12-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(211/763) 20/T605	Raad 17-12-20	LIS raad 17 december 2020	Openbare ruimte	Raadsbrief Voortgangsrapportage essentaksterfte. De raad ontvangt eind 2020 de resultaten van de monitoring van circa 6000 essen op essentaksterkte.	31-12-20 De raad is geïnformeerd op 26 januari 2021.
(219/763) 20/T596	Raad 17-12-20	LIS raad 17 december 2020	Openbare ruimte	Raadsbrief Startnotitie Islamitische begraafplaats. Het college informeert de raad in maart 2021 over de voortgang van het juridisch onderzoek hoe kan worden gekomen tot de exploitant en de realisatie van de Islamitische begraafplaats.	25-03-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(257/763) 20/T554	Raad 03-12-20	Programmabegroting 2021-2024	Openbare ruimte	M393 Slimmer melden	24-06-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(278/763) 20/M387	Raad 03-12-20	Programmabegroting 2021-2024	Openbare ruimte	M387 Geen zesjescultuur wij willen een 7 scoren op de kwaliteit van de openbare ruimte	03-01-22 Het streven naar een 7 op de kwaliteit van de openbare ruimte is opgenomen in de Nota Beheer Openbare Ruimte (vastgesteld door de raad op 18-2-2021)

Lijst toezeggingen-moties-brieven SR dd29 maart 2021(inclusief voortgangsinformatie)

nummer	datum	agendapunt	portefeuille	onderwerp	streefdatum, antwoord, stavaza
(283/763) 20/LIS67	Raad 30-11-20		Openbare ruimte	LIS raad 17/12. VVN over Verkeersveiligheidsadvies herinrichting Tolsteegbarrière e.o. Afdoeningsadvies griffie: ter afdoening in handen stellen van het college. De raad ontvangt een afschrift van het antwoord. De inhoud desgewenst betrekken bij de raadsbrief Herinrichting Tolsteegbarrière en –brug en hier desgewenst actie op ondernemen.	11-01-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(285/763) 20/T536	Raad 26-11-20	LIS raad 26 november 2020	Openbare ruimte	De raad ontvangt in april 2021 het programmaplan wervengebied waarin het advies van de commissie van wijzen wervengebied wordt betrokken.	22-04-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(305/763) 20/T515	cie. S&R 19-11-20	Programmabegroting 2021	Openbare ruimte	Wethouder Verschuure stuurt de raad in het 1e kwartaal 2021 een brief over jongerenplekken in Leidsche Rijn.	31-03-21 *(stand van zaken) Zie raadsbrief 'Meer ruimte voor jongeren' van 26 maart 2021.*
(328/763) 20/T488	cie. S&R 19-11-20	Programmabegroting 2021	Openbare ruimte	Het college komt in de volgende coronaverzamelbrief terug op de punten informatievoorziening in de parken en de stippen op de banken in de openbare ruimte.	31-12-20 Opgenomen in corona-verzamelbrief van 22-1-2021
(331/763) 20/T485	cie. S&R 19-11-20	Programmabegroting 2021	Openbare ruimte	De raad ontvangt bij de Water- en rioleringsvisie, die voor het 1e kwartaal 2021 gepland staat, informatie over groene gevels en de combinatie watertonnen en groene daken	31-03-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(332/763) 20/T484	cie. S&R 19-11-20	Programmabegroting 2021	Openbare ruimte	De raad ontvangt in 1e kwartaal 2021 informatie over de aanpak van zelfbeheer groen	31-03-21 Raadsbrief Actieplan zelfbeheer openbaar groen verstuurd op 23-3-2021
(333/763) 20/T483	cie. S&R 19-11-20	Programmabegroting 2021	Openbare ruimte	De raad ontvangt in 2e kwartaal 2021 nadere informatie over de aanpak Invasieve exoten, inclusief informatie van Rijkswaterstaat en Prorail	30-06-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(428/763) 20/T374	cie. S&R 08-10-20	Maaibeleid	Openbare ruimte	De wethouder zegt toe om in Q4 2021 terug te komen op de effecten van de campagne bloemrijk 030 van Utrecht natuurlijk die in het voorjaar 2021 van start gaat.	31-12-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(429/763) 20/T373	cie. S&R 08-10-20	Maaibeleid	Openbare ruimte	De wethouder zegt toe om de raad in juni 2021 een afwegingskader maaibeleid toe te sturen	30-06-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(439/763) 20/T362	Raad 29-06-20	Raadsbrief Beantwoording vragen RIB wervengebied	Openbare ruimte	In het voorjaar van 2021 ontvangt de raad een voorstel voor het integrale programma Wervengebied en de scope daarvan	22-04-21 *(antwoord niet aangegeven)*

Lijst toezeggingen-moties-brieven SR dd29 maart 2021(inclusief voortgangsinformatie)

nummer	datum	agendapunt	portefeuille	onderwerp	streefdatum, antwoord, stavaza
(447/763) 20/T357	Raad 01-10-20	LIS raad 1 oktober 2020	Openbare ruimte	Raadsbrief Openstelling Nieuwegracht en Kromme Nieuwegracht. De in de brief genoemde toezegging wordt opgenomen in de lijst van toezeggingen: In het voorjaar van 2021 ontvangt de raad de keuzes voor een meer fundamentele aanpak voor het wervengebied, in samenhang met de omgevingsvisie binnenstad en het beleid goederenvervoer.	22-04-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(487/763) 20/T278	Raad 18-06-20	LIS/ Raadsbrief Herijking beleid zelfbeheer voor groen	Openbare ruimte	De raad ontvangt eind 2020 het nieuwe zelfbeheerbeleid voor groen.	31-03-21 Raadsbrief Actieplan zelfbeheer openbaar groen verstuurd op 23-3-2021
(489/763) 20/T273	Raad 28-05-20	LIS/ Raadsbrief Aanpak eikenprocessierups 2020	Openbare ruimte	De raad ontvangt in het laatste kwartaal van 2020 een brief met de evaluatie van de aanpak eikenprocessierups in 2020 met een vooruitblik op de toekomstige bestrijding zonder Xen Tari of nematoden.	01-02-21 Raadsbrief Aanpak Eikenprocessierups Evaluatie 2020 en Plan van Aanpak 2021 verstuurd op 23-3-2021
(505/763) 20/T252	Raad 16-07-20	Kaderbrief	Openbare ruimte	M258 Reserveren voor de toekomst van de Wal- en Kluismuren.	01-07-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(519/763) 20/T227	Raad 09-07-20	Raadsvoorstel Plan van Aanpak Wervengebied	Openbare ruimte	M158 Zicht op volledige dekking	28-05-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(632/763) 19/M438	Raad 21-11-19	Raadsvoorstel Actieprogramma Samen Stad Maken op de Utrechtse Manier	Openbare ruimte	M438 Buurtbijeenkomsten op het plein over kwaliteit openbare ruimte en groen	30-06-21 *(stand van zaken) M438 wordt opgepakt in samenhang met 2019/M147 (Beter in de buurt) Terugkoppeling van M438 vindt uiterlijk plaats in Q2 2021.*
(667/763) 19/T456	cie. S&R 31-10-19	PB 2020 - gescheiden afvalbakken	Openbare ruimte	In Q1 2020 komt de wethouder met een notitie terug in de raad over gescheiden afvalbakken in parken. 23/06/2020: Wordt Q4. Zie Memo Uitstel toezegging: informeren resultaten proef gescheiden afvalbakken	31-03-21 *(stand van zaken) N.a.v. prioritering: in Q1 2021 informeren we de raad over de resultaten van de proef met gescheiden afvalbakken in parken*
(668/763) 19/T454	cie. S&R 31-10-19	PB 2020 - zelfbeheerbeleid	Openbare ruimte	Herijking zelfbeheerbeleid komt de wethouder in de loop van 2020 op terug en in Q3 zal er actief naar buiten getreden worden om nieuwe zelfbeheerders te werven.	31-03-21 *(stand van zaken) Verzending van het nieuwe zelfbeheerbeleid schuift door naar Q1 2021.*
(669/763) 19/T453	cie. S&R 31-10-19	PB 2020 - Utrecht schoon	Openbare ruimte	De wethouder zal in het derde kwartaal van 2020 in de Voortgang Utrecht schoon inzichtelijk maken welke 'vervuilingshotspots' er in Utrecht zijn	30-10-20 *(antwoord niet aangegeven)*
(706/763) 19/T316	Raad 11-07-19	VJN 2019	Openbare ruimte	19/M159 Intensiveer het gebruik van de buurtschouw	30-06-21 *(stand van zaken) Vertraagd door corona. Zie ook toezegging 21/T74 in raadsbrief 'Intensiveer het gebruik van de buurtschouw' van 1 februari 2021: uiterlijk in Q4 volgt voortgang.*

Lijst toezeggingen-moties-brieven SR dd29 maart 2021(inclusief voortgangsinformatie)

nummer	datum	agendapunt	portefeuille	onderwerp	streefdatum, antwoord, stavaza
(709/763) 19/T308	Raad 11-07-19	VJN 2019	Openbare ruimte	19/M134 Klimaatadaptatie en onderhoud openbare ruimte gaan hand in hand	01-10-20 *(stand van zaken) In de Visie water en riolering (voormalig Plan Gemeentelijke Watertaken) en de Klimaatadaptatiestrategie gaan we uitgebreid in op klimaatadaptatie. Planning is Q2 van 2021. Ook in de Nota Beheer openbare ruimte geven we aan hoe we bij het onderhoud van de stad de openbare ruimte klimaatadaptiever maken. Deze nota heeft de raad begin november 2020 ontvangen.*
(711/763) 19/T305	Raad 11-07-19	VJN 2019	Openbare ruimte	19/M128 Veiligheidsverleiding	30-06-21 *(stand van zaken) De raad wordt in Q2 2021 geïnformeerd over de aanpassing van het Handboek Openbare Ruimte.*
(719/763) 19/T183	cie. M&S 28-05-19	Jarstukken 2018- Plan Watertaken	Openbare ruimte	De wethouder zal op de onderwerpen ontharding en afkoppeling teruggekomen in 4e kwartaal 2019 in het Plan Watertaken en dan zal ook aandacht worden besteed aan specifieke indicatoren.	31-03-21 *(stand van zaken) De Visie water en riolering (voormalig Plan Gemeentelijke Watertaken) en de Klimaatadaptatiestrategie worden in Q2 2021 naar de raad gestuurd.*
(761/763) 16/T1551	Raad 22-12-16	de Kadernota Kwaliteit Openbare Ruimte	Openbare ruimte	Voorstel inzake de Kadernota Kwaliteit Openbare Ruimte zal het gebruik van gerecycled materiaal opnemen in het Handboek Openbare Ruimte.	30-06-21 *(stand van zaken) De raad wordt in Q2 2021 geïnformeerd over de aanpassing van het Handboek Openbare Ruimte.*
(762/763) 16/T1550	Raad 22-12-16	Voorstel inzake de Kadernota Kwaliteit Openbare Ruimte	Openbare ruimte	Voorstel inzake de Kadernota Kwaliteit Openbare Ruimte (Jaargang 2016, nr. 116). Wethouder Geldof neemt motie 265 (Flexibel omgaan met kwaliteitsniveaus openbare ruimte) over.	25-06-21 *(stand van zaken) De raad wordt in Q2 2021 geïnformeerd over de aanpassing van het Handboek Openbare Ruimte.*
(763/763) 16/M265	Raad 01-12-16	Kadernota Kwaliteit Openbare Ruimte	Openbare ruimte	M 265 Flexibel omgaan met kwaliteitsniveaus openbare ruimte	30-06-21 *(stand van zaken) De raad wordt in Q2 2021 geïnformeerd over de aanpassing van het Handboek Openbare Ruimte.*
(20/763) 21/T116	cie. S&R 18-03-21	Raadsbrief Bouwenvelop Johan Wagenaarkade 1 – 10bis	Ruimtelijke Ontwikkeling	Wethouder Verschuure zegt toe bij het raadsvoorstel van het bestemmingsplan (planning is nu dat het in het derde kwartaal van 2021 aan de raad wordt voorgelegd) de raad verder te informeren over de mogelijkheid om de rijrichting in de Petrisstraat alsnog om te draaien.	01-10-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(21/763) 21/T115	cie. S&R 18-03-21	Raadsbrief Bouwenvelop Johan Wagenaarkade 1 – 10bis	Ruimtelijke Ontwikkeling	Wethouder Verschuure zegt toe de raad uiterlijk in het tweede kwartaal van 2021 te informeren wel bomen er in voorbereiding op de uitvoering van de bouwplannen nu al (illegaal) gekapt zijn. Zo mogelijk zal hij tevens aangeven wat het OM heeft gedaan met de aangifte/ melding van de illegale kap.	30-06-21 *(antwoord niet aangegeven)*

Lijst toezeggingen-moties-brieven SR dd29 maart 2021(inclusief voortgangsinformatie)

nummer	datum	agendapunt	portefeuille	onderwerp	streefdatum, antwoord, stavaza
(37/763) 21/T107	Vragenuur 04-03-21	Vragen van de heer Van der Zweth (PvdA) en de heer Koning (D66) inzake de toekomst van De Pomp.	Ruimtelijke Ontwikkeling	Wethouder Verschuure verwacht einde 2e kwartaal via een raadsbrief een update te kunnen geven over het Ringpark en zal terugkomen op de vraag of De Pomp ook na vijf jaar op de huidige plek kan blijven.	30-06-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(58/763) 21/T89	Raad 21-01-21	Vaststelling Ontwikkelkader en bestemmingsplan 2e Daalsedijk, deelgebied 2 tot en met 4 en 2e Daalsedijk deelgebied 1 tot en met 4 als A2-gebied inclusief betaald parkeren.	Ruimtelijke Ontwikkeling	Wethouder Verschuure zegt toe bij de verbinding langs het spoor zal zo veel mogelijk rekening worden gehouden met biodiversiteit en een zo veel mogelijk natuurinclusieve inrichting.	31-12-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(59/763) 21/T88	Raad 21-01-21	Vaststelling Ontwikkelkader en bestemmingsplan 2e Daalsedijk, deelgebied 2 tot en met 4 en 2e Daalsedijk deelgebied 1 tot en met 4 als A2-gebied inclusief betaald parkeren.	Ruimtelijke Ontwikkeling	Wethouder Verschuure zegt toe dat er aandacht zal zijn voor groene gevels. De raad zal daarover geïnformeerd worden als wordt gesproken over het inrichtingsplan	31-12-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(60/763) 21/T87	Raad 21-01-21	Vaststelling Ontwikkelkader en bestemmingsplan 2e Daalsedijk, deelgebied 2 tot en met 4 en 2e Daalsedijk deelgebied 1 tot en met 4 als A2-gebied inclusief betaald parkeren.	Ruimtelijke Ontwikkeling	Wethouder Verschuure zegt toe dat er groene wandelroutes komen. De raad zal daarover geïnformeerd worden als wordt gesproken over het inrichtingsplan.	31-12-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(77/763) 21/T81	cie. S&R 04-03-21	Raadsvoorstel Transitiestrategie omgevingsplan	Ruimtelijke Ontwikkeling	Wethouder Verschuure zegt toe in samenwerking met de griffie een bijeenkomst te organiseren voor de raad waarbij de raad een demonstratie krijgt van het Digitale Stelsel Omgevingswet (DSO)	03-06-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(92/763) 21/M34	Raad 18-02-21	Actuele Moties	Ruimtelijke Ontwikkeling	M34 Maak afweging locatie Ronald McDonaldhuis bij omgevingsvisie USP	31-05-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(120/763) 21/T57	cie. S&R 11-02-21	QuickScan Rijnenburg	Ruimtelijke Ontwikkeling	De raad ontvangt in april 2021 een plan van aanpak voor de Ontwerpstudie Rijnenburg, met daarin onderzoeksvragen, scope en uit te werken scenario's.	30-04-21 *(antwoord niet aangegeven)*

Lijst toezeggingen-moties-brieven SR dd29 maart 2021(inclusief voortgangsinformatie)

nummer	datum	agendapunt	portefeuille	onderwerp	streefdatum, antwoord, stavaza
(128/763) 21/LIS10	Raad 09-02-21		Ruimtelijke Ontwikkeling	LIS raadsvergadering d.d. 18 februari 2021. Buurtcomité Stalau over Nieuw Buurland. Ter afdoening in handen stellen van het college. SPvE en alle ingebrachte reacties worden te zijner tijd aan de raad voorgelegd.	23-03-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(138/763) 21/T46	Raad 04-02-21	Raadsvoorstel Crisis- en herstelwet bestemmingsplan Voordorp-Voorveldsepolder	Ruimtelijke Ontwikkeling	M32 Buurtfunctie in Voordorp	24-12-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(151/763) 21/LIS5	Raad 28-01-21		Ruimtelijke Ontwikkeling	Aangepast behandeladvies: ter afdoening in handen stellen van het college. De inhoud desgewenst betrekken bij de behandeling van het raadsvoorstel Crisis- en herstelwet bestemmingsplan Voordorp- Voorveldsepolder. LIS raadsvergadering 4 februari 2021. Stichting Het Groene Dak over bezwaar Bestemmingsplan Voordorp. Behandeladvies griffie: Voor advies in handen stellen van het college en de raad hierover informeren. De inhoud desgewenst betrekken bij de behandeling van het raadsvoorstel Crisis- en herstelwet bestemmingsplan Voordorp- Voorveldsepolder.	11-03-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(181/763) 21/LIS3	Raad 14-01-21		Ruimtelijke Ontwikkeling	LIS raadsvergadering d.d. 21 januari 2021. Diverse indieners bezwaarschrift plan Strosteeg. Voorgesteld behandeladvies griffie: ter afdoening in handen stellen van het college. De inhoud desgewenst betrekken bij de behandeling van het raadsvoorstel Toekomst parkeergarage Springweg en Raadsbrief Ruimtelijke Ontwikkelingen Strosteeg.	25-02-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(189/763) 21/T15	cie. S&R 07-01-21	Raadsvoorstel Vaststelling Ontwikkelkader en bestemmingsplan 2e Daalsedijk, deelgebied 2 tot en met 4 en 2e Daalsedijk deelgebied 1 tot en met 4 als A2-gebied inclusief betaald parkeren	Ruimtelijke Ontwikkeling	Wethouder Verschuure zegt n.a.v. de behandeling van het raadsvoorstel bestemmingsplan 2e Daalsedijk toe dat wanneer het college gebruik maakt van de bevoegdheid op basis van het voorgestelde delegatiebesluit onder beslispunt 6 van het raadsvoorstel, de raad conform de regels van de Algemene Verklaringen van Geen Bedenkingen een raadsbrief ontvangt waarbij de raad in de gelegenheid is ook nog wat te vinden van de toepassing van de bevoegdheid op de vestiging van de hotels.	08-04-21 *(antwoord niet aangegeven)*

Lijst toezeggingen-moties-brieven SR dd29 maart 2021(inclusief voortgangsinformatie)

nummer	datum	agendapunt	portefeuille	onderwerp	streefdatum, antwoord, stavaza
(231/763) 20/T585	cie. S&R 10-12-20	Raadsbrief Toepassing algemene verklaring van geen bedenkingen bij omgevings-vergunningen (Wabo)	Ruimtelijke Ontwikkeling	Wethouder Verschuure zegt toe de raad in het eerste kwartaal van 2021 een raadsbrief toe te zenden waarin wordt aangegeven wat de stand van zaken is met betrekking tot de invoering van de Omgevingswet, waaronder de voorbereiding op de toepassing van het bindend advies en delegatie ter vervanging van het huidige instrument (Algemene) Verklaring van geen bedenkingen.	31-03-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(267/763) 20/T547	Raad 03-12-20	Programmabegroting 2021-2024	Ruimtelijke Ontwikkeling	M379 Meer mogelijk op zelfbouwkavels	25-03-21 *(stand van zaken) We nemen deze toezegging en motie 379 wel in behandeling maar doen dit samen met Wonen, want het gaat over zelfbouwkavels in de hele stad en niet alleen in LR/VdM. Hier is echter meer tijd voor nodig en daarom het verzoek dit vooruit te zetten naar het eind van de 1e helft 2021.*
(304/763) 20/T516	cie. S&R 19-11-20	Programmabegroting 2021	Ruimtelijke Ontwikkeling	Wethouder Verschuure stuurt de raad in het 1e kwartaal 2021een brief over de ingewikkelde mogelijkheden voor CPO's voor zelfbouwkavels (met aandacht voor kleinere kavels) en voegt daarbij een overzicht van mogelijke locaties.	31-03-21 *(stand van zaken) We nemen de toezegging wel in behandeling maar doen dit samen met Wonen, want het gaat over zelfbouwkavels in de hele stad en niet allen in LR/VdM. Hier is echter meer tijd voor nodig en daarom het verzoek dit vooruit te zetten naar het eind van de 1e helft 2021.*
(388/763) 20/LIS64	Raad 16-11-20		Ruimtelijke Ontwikkeling	LIS raadsvergadering d.d. 26 november 2020. Stichting Milieugroep Zuilen over uitblijven besluiten De Trip B.V. Afdoeningsadvies griffie: Ter afdoening in handen stellen van het college. De raad ontvangt een afschrift van het antwoord.	28-12-20 *(antwoord niet aangegeven)*
(395/763) 20/LIS62	Raad 26-10-20		Ruimtelijke Ontwikkeling	Op LIS raad d.d. 26 november 2020 en 11 maart 2021. Werkgroep behoud JWK 1-10B over Behoud Johan Wagenaarkade l-10b - concept bouwenvelop juni 2020. Afdoeningadvies griffie: ter afdoening in handen stellen van het college. De raad ontvangt een afschrift van het antwoord.	07-12-20 Antwoordbrief is op 16 februari 2021 verzonden. Afschrift aan de raad is op 26 maart 2021 verzonden.
(396/763) 20/LIS61	Raad 09-11-20		Ruimtelijke Ontwikkeling	Op LIS raad 26 november 2020. mr. R.J.G. Bäcker, BarentsKrans advocaten, namens Urban Interest over Urban Interest / herontwikkeling Jaarbeursterrein. Afdoeningsadvies griffie: Ter afdoening in handen stellen van het college, de raad ontvangt een afschrift van het antwoord.	21-12-20 *(antwoord niet aangegeven)*
(427/763) 20/T377	cie. S&R 08-10-20	Raadsvoorstel Verruiming algemene verklaring geen bedenkingen voor 3 zonne-energieprojecten	Ruimtelijke Ontwikkeling	De raad ontvangt na november, als de indieningstermijn voor zonneveldprojecten in Rijnenburg vestreken is, een nieuw voorstel als vervanging voor de Algemene Verklaring van geen bedenkingen	31-12-20 *(antwoord niet aangegeven)*

Lijst toezeggingen-moties-brieven SR dd29 maart 2021(inclusief voortgangsinformatie)

nummer	datum	agendapunt	portefeuille	onderwerp	streefdatum, antwoord, stavaza
(441/763) 20/T361	Raad 01-10-20	Raadsvoorstel Vaststelling Bestemmingsplan Cartesiusdriehoek Fase 1,	Ruimtelijke Ontwikkeling	M308 Voorkom trillingshinder met duurzaam beton	31-12-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(442/763) 20/T360	Raad 01-10-20	Bestemmingsplan Cartesiusdriehoek Fase 1	Ruimtelijke Ontwikkeling	M307 Keuzevrijheid in mobiliteit	31-12-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(443/763) 20/T359	Raad 01-10-20	Raadsvoorstel 'Vaststelling Bestemmingsplan Cartesiusdriehoek Fase 1'.	Ruimtelijke Ontwikkeling	M304 Na Fase 1 is de bouw van geplande sociale huurwoningen aan de beurt	31-12-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(445/763) 20/M305	Raad 01-10-20	Raadsvoorstel Vaststelling Bestemmingsplan Cartesiusdriehoek Fase 1,	Ruimtelijke Ontwikkeling	M305 Poging inpassing bomen Spoordijk	31-12-20 *(antwoord niet aangegeven)*
(453/763) 20/T347	cie. S&R 24-09-20	Raadsvoorstel Verruiming van de algemene verklaring van geen bedenkingen voor zonne-energieproject Meijewetering	Ruimtelijke Ontwikkeling	De wethouder zegt toe voor 1 oktober in de bij de RES behandeling toegezegde brief over de 4 zonne-energieprojecten ook de planning mee te sturen, alsmede een juridisch advies over Avvgb- procedure na aanvraag van een omgevingsvisie.	01-10-20 *(antwoord niet aangegeven)*
(455/763) 20/T345	cie. S&R 24-09-20	Raadsvoorstel Startnotitie Omgevingsvisie Jaarbeurs	Ruimtelijke Ontwikkeling	Wethouder Verschuure (vervangt wethouder Eerenberg) zegt toe een evaluatie op te stellen van het fenomeen startnotities, eventueel in samenhang met een raadswerkgroep	31-03-21 *(stand van zaken) Er wordt gewerkt aan de evaluatie en de verwachting is dat deze in Q1 2021 naar de raad kan worden gestuurd.*
(471/763) 20/T317	Raad 17-09-20	Raadsvoorstel Aangepast beoordelingskader Ruimtelijk-Economisch Programma (REP) en contour REP als onderzoeksagenda	Ruimtelijke Ontwikkeling	M288 Van Stadsakkoord naar Regio Akkoord Wonen	31-12-20 *(antwoord niet aangegeven)*
(472/763) 20/M285	Raad 17-09-20	Raadsvoorstel Aangepast beoordelingskader Ruimtelijk-Economisch Programma (REP) en contour REP als onderzoeksagenda	Ruimtelijke Ontwikkeling	M285 Werken binnen de grenzen van de aarde REP	31-12-20 *(antwoord niet aangegeven)*

Lijst toezeggingen-moties-brieven SR dd29 maart 2021(inclusief voortgangsinformatie)

nummer	datum	agendapunt	portefeuille	onderwerp	streefdatum, antwoord, stavaza
(473/763) 20/M284	Raad 17-09-20	Raadsvoorstel Aangepast beoordelingskader Ruimtelijk-Economisch Programma (REP) en contour REP als onderzoeksagenda	Ruimtelijke Ontwikkeling	M284 Klimaatcrisis en biodiversiteitscrisis zijn ook urgent voor REP	31-12-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(483/763) 20/T292	Vragenuur 03-09-20	Vragen van de heer Te Hoonte inzake rechtsongelijkheid bij uitvoering bestemmingsplan.	Ruimtelijke Ontwikkeling	Vragen van de heer Te Hoonte inzake rechtsongelijkheid bij uitvoering bestemmingsplan. Wethouder Verschuure zal middels een raadsbrief in september schriftelijk terugkomen op de specifieke vragen over het LPG-vulpunt en op de vraag of de afwijzing van de vergunningen te maken heeft met de risicocontouren inzake externe veiligheid.	01-10-20 *(stand van zaken) Brief volgt in september 2020*
(484/763) 20/T289	cie. S&R 03-09-20	Raadsvoorstel Aangepast beoordelingskader Ruimtelijk-Economisch Programma (REP) en contour REP als onderzoeksagenda	Ruimtelijke Ontwikkeling	Wethouder Verschuure zegt toe in december 2020, dan wel januari 2021, aan de raad een raadsbrief te sturen waarin wordt aangegeven in hoeverre de Utrechtse inbreng is vertaald in de stukken van de REP.	31-03-21 *(stand van zaken) volgt in q1 2021*
(485/763) 20/T287	cie. S&R 03-09-20	Raadsvoorstel Zienswijze eerste bestuursrapportage 2020 RUD	Ruimtelijke Ontwikkeling	De wethouder zegt toe dat hij voor het einde van het jaar (2020) de raad een raadsbrief stuurt waarin hij een terugkoppeling geeft over de gesprekken met het Rijk over de financiële consequenties van de Omgevingswet voor gemeenten.	31-12-20 *(antwoord niet aangegeven)*
(486/763) 20/LIS42	Raad 30-07-20		Ruimtelijke Ontwikkeling	Op LIS raadsvergadering dd 17 september 2020. De heer G. Bonenkamp over Rechtsongelijkheid bij uitvoering bestemmingsplan. Afdoeningsadvies griffie: ter afdoening in handen stellen van het college. De raad ontvangt een afschrift van het antwoord.	10-09-20 *(antwoord niet aangegeven)*
(499/763) 20/M201	Raad 16-07-20	Meerjarenperspectief Ruimte 2020	Ruimtelijke Ontwikkeling	M201 Maak vaart met het TAK plantsoen	31-12-20 *(stand van zaken) Antwoord volgt in Q4 2020*
(504/763) 20/T254	Raad 16-07-20	Meerjarenperspectief Ruimte 2020	Ruimtelijke Ontwikkeling	M260 Motie Westelijke Stadsboulevard inclusief de variant Fris Alternatief versneld uitvoeren	31-12-20 *(antwoord niet aangegeven)*
(516/763) 20/T231	Raad 16-07-20	Meerjarenperspectief Ruimte 2020	Ruimtelijke Ontwikkeling	M198 Winstneming grondexploitatie LR	31-12-20 *(antwoord niet aangegeven)*
(526/763) 20/M193	Raad 09-07-20	Raadsvoorstel Visie en uitnodigingskader Energielandschap Rijnenburg en Reijerscop	Ruimtelijke Ontwikkeling	M193 Onderzoek naar start woningbouw in Rijnenburg	31-12-20 *(antwoord niet aangegeven)*

Lijst toezeggingen-moties-brieven SR dd29 maart 2021(inclusief voortgangsinformatie)

nummer	datum	agendapunt	portefeuille	onderwerp	streefdatum, antwoord, stavaza
(529/763) 20/M174	Raad 09-07-20	Raadsvoorstel Vaststelling Ontwikkelperspectief Maarschalkerweerd	Ruimtelijke Ontwikkeling	M174 Een sociaalveilig Maarschalkerweerd met respect voor elkaar	23-07-21 *(stand van zaken) Dit thema wordt meegenomen in de uitwerking van deelplannen conform het UPP. Bij de op te stellen Intentiedocumenten zal sociale veiligheid als onderzoekvraag worden geformuleerd en in de plandocumenten (waaronder IPvE/FO voor de openbare ruimte) zal dit thema worden uitgewerkt. Wij zullen uw raad hierover voor de zomer 2021 informeren.*
(530/763) 20/M172	Raad 09-07-20	Raadsvoorstel Vaststelling Ontwikkelperspectief Maarschalkerweerd	Ruimtelijke Ontwikkeling	M172 Tijdelijke (jongeren)huisvesting	31-12-20 *(stand van zaken) Dit onderzoek loopt. Wij verwachten dat de uitkomsten hiervan eind 2020 bekend zijn en kunnen daarna over de resultaten rapporteren.*
(531/763) 20/M169	Raad 09-07-20	Raadsvoorstel Vaststelling Ontwikkelperspectief Maarschalkerweerd	Ruimtelijke Ontwikkeling	M169 Forten toegankelijk	31-12-20 *(stand van zaken) De aandachtspunten zijn meegeven aan het projectteam dat het haalbaarheidsonderzoek begeleidt en het IPvE/FO voor het Lunettenpark opstelt. De punten zullen worden opgenomen in het nog op te stellen Intentiedocument voor het Lunettenpark. Bij de besluitvorming over de op te stellen plandocumenten (conform UPP) zal over genoemde punten worden gerapporteerd.*
(532/763) 20/M168	Raad 09-07-20	Raadsvoorstel Vaststelling Ontwikkelperspectief Maarschalkerweerd	Ruimtelijke Ontwikkeling	M168 Versnelling planvorming Mytylbrug	30-11-21 *(stand van zaken) De voorbereiding wordt in het najaar van 2020 opgestart*
(533/763) 20/M167	Raad 09-07-20	Raadsvoorstel ontwikkelperspectief Maarschalkerweerd	Ruimtelijke Ontwikkeling	M167 Zorg voor een veilig Maarschalkerweerd	31-12-20 *(stand van zaken) Dit wordt meegenomen in de uitwerking van deelplannen. De wijze waarop wordt geformuleerd in plandocumenten uit het UPP waaronder bijvoorbeeld het IPvE / FO.*
(567/763) 20/T137	cie. S&R 23-06-20	Jaarstukken 2019	Ruimtelijke Ontwikkeling	De wethouder zegt toe voor de begrotingsbehandeling dit najaar terug te komen om de regels rondom de toekenning middelen voor ruimte voor initiatief.	31-12-20 *(stand van zaken) Antwoord volgt in q4 2020*
(568/763) 20/T136	cie. S&R 23-06-20	Jaarstukken 2019	Ruimtelijke Ontwikkeling	De wethouder zegt toe in de eerste adviescommissie C&F na de zomer de bevindingen van de accountant inzake de grex te bespreken en de opvolging daarvan in het bijzonder middels een raadsbrief aan de orde te stellen.	31-12-20 *(antwoord niet aangegeven)*
(570/763) 20/T133	Raad 18-06-20	RV Agenda en Uitvoeringsprogramma Utrecht voor iedereen toegankelijk	Ruimtelijke Ontwikkeling	M137 Toegankelijkheid ook bij gebiedsontwikkelingen beter regelen	30-09-20 *(antwoord niet aangegeven)*

Lijst toezeggingen-moties-brieven SR dd29 maart 2021(inclusief voortgangsinformatie)

nummer	datum	agendapunt	portefeuille	onderwerp	streefdatum, antwoord, stavaza
(574/763) 20/T129	Raad 18-06-20	RV Op weg naar een RSU 2040	Ruimtelijke Ontwikkeling	M122 Hoger dan de Dom	30-09-20 *(stand van zaken) In uitvoering*
(575/763) 20/T128	Raad 18-06-20	RV Op weg naar de RSU 2040	Ruimtelijke Ontwikkeling	M115 Voldoende voorzieningen als buurtgerichte randvoorwaarde	01-10-20 *(stand van zaken) stand van zaken volgt*
(578/763) 20/M118	Raad 18-06-20	RV Op weg naar een RSU	Ruimtelijke Ontwikkeling	M118 Beeldkwaliteit op ooghoogte	30-09-20 *(stand van zaken) stand van zaken volgt*
(579/763) 20/T126	Raad 18-06-20	Raadsvoorstel Op weg naar een Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040	Ruimtelijke Ontwikkeling	Motie 112 Hoogbouw met een visie	10-09-20 *(stand van zaken) stand van zaken volgt*
(583/763) 20/M103	Raad 28-05-20	Vaststelling Bestemmingsplan Strijkviertel	Ruimtelijke Ontwikkeling	M103 Neem initiatief tot verkennen van aquathermie in Strijkviertel	31-12-21 *(stand van zaken) antwoord volgt q4 2021*
(584/763) 20/M101	Raad 28-05-20	Vaststelling bestemmingsplan Strijkviertelpark	Ruimtelijke Ontwikkeling	M101 Naamgeving bedrijventerrein Strijkviertel	31-08-20 *(stand van zaken) Stand van zaken volgt*
(585/763) 20/T90	Raad 28-05-20	RV Omgevingsvisie Lunetten	Ruimtelijke Ontwikkeling	M83 Wegwijs in de groene wijk Lunetten	01-07-21 *(stand van zaken) Q2 2021*
(586/763) 20/T89	Raad 28-05-20	Vaststelling Omgevingsvisie Lunetten	Ruimtelijke Ontwikkeling	M80 Neem ook de mogelijkheden voor nieuwbouw en seniorenwoningen mee bij de toekomstplannen voor de Musketon en het Gezondheidscentrum op Oeral 1	31-12-20 *(stand van zaken) Q4 2020*
(593/763) 20/M77	Raad 12-03-20	Bestemmingsplan Veldhuizen	Ruimtelijke Ontwikkeling	M77 Diervriendelijk bouwen in de omgevingswet	31-03-21 *(stand van zaken) Wordt meegenomen in bestemmingsplan Algemene regels Utrecht begin 2021*
(594/763) 20/M76	Raad 12-03-20	Bestemmingsplan Veldhuizen	Ruimtelijke Ontwikkeling	M76 Leren van invoering van Omgevingswet met VTH	30-09-21 *(stand van zaken) Dit wordt verwacht in het 3e kwartaal 2021.*
(595/763) 20/T51	Raad 12-03-20	RV Koersdocument Leefbare stad	Ruimtelijke Ontwikkeling	M73 Echt ruimte voor experiment	30-09-20 *(stand van zaken) Stand van zaken volgt*
(596/763) 20/T50	Raad 12-03-20	Vaststelling bestemmingsplan Veldhuizen De Meern	Ruimtelijke Ontwikkeling	M74 Omgevingsvisie beter verwerken in omgevingsplannen	30-09-20 *(stand van zaken) Stand van zaken volgt*
(598/763) 20/T46	Vragenuur 06-02-20	Vragen van de heer Koning (D66), de heer Zwanenberg (GroenLinks), de heer Van der Zweth (PvdA), mevrouw Zwinkels (CDA) en mevrouw Sasbrink (PvdD) inzake Ringpark Dichterswijk.	Ruimtelijke Ontwikkeling	Vragen van de heer Koning (D66), de heer Zwanenberg (GroenLinks), de heer Van der Zweth (PvdA), mevrouw Zwinkels (CDA) en mevrouw Sasbrink (PvdD) inzake Ringpark Dichterswijk. Wethouder Verschuure zal de raad middels een raadsbrief informeren als het aanbestedingsproject is afgerond.	01-07-20 *(stand van zaken) Stand van zaken volgt*
(601/763) 20/T41	Raad 20-02-20	Bestemmingsplan Hindersteinlaan, het Lint, Maximapark	Ruimtelijke Ontwikkeling	M59 Beeldkwaliteit als zwaarwegend criterium met inwonersparticipatie uit Vleuten (motie is overgenomen en ingetrokken)	01-06-20 *(antwoord niet aangegeven)*

Lijst toezeggingen-moties-brieven SR dd29 maart 2021(inclusief voortgangsinformatie)

nummer	datum	agendapunt	portefeuille	onderwerp	streefdatum, antwoord, stavaza
(602/763) 20/T40	Raad 20-02-20	Bestemmingsplan Hindersteinlaan, het Lint, Maximapark	Ruimtelijke Ontwikkeling	M58 De locatie Hindersteinlaan draagt ook bij aan klimaatdoelstellingen (motie is overgenomen en ingetrokken)	01-07-21 *(stand van zaken) SVZ: Q2 2021*
(604/763) 20/M56	Raad 20-02-20	Bestemmingsplan Hindersteinlaan, Het Lint, Maximapark	Ruimtelijke Ontwikkeling	M56 houd het Lint veilig	01-07-21 *(stand van zaken) SVZ: Q2 2021*
(605/763) 20/M55	Raad 20-02-20	Bestemmingsplan Hinderstein, Het Lint, Maximapark	Ruimtelijke Ontwikkeling	M55 Hindersteinlaan diervriendelijk en klimaatadaptief	01-06-21 *(stand van zaken) SVZ: Q2 2021*
(610/763) 20/M17	Raad 06-02-20	Actuele moties	Ruimtelijke Ontwikkeling	M27 Ontsluiting Rijnenburg is niet gratis	07-05-20 *(antwoord niet aangegeven)*
(612/763) 20/T16	cie. S&R 30-01-20	Raadsvoorstel Overeenkomst Máximapark, locatie De Tol en kavel Hooggelegen	Ruimtelijke Ontwikkeling	De wethouder zegt toe nadat de overdracht van de gronden rond is de raad een raadsbrief toe te zenden over de tendervoorwaarden, zodat hiermee in gesprek kan worden gegaan met de commissie.	01-04-21 *(stand van zaken) Q1 2021*
(613/763) 20/T13	Raad 23-01-20	RV Vaststelling bestemmingsplan Vrouwjuttenhof	Ruimtelijke Ontwikkeling	M19 Behoud het groene en sociaal veilige karakter van de buitenruimte Vrouwjuttenhof	01-01-21 *(stand van zaken) Q4 2020*
(635/763) 19/M422	Raad 21-11-19	Raadsvoorstel Uitgangspuntennotitie en het beoordelingskader Ruimtelijk Economisch Perspectief U10 (REP)	Ruimtelijke Ontwikkeling	M422 Naar 130% plancapaciteit in de U16	01-04-21 *(stand van zaken) Wordt meegenomen bij de vaststelling van de REP in Q1 2021, stavaza volgt bij de bespreking van het beoordelingskader REP en de contour REP in Q3 2020*
(636/763) 19/M421	Raad 21-11-19	Raadsvoorstel Uitgangspuntennotitie en het beoordelingskader Ruimtelijk Economisch Perspectief U10 (REP)	Ruimtelijke Ontwikkeling	M421 Klimaatadaptie kansen kwantificeren in beoordelingskader	01-04-21 *(stand van zaken) Wordt meegenomen bij de vaststelling van de REP in Q1 2021, stavaza volgt bij de bespreking van het beoordelingskader REP en de contour REP in Q3 2020*
(637/763) 19/M420	Raad 21-11-19	Raadsvoorstel Uitgangspuntennotitie en het beoordelingskader Ruimtelijk Economisch Perspectief U10 (REP)	Ruimtelijke Ontwikkeling	M420 Ruimtelijk Economisch Perspectief leesbaar, begrijpelijk en voor iedereen	01-04-21 *(stand van zaken) Wordt meegenomen bij de vaststelling van de REP in Q1 2021, stavaza volgt bij de bespreking van het beoordelingskader REP en de contour REP in Q3 2020*
(638/763) 19/M419	Raad 21-11-19	Raadsvoorstel Uitgangspuntennotitie en het beoordelingskader Ruimtelijk Economisch Perspectief U10 (REP)	Ruimtelijke Ontwikkeling	M419 Breder kijken naar gevolgen van verdichting	01-04-21 *(stand van zaken) Wordt meegenomen bij de vaststelling van de REP in Q1 2021, stavaza volgt bij de bespreking van het beoordelingskader REP en de contour REP in Q3 2020*

Lijst toezeggingen-moties-brieven SR dd29 maart 2021(inclusief voortgangsinformatie)

nummer	datum	agendapunt	portefeuille	onderwerp	streefdatum, antwoord, stavaza
(639/763) 19/M417	Raad 21-11-19	Raadsvoorstel Uitgangspuntennotitie en het beoordelingskader Ruimtelijk Economisch Perspectief U10 (REP)	Ruimtelijke Ontwikkeling	M417 Voorkom onnodige grootschalige uitbreiding van werk- en winkelgebieden	01-04-21 *(stand van zaken) Wordt meegenomen bij de vaststelling van de REP in Q1 2021, stavaza volgt bij de bespreking van het beoordelingskader REP en de contour REP in Q3 2020*
(640/763) 19/M416	Raad 21-11-19	Raadsvoorstel Uitgangspuntennotitie en het beoordelingskader Ruimtelijk Economisch Perspectief U10 (REP)	Ruimtelijke Ontwikkeling	M416 Verbind grote bedrijven met kleine en startende ondernemers via regionaal vestigingsklimaat	01-04-21 *(stand van zaken) Wordt meegenomen bij de vaststelling van de REP in Q1 2021, stavaza volgt bij de bespreking van het beoordelingskader REP en de contour REP in Q3 2020*
(641/763) 19/M407	Raad 21-11-19	Raadsvoorstel Uitgangspuntennotitie en het beoordelingskader Ruimtelijk Economisch Perspectief U10 (REP)	Ruimtelijke Ontwikkeling	M407 Onderzoek ontwikkellocatie optimaal	31-07-20 *(stand van zaken) Er wordt een quickscan uitgevoerd, de uitkomsten worden meegenomen in RSU 2040*
(643/763) 19/T532	Raad 21-11-19	Raadsvoorstel Uitgangspuntennotitie en het beoordelingskader Ruimtelijk Economisch Perspectief U10 (REP)	Ruimtelijke Ontwikkeling	M418 Huisvesten van diverse doelgroepen in stad en regio	01-04-21 *(stand van zaken) Wordt meegenomen bij de vaststelling van de REP in Q1 2021, stavaza volgt bij de bespreking van het beoordelingskader REP en de contour REP in Q3 2020*
(644/763) 19/T531	Raad 21-11-19	Raadsvoorstel Uitgangspuntennotitie en het beoordelingskader Ruimtelijk Economisch Perspectief U10 (REP)	Ruimtelijke Ontwikkeling	M415 Utrechtse inzet is de RSU2040	01-04-21 *(stand van zaken) Wordt meegenomen bij de vaststelling van de REP in Q1 2021 na vaststelling van de RSU 2040*
(645/763) 19/T530	Raad 21-11-19	Raadsvoorstel Uitgangspuntennotitie en het beoordelingskader Ruimtelijk Economisch Perspectief U10 (REP)	Ruimtelijke Ontwikkeling	M413 Klimaatadaptie en onderhoud openbare ruimte gaan hand in hand in de regio	01-04-21 *(stand van zaken) Wordt meegenomen bij de vaststelling van de REP in Q1 2021, stavaza volgt bij de bespreking van het beoordelingskader REP en de contour REP in Q3 2020*
(646/763) 19/T529	Raad 21-11-19	Raadsvoorstel Uitgangspuntennotitie en het beoordelingskader Ruimtelijk Economisch Perspectief U10 (REP)(agendapunt)	Ruimtelijke Ontwikkeling	M412 Bijdrage van bedrijven aan goed leven in de regio	01-04-21 *(stand van zaken) Wordt meegenomen bij de vaststelling van de REP in Q1 2021, stavaza volgt bij de bespreking van het beoordelingskader REP en de contour REP in Q3 2020*

Lijst toezeggingen-moties-brieven SR dd29 maart 2021(inclusief voortgangsinformatie)

nummer	datum	agendapunt	portefeuille	onderwerp	streefdatum, antwoord, stavaza
(647/763) 19/T528	Raad 21-11-19	Raadsvoorstel Uitgangspuntennotitie en het beoordelingskader Ruimtelijk Economisch Perspectief U10 (REP)	Ruimtelijke Ontwikkeling	M410 Digitale infrastructuur is goed voor de economie	01-04-21 *(stand van zaken) Wordt meegenomen bij de vaststelling van de REP in Q1 2021, stavaza volgt bij de bespreking van het beoordelingskader REP en de contour REP in Q3 2020*
(648/763) 19/T527	Raad 21-11-19	Raadsvoorstel Uitgangspuntennotitie en het beoordelingskader Ruimtelijk Economisch Perspectief U10 (REP)	Ruimtelijke Ontwikkeling	M404 Global Goals for Sustainable Development	01-04-21 *(stand van zaken) Wordt meegenomen bij de vaststelling van de REP in Q1 2021, stavaza volgt bij de bespreking van het beoordelingskader REP en de contour REP in Q3 2020*
(649/763) 19/T526	Raad 21-11-19	Raadsvoorstel Uitgangspuntennotitie en het beoordelingskader Ruimtelijk Economisch Perspectief U10 (REP)	Ruimtelijke Ontwikkeling	M403 Klimaatakkoord in de REP	01-04-21 *(stand van zaken) Wordt meegenomen bij de vaststelling van de REP in Q1 2021, stavaza volgt bij de bespreking van het beoordelingskader REP en de contour REP in Q3 2020*
(651/763) 19/T523	Raad 14-11-19	Programmabegroting 2020	Ruimtelijke Ontwikkeling	M396 woonzorgconcepten als onderdeel van gebiedsontwikkeling	01-12-20 *(antwoord niet aangegeven)*
(655/763) 19/T506	Raad 14-11-19	Programmabegroting 2020	Ruimtelijke Ontwikkeling	M331 Woningbouw duidelijke cijfers	30-11-20 *(stand van zaken) Wordt meegenomen in het MPR en in de Peilstok*
(658/763) 19/T497	Raad 17-10-19	Raadsvoorstel Parkeerregime Cartesiusdriehoek	Ruimtelijke Ontwikkeling	Wethouder Verschuure zal gesprekken voeren met de bewoners van het Werkspoorkwartier en de Schepenbuurt over de invulling van het eventuele betaald parkeren en daarvan een verslag of een einddocument naar de raad sturen.	31-12-20 *(antwoord niet aangegeven)*
(661/763) 19/T483	cie. S&R 07-11-19	Raadsbrief Verbeteringen werkwijze initiatieffase Utrechts Planproces en kostenverhaal - college informatiebijeenkomst	Ruimtelijke Ontwikkeling	Wethouder Verschuure zegt toe een college-informatiebijeenkomst (CIB) te beleggen in het voorjaar van 2020 waarin met de raad een ‘klantreis’ door het proces wordt gemaakt.	01-10-20 *(antwoord niet aangegeven)*
(662/763) 19/T482	cie. S&R 07-11-19	Raadsbrief Verbeteringen werkwijze initiatieffase Utrechts Planproces en kostenverhaal	Ruimtelijke Ontwikkeling	Wethouder Verschuure zegt toe de verbeteringen in de werkwijze Utrechts Plan Proces en kostenverhaal te evalueren en de raad daar over binnen één jaar per raadsbrief over te informeren.	31-12-20 *(stand van zaken) Q4 2020*
(666/763) 19/T462	cie. S&R 31-10-19	PB 2020 - Werkspoorkwartier	Ruimtelijke Ontwikkeling	Wethouder Verschuure zegt toe dat de raad in het eerste kwartaal van 2020 een raadsbrief ontvangt inzake een actualisatie van de ontwikkelingen in het Werkspoorkwartier.	01-06-20 *(antwoord niet aangegeven)*

Lijst toezeggingen-moties-brieven SR dd29 maart 2021(inclusief voortgangsinformatie)

nummer	datum	agendapunt	portefeuille	onderwerp	streefdatum, antwoord, stavaza
(678/763) 19/M305	Raad 17-10-19	RV Verstedelijkings- en mobiliteitsconcept Wiel met spaken (U Ned)	Ruimtelijke Ontwikkeling	M305 Verstedelijking Lunetten - Koningsweg	25-06-20 *(stand van zaken) Wordt meegenomen in de RSU 2040*
(701/763) 19/T343	Raad 18-07-19	Woonvisie: Utrecht beter in balans	Ruimtelijke Ontwikkeling	M 251 échte sociale huur	01-12-19 *(antwoord niet aangegeven)*
(707/763) 19/T315	Raad 11-07-19	VJN 2019	Ruimtelijke Ontwikkeling	19/M152 Kansrijke grondposities gemeente Utrecht voor maatschappelijke voorzieningen	01-01-20 *(stand van zaken) Wordt meegenomen in de RSU 2040*
(713/763) 19/M199	Raad 11-07-19	VJN 2019	Ruimtelijke Ontwikkeling	Verticaal bestemmen	30-06-20 *(stand van zaken) Wordt meegenomen bij de vaststelling van de RSU 2040*
(736/763) 19/M41	Raad 11-04-19	RV Vaststelling Omgevingsvisie deelgebied Vleuten De Meern	Ruimtelijke Ontwikkeling	M41 Van verwijzing naar vertaling in Omgevingsvisies	01-10-20 *(antwoord niet aangegeven)*
(740/763) 19/T47	cie. S&R 05-03-19	Raadsvoorstel Vaststelling Omgevingsvisie, deelgebied Vleuten-De Meern	Ruimtelijke Ontwikkeling	Wethouder Verschuure zegt toe na vaststelling van de Omgevingsvisie Vleuten – De Meern de visie te monitoren hoe die werkt en de raad uiterlijk een jaar na vaststelling van deze visie een verslag toe te zenden. Dit zodat door de raad bekeken kan worden of er een aanpassing van de visie noodzakelijk wordt geacht.	01-07-20 *(antwoord niet aangegeven)*
(745/763) 18/M195	Raad 08-11-18	PB 2019	Ruimtelijke Ontwikkeling	18/M195 Utrechste stadsbouwmeester	31-12-19 *(stand van zaken) Wordt meegenomen in de RSU 2040*
(759/763) 17/158	Raad 21-09-17	SpvE Kruisvaartkade	Ruimtelijke Ontwikkeling	M 158 Kruisvaart: nieuwe buurt, nieuwe bushaltes	01-06-20 *(antwoord niet aangegeven)*
(760/763) 17/39	Raad 22-06-17	VJN 2017, jaarstukken 2016	Ruimtelijke Ontwikkeling	M2017/39 Meer banen en leefbaarder wijken II	01-01-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(61/763) 21/T86	Raad 21-01-21	Debat Overvecht	Samen voor Overvecht	Wethouder Diepeveen zal een tandje bijzetten om de eigen opdrachtnemers en andere opdrachtgevers, zoals woningcorporaties en ontwikkelaars, actief te stimuleren om aan hun "social return on investment"-verplichting te voldoen en hierbij ook de private partijen die investeren in de wijk betrekken, en daar op een bepaald moment op terugkomen.	31-08-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(62/763) 21/T85	Raad 21-01-21	Debat Overvecht	Samen voor Overvecht	Wethouder Diepeveen zal op 8 februari in gesprek gaan met het Wijkplatform over Werkplaats Overvecht en daarop terugkomen in de brief die hij daarover in februari of maart naar de raad zal sturen.	21-04-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(63/763) 21/T84	Raad 21-01-21	Debat Overvecht	Samen voor Overvecht	Wethouder Diepveen zal terugkomen op de wijze waarop de effectiviteit van de communicatie -inzet kan worden gemeten	31-08-21 *(antwoord niet aangegeven)*

Lijst toezeggingen-moties-brieven SR dd29 maart 2021(inclusief voortgangsinformatie)

nummer	datum	agendapunt	portefeuille	onderwerp	streefdatum, antwoord, stavaza
(64/763) 21/T83	Raad 21-01-21	Debat Overvecht	Samen voor Overvecht	Wethouder Diepeveen zal in de voortgangsrapportage berichten over de kwijtschelding van schulden en de extra aanpak daarvan in Overvecht	31-08-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(158/763) 21/T35	Raad 21-01-21	Debat Overvecht	Samen voor Overvecht	M21 Naar een werkplaats die werkt	31-05-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(159/763) 21/T34	Raad 21-01-21	Debat Overvecht	Samen voor Overvecht	M19 Samen scoren in Overvecht	30-09-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(160/763) 21/T33	Raad 21-01-21	Debat Overvecht	Samen voor Overvecht	M18 Werk aan knelpunten sociaal bereik wijkinstanties	01-07-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(161/763) 21/T32	Raad 21-01-21	Debat Overvecht	Samen voor Overvecht	M17 Ondersteuning bewonersinbreng op buurtniveau	16-07-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(162/763) 21/M22	Raad 21-01-21	Debat Overvecht	Samen voor Overvecht	M22 Geen groen voor poen	30-04-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(163/763) 21/M20	Raad 21-01-21	Debat Overvecht	Samen voor Overvecht	M20 Begin bij Overvecht, verzilver het goud	15-07-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(164/763) 21/M16	Raad 21-01-21	Debat Overvecht	Samen voor Overvecht	M16 Focus op Jongeren Overvecht	15-07-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(503/763) 20/T257	Raad 16-07-20	Kaderbrief	Samen voor Overvecht	M262 Gerichte aanpak voor de meest kwetsbare wijken	01-10-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(716/763) 19/T211	cie. S&R 13-06-19	Raadsvoorstel Vaststelling Ambitiedocument Samen voor Overvecht - burgeraudit	Samen voor Overvecht	Wethouder Diepeveen zegt toe een burgeraudit te houden naar aanleiding van het Ambitiedocument Samen voor Overvecht.	01-01-21 *(stand van zaken) Concernaudit heeft een aanpak ontwikkeld voor het uitvoeren van een audit in één van de Utrechtse wijken. Daarbij krijgen inwoners de mogelijkheid om te participeren in alle fasen van de audit (formuleren onderzoeksvragen, uitvoering onderzoek en maken van conclusies en adviezen. Voor het eind van 2020 zal het onderzoek zijn afgerond. Waarschijnlijk in een andere wijk dan in Overvecht omdat in Overvecht veel onderzoek loopt en wat veel vraagt van inwoners.*
(1/763) 21/M58	Raad 25-03-21	raadsvoorstel PvE/FO Lombokplein	Stationsgebied	M58 Extra oversteek Graadt van Roggenweg	31-12-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(2/763) 21/M56	Raad 25-03-21	raadsvoorstel PvE/FO Lombokplein	Stationsgebied	M56 Veiligheid bij de Muntbrug	31-12-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(3/763) 21/M55	Raad 25-03-21	raadsvoorstel vaststelling Plan van Eisen en Functioneel Ontwerp Lombokplein	Stationsgebied	M55 spreiding fietsverkeer Utrecht Centraal westzijde	30-09-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(4/763) 21/M54	Raad 25-03-21	raadsvoorstel vaststelling Plan van Eisen en Functioneel Ontwerp Lombokplein	Stationsgebied	M54 30 km/u en minder asfalt in de Daalsetunnel	30-09-21 *(antwoord niet aangegeven)*

Lijst toezeggingen-moties-brieven SR dd29 maart 2021(inclusief voortgangsinformatie)

nummer	datum	agendapunt	portefeuille	onderwerp	streefdatum, antwoord, stavaza
(146/763) 21/T42	cie. S&R 28-01-21	Raadsvoorstel Vaststelling Plan van Eisen en Functioneel Ontwerp (PvE/FO) Lombokplein	Stationsgebied	Wethouder Eerenberg zegt toe in het definitief ontwerp een plintenstrategie op te nemen.	29-04-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(147/763) 21/T41	cie. S&R 28-01-21	Raadsvoorstel Vaststelling Plan van Eisen en Functioneel Ontwerp (PvE/FO) Lombokplein	Stationsgebied	Wethouder Eerenberg zegt toe in het definitief ontwerp een bomenparagraaf op te nemen	29-04-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(314/763) 20/T504	cie. S&R 19-11-20	Programmabegroting 2021	Stationsgebied	De wethouder zal voor de VJN 2021 een raadsbrief toe te zenden omtrent de investeringen moreelse pak.	01-06-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(315/763) 20/T503	cie. S&R 19-11-20	Programmabegroting 2021	Stationsgebied	De wethouder zal In Q1 2021 een raadsbrief omtrent plan om de “Theepot” zichtbaarder maken.	31-03-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(316/763) 20/T502	cie. S&R 19-11-20	Programmabegroting 2021	Stationsgebied	De wethouder stuurt voor het einde van 2020 een raadsbrief over wat er uit onderzoek is gekomen omtrent het bouwen boven het spoor.	31-12-20 *(antwoord niet aangegeven)*
(317/763) 20/T501	cie. S&R 19-11-20	Programmabegroting 2021	Stationsgebied	De wethouder stuurt in Q1 2022 een raadsbrief met een tussenbericht/kleine evaluatie inzake events space en bijbehorende dilemma’s (evaluatie schuift jaar op, dat is maart 2023, bestaande toezegging).	31-03-22 *(antwoord niet aangegeven)*
(318/763) 20/T500	cie. S&R 19-11-20	Programmabegroting 2021	Stationsgebied	De wethouder stuurt in Q2 2021 een raadsbrief inzake het Jaarbeurs plein gebouw met integrale afweging.	30-06-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(421/763) 20/M318	Raad 15-10-20	RV Startnotitie Omgevingsvisie Jaarbeurs	Stationsgebied	M318 Laat ontwikkeling nieuwe stad ten goede komen aan bestaande stad	30-06-21 *(stand van zaken) Wvb de uitgangspuntenbrief Jaarbeurs, heeft de wethouder tijdens de raadsbehandeling op 15 oktober 2020 aangegeven dat de termijn waarop deze brief wordt verstuurd, later zal vallen, i.v.m. het toenemend aantal onderzoeken dat is gevraagd door de raad. Naar verwachting eind Q2. De uitkomsten van de onderzoeken worden verwerkt in de uitgangspuntenbrief, dan zijn dus ook de resultaten bekend.*

Lijst toezeggingen-moties-brieven SR dd29 maart 2021(inclusief voortgangsinformatie)

nummer	datum	agendapunt	portefeuille	onderwerp	streefdatum, antwoord, stavaza
(422/763) 20/M317	Raad 15-10-20	Raadsvoorstel Startnotitie Omgevingsvisie Jaarbeurs	Stationsgebied	M317 ook onderzoek doen naar ondergronds parkeren	30-06-21 *(stand van zaken) Wvb de uitgangspuntenbrief Jaarbeurs, heeft de wethouder tijdens de raadsbehandeling op 15 oktober 2020 aangegeven dat de termijn waarop deze brief later zal vallen, i.v.m. het toenemend aantal onderzoeken dat is gevraagd door de raad. Naar verwachting Q2. De uitkomsten van de onderzoeken worden verwerkt in de uitgangspuntenbrief, dan zijn dus ook de resultaten bekend.*
(423/763) 20/M315	Raad 15-10-20	Raadsvoorstel Startnotitie Omgevingsvisie Jaarbeurs	Stationsgebied	M315 Voorzieningen dichtbij als uitgangspunt.	30-06-21 *(stand van zaken) Wvb de uitgangspuntenbrief Jaarbeurs, heeft de wethouder tijdens de raadsbehandeling op 15 oktober 2020 aangegeven dat de termijn waarop deze brief wordt verstuurd, later zal vallen, i.v.m. het toenemend aantal onderzoeken dat is gevraagd door de raad. Naar verwachting eind Q2. De uitkomsten van de onderzoeken worden verwerkt in de uitgangspuntenbrief, dan zijn dus ook de resultaten bekend.*
(426/763) 20/T378	cie. S&R 08-10-20	Raadsvoorstel Startnotitie Omgevingsvisie Jaarbeurs	Stationsgebied	Wethouder Eerenberg zegt toe de raad een raadbrief (uitgangspuntenbrief) toe te zenden in het 1e kwartaal van 2021 en dus voordat het raadsvoorstel over de Omgevingsvisie Jaarbeurs aan de raad wordt voorgelegd.	31-03-21 *(stand van zaken) Wvb de uitgangspuntenbrief Jaarbeurs, heeft de wethouder tijdens de raadsbehandeling op 15 oktober 2020 aangegeven dat de termijn waarop deze brief verwacht wordt, later zal vallen, i.v.m. het toenemend aantal onderzoeken dat is gevraagd door de raad. Naar verwachting eind Q2. De uitkomsten van de onderzoeken worden verwerkt in de uitgangspuntenbrief, dan zijn dus ook de resultaten bekend.*
(477/763) 20/T309	Raad 17-09-20	LIS raad 17 september 2020	Stationsgebied	De raad wordt in de 2e helft van 2020 geïnformeerd over de nadere uitwerkingen en het aanvullende loopstromenonderzoek met betrekking tot de Moreelsebrug.	31-03-21 *(stand van zaken) Zoals afgesproken in de raadscommissie van 19 november 2020 en mede i.v.m. de coronamaatregelen, zal de nadere informatie over het loopstromenonderzoek m.b.t. de Moreelsebrug later naar de raad worden gestuurd, nl. in Q1 2021.*

Lijst toezeggingen-moties-brieven SR dd29 maart 2021(inclusief voortgangsinformatie)

nummer	datum	agendapunt	portefeuille	onderwerp	streefdatum, antwoord, stavaza
(611/763) 20/T17	cie. S&R 30-01-20	Raadsvoorstel Vaststelling bestemmingsplan Smakkelaarsveld, 1e herziening	Stationsgebied	Als het college met de marktpartij er helemaal uit is, houdt de wethouder een screening wat wel openbaar kan van de geheime bijlage bij het raadsbesluit van juli 2017 inzake Smakkelaarsveld. Hij informeert daar dan de raad over, zodat de geheimhouding door de raad eventueel deels kan worden opgeheven.	01-07-21 *(stand van zaken) Het moment dat we er helemaal uit zijn met de marktpartij is dan wanneer het uitgiftecontract voor de bovenbouw is ondertekend. Dit zou in de oorspronkelijke planning december 2020 zijn, maar is vertraagd. De marktpartij zal nu begin volgend jaar het DO indienen. Na toetsing en akkoord kan het uitgiftecontract worden getekend. Dit wordt naar verwachting eind tweede kwartaal 2021. Op dat moment kan de geheimhouding deels worden opgeheven, en wordt de raad geïnformeerd.* *Datum afhandeling verschuift naar 1 juli 2021.*
(686/763) 19/T372	Vragenuur 19-09-19	Vraag van de heer Van Waveren (CDA) over de afspraken met Klépierre over het Stationsplein en de uitgifte in erfpacht van de evenementenruimte.	Stationsgebied	Vraag van de heer Van Waveren (CDA) over de afspraken met Klépierre over het Stationsplein en de uitgifte in erfpacht van de evenementenruimte. Wethouder Everhardt •zal uiterlijk op 30 maart 2022 een evaluatie en een voorgenomen besluit over het al dan niet opzeggen van de erfpachtovereenkomst aan de raad voorleggen.	31-03-22 *(antwoord niet aangegeven)*
(729/763) 19/T130	Raad 09-05-19	Voorstel Keuze richtinggevende modellen voor de verdere planontwikkeling Kop Amsterdamsestraatweg-Oude Daalstraat	Stationsgebied	M55 Logische besluitvorming rond het Daalsepark	31-12-20 *(stand van zaken) De verkeerssituatie rond het gebied 'kop Amsterdamsestraatweg—Oude Daalstraat' wordt opgenomen in de nog op te stellen Startnotitie, die -zoals afgesproken- wordt voorgelegd aan de raad.*
(730/763) 19/M56	Raad 09-05-19	Keuze richtinggevende modellen voor de verdere planontwikkeling Kop Amsterdamsestraatweg-Oude Daalstraat	Stationsgebied	M56 Houd de oude bomen in het Daalsepark	31-12-20 *(stand van zaken) De opdracht er alles aan te doen om de meest waardevolle (oude) bomen te behouden in de toekomstige ontwikkeling Kop Amsterdamsestraatweg-Oude Daalstraat wordt opgenomen in de nog op te stellen Startnotitie, die -zoals afgesproken- wordt voorgelegd aan de raad.*

Lijst toezeggingen-moties-brieven SR dd29 maart 2021(inclusief voortgangsinformatie)

nummer	datum	agendapunt	portefeuille	onderwerp	streefdatum, antwoord, stavaza
(734/763) 19/T108	Raad 28-03-19	Voorstel Uitvoering Amendement Creatieve inpassing panden Croeselaan en voorbereidingskrediet Beurskwartier	Stationsgebied	De andere grondexploitatie (fase 2)moet nog worden geopend. Er is een deel Beurskwartier, een deel Lombokplein en omgeving en een deel Rabobank en Jan van Foreeststraat. Er bestaat een duidelijke verbinding tussen de Jan van Foreeststraat en het Beurskwartier. Het college heeft nog geen besluit genomen over de vraag hoe wij deze grondexploitatie precies vormgeven. Wij zullen dit nogmaals ter hand nemen en met een gedragen voorstel naar de raad terugkomen. De raad kan daarover dan een definitieve keuze maken	31-03-21 *(stand van zaken) Naar verwachting wordt begin 2021 het bestemmingsplan Beurskwartier voorgelegd aan de raad. Op dat moment kan dan ook de grondexploitatie, inclusief uitgebreide rapportage, ter vaststelling voorgelegd worden.*
(735/763) 19/T106	Raad 28-03-19	Voorstel Uitvoering Amendement Creatieve inpassing panden Croeselaan en voorbereidingskrediet Beurskwartier	Stationsgebied	Wethouder Everhardt: Wij willen bekijken of wij bij de nadere uitwerking meer sociale huur en middenhuur kunnen realiseren. Wij zullen daarover bij de raad terugkomen als het Stedenbouwkundig Plan van Eisen aan de orde is	31-03-21 *(stand van zaken) Volgend jaar gaat het Bestemmingsplan Beurskwartier ter visie, maar de nadere uitwerking van de categorieën woningen zal plaatsvinden in het Stedenbouwkundig Plan. Dit wordt eind 2020/begin 2021 verwacht.*
(240/763) 20/T572	Raad 03-12-20	Programmabegroting 2021-2024	Vastgoed	M434 Ook een nieuwe plek voor de kledingbank	04-03-21 *(stand van zaken) De Kledingbank heeft via onze Leegstandsbeheerder Ad Hoc een tijdelijke plek gekregen in het pand van de voormalige Julianaschool aan de Amsterdamsestraatweg.*
(277/763) 20/T540	Raad 03-12-20	Programmabegroting 2021-2024	Vastgoed	M356 Vastgoedportefeuille onder de loep	24-06-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(319/763) 20/T499	cie. S&R 19-11-20	Programmabegroting 2021	Vastgoed	in Q2 2021 wordt de raad in een tussenbericht geïnformeerd over een pilot voor o.a. energieopwekking en multigebruik daken voor de nieuwbouw cultuurgebouw Berlijnplein.	30-06-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(320/763) 20/T498	cie. S&R 19-11-20	Programmabegroting 2021	Vastgoed	De wethouder zal in Q2 2021 een dakenvisie toe te sturen waarin opgenomen doelstellingen daken gemeentelijke panden.	30-06-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(321/763) 20/T497	cie. S&R 19-11-20	Programmabegroting 2021	Vastgoed	De wethouder stuurt in Q1 2021 een raadsbrief over verkoop of in bezit houden van het stadskantoor	31-03-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(466/763) 20/T322	Raad 17-09-20	LIS raad 17 september 2020	Vastgoed	Het college onderzoekt de alternatieven in den lande over interne huuropbrengsten en doorbelastingen en de raad wordt hierover geïnformeerd	30-06-21 *(stand van zaken) De gemeenteraad zal hierover worden geïnformeerd medio 2021.*

Lijst toezeggingen-moties-brieven SR dd29 maart 2021(inclusief voortgangsinformatie)

nummer	datum	agendapunt	portefeuille	onderwerp	streefdatum, antwoord, stavaza
(467/763) 20/T321	Raad 17-09-20	LIS raad 17 september 2020	Vastgoed	De sturing en verantwoording op reserves worden in de P&C documenten verbeterd, per reserve wordt inzichtelijk gemaakt hoe de stortingen en onttrekkingen gedaan worden, zodat een integrale afweging door de raad kan worden gemaakt;	04-03-21 *(stand van zaken) 'Het programma Utrechts Vastgoed volgt de kaders en richtlijnen zoals vastgesteld in de Nota reserves (2019):* *De raad is als enige bevoegd om de beslissen over stortingen en onttrekkingen van de reserves.* *Wijzigingen van begrote stortingen en onttrekkingen leiden altijd tot een begrotingswijziging. Hierdoor kan het moment waarop de raad hierover kan besluiten, samenvallen met de voorjaarsnota, de programmabegroting, één van de bestuursrapportages of de resultaatbestemming bij de jaarrekening.* *Er zijn twee momenten in het jaar waarop de raad in ieder geval besluiten neemt over toevoegingen en onttrekkingen:* *• Bij de Programmabegroting: hierin worden per reserve de begrote stortingen en onttrekkingen opgenomen en voorzien van een inhoudelijke toelichting.* *• Bij de Jaarstukken: de verschillen tussen begroting en realisatie worden van een verklaring voorzien. Daarnaast volgt bij de resultaten per programma vaak een voorstel over dekking (bij nadelig resultaat) of besteding (bij voordelig resultaat); de bestedings- en dekkingsvoorstellen.'*
(468/763) 20/T320	Raad 17-09-20	LIS raad 17 september 2020	Vastgoed	Door middel van de voortgangsmelding en bijsturing op de Nota Kapitaalgoederen op te nemen in het MPUV (vanaf MPUV 2021) wordt de raad meegenomen in aanstaande investeringsplannen (in de komende 4 a 10 jaar). rwerp)	01-07-21 *(stand van zaken) De gemeenteraad zal hierover worden geïnformeerd bij het Meerjaren Perspectief Utrechts Vastgoed (MPUV) 2021. Het MPUV 2021 wordt verwacht in 2e kwartaal 2021.*
(469/763) 20/T319	Raad 17-09-20	LIS raad 17 september 2020	Vastgoed	Vanaf het MPUV 2021 worden de resultaten opgenomen van een betere meting van de klanttevredenheid door een verbeterde methode van uitvragen, het inzicht in de doelgroepen, inzicht in de belangrijkste klachten en doelgroepen die mogelijk niet bereikt worden	01-07-21 *(stand van zaken) De gemeenteraad zal hierover worden geïnformeerd bij het Meerjaren Perspectief Utrechts Vastgoed (MPUV) 2021.*
(470/763) 20/T318	Raad 17-09-20	LIS raad 17 september 2020	Vastgoed	Na vaststelling van nieuwe doelstellingen voor het vastgoedprogramma worden de prestatie- en effectindicatoren aangepast en meegenomen in het MPUV 2021	30-06-21 *(stand van zaken) De gemeenteraad zal hierover worden geïnformeerd bij het Meerjaren Perspectief Utrechts Vastgoed (MPUV) 2021. Het MPUV 2021 wordt verwacht in 2e kwartaal 2021.*

Lijst toezeggingen-moties-brieven SR dd29 maart 2021(inclusief voortgangsinformatie)

nummer	datum	agendapunt	portefeuille	onderwerp	streefdatum, antwoord, stavaza
(498/763) 20/M203	Raad 16-07-20	Jaarstukken	Vastgoed	M203 raadstoets vastgoed	30-06-21 *(stand van zaken) De gemeenteraad zal hierover worden geïnformeerd bij het Meerjaren Perspectief Utrechts Vastgoed (MPUV) 2021. We zullen in het MPUV 2021 duidelijker aangeven hoe MPUV, nota kapitaalgoederen en jaarstukken met elkaar samenhangen en hierbij duidelijk aangeven wanneer het gaat om verantwoording en wanneer het gaat om een besluit.*
(543/763) 20/T209	cie. S&R 02-07-20	Kaderbrief 2020	Vastgoed	Wethouder Eerenberg zegt toe in het eerste kwartaal van 2021 de pandvisie van het Broesepand naar de raad sturen.	31-03-21 *(stand van zaken) De pandvisie wordt verwacht in 1e kwartaal 2021.*
(544/763) 20/T208	cie. S&R 02-07-20	Kaderbrief 2020	Vastgoed	Wethouder Eerenberg zegt toe in het MPUV 2021 een strakkere sturing te beschrijven op circulariteit.	01-07-21 *(stand van zaken) De gemeenteraad zal hierover worden geïnformeerd bij het Meerjaren Perspectief Utrechts Vastgoed (MPUV) 2021. Het MPUV 2021 wordt verwacht in 2e kwartaal 2021.*
(564/763) 20/T144	cie. S&R 23-06-20	Jaarstukken 2019	Vastgoed	De wethouder zegt toe om bij maatschappelijk vastgoed van de gemeente “bordjes” op te hangen en ervoor te zorgen dat de interne regels toestaan dat dit ook daadwerkelijk mogelijk is.	31-12-20 *(antwoord niet aangegeven)*
(695/763) 19/T369	Raad 03-10-19	Nota Kapitaalgoederen	Vastgoed	M289 integrale visie op beheer van gemeentelijk vastgoed	01-07-21 *(stand van zaken) De gemeenteraad zal hierover worden geïnformeerd bij het Meerjaren Perspectief Utrechts Vastgoed (MPUV) 2021. Het MPUV 2021 wordt verwacht in 2e kwartaal 2021.*
(696/763) 19/T368	cie. S&R 24-09-19	Raadsvoorstel Nota Kapitaal Goederen (NKG) 2020- 2023 - Fietsdepot Belcapmpostraat	Vastgoed	Wethouder Everhardt zegt toe de raad per memo te informeren over de besluitvorming en investeringen/ verplaatsing fietsdepot aan de Belcampostraat	31-03-21 *(stand van zaken) De raad zal in 1e kwartaal van 2021 worden geïnformeerd over locatiekeuze voor het fietsdepot.*
(715/763) 19/T274	cie. S&R 27-06-19	VJN 2019 - Vastgoed - toegankelijkheid van panden	Vastgoed	De wethouder zal in het kader van Agenda 22 met collega-wethouder Van Ooijen de toegankelijkheid van panden die niet in het beheer/ eigendom zijn van de gemeente in Utrecht op te pakken	01-07-21 *(stand van zaken) De gemeenteraad zal hierover worden geïnformeerd bij het Meerjaren Perspectief Utrechts Vastgoed (MPUV) 2021. Het MPUV 2021 wordt verwacht in 2e kwartaal 2021.*
(628/763) 19/T547	Raad 05-12-19	Startnotitie Omgevingsvisie Binnenstad	Wijk Binnenstad	M450 Participatie Omgevingsvisie Binnenstad- Iedereen doet mee!	31-12-20 Zie raadsbrief 'Communicatie Omgevingsvisie Binnenstad' van 5 januari 2021.
(6/763) 21/M47	Raad 25-03-21	Actuele moties	Wonen	M46 Standplaatsen ook mogelijk op nieuwe locaties	31-12-21 *(antwoord niet aangegeven)*

Lijst toezeggingen-moties-brieven SR dd29 maart 2021(inclusief voortgangsinformatie)

nummer	datum	agendapunt	portefeuille	onderwerp	streefdatum, antwoord, stavaza
(11/763) 21/T119	Raad 25-03-21	LIS raad 25 maart 2021	Wonen	•De raad ontvangt in Q3 2021 de uitkomsten van de evaluatie van het Actieplan middenhuur. •De raad ontvangt in Q3 2021 informatie over de mogelijkheden voor publiekrechtelijke borging van oppervlaktes gekoppeld aan huurprijzen via een doelgroepenverordening, dan wel een voorstel om de doelgroepenverordening vast te stellen met een mogelijk handhaafbare bestemmingsplanregeling.	09-09-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(13/763) 21/T118	cie. S&R 18-03-21	Raadsbrief Onderzoek toevoegen standplaatsen woonwagens	Wonen	De raad ontvangt in oktober 2021 de resultaten van het onderzoek naar uitbreidingsmogelijkheden van bestaande woonwagenlocaties, alsmede de mogelijkheden voor compactere standplaatsen, met een voorstel voor locaties die zich het beste lenen voor uitbreiding. In de brief komt het college ook terug op het onderwerp veiligheid.	29-10-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(100/763) 21/T72	Raad 18-02-21	Raadsbrief Onderzoek toevoegen standplaatsen woonwagens	Wonen	De raad ontvangt naar verwachting in de tweede helft van 2021 de resultaten van een onderzoek naar de mogelijkheden van het aanleggen van extra standplaatsen inclusief een voorstel.	14-10-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(102/763) 21/T70	Raad 18-02-21	Raadsbrief Leegstandverordening	Wonen	De raad ontvangt in de 1e helft van 2022 een voorstel voor een kosteneffectieve en doelmatige leegstandsaanpak inclusief een leegstandsverordening voor woningen.	19-05-22 *(antwoord niet aangegeven)*
(106/763) 21/T66	Vragenuur 04-02-21	Vragen van de heer Schipper (SP), mevrouw Dekker (D66), de heer (Koppelaar), Student & Starter, de heer Zwanenberg (GroenLinks), de heer Nagtegaal (PVV), de heer Isik (PvdA), mevrouw Sasbrink (PvdD), de heer El Abassi (DENK), de heer Van der Marel (VVD), mevrouw Zwinkels (CDA), de heer Wijmenga (ChristenUnie), de heer Bos (Stadsbelang Utrecht) inzake vragen Onderhoud Hanoidreef.	Wonen	Wethouder Diepeveen zal in het gesprek met Bo-Ex vragen of er bij bewoners behoefte is aan vervangende woonruimte en of daartoe mogelijkheden zijn.	04-05-21 Raadsbrief Onderhoud Hanoidreef is op 09-02-2021 aan de raad verzonden.

Lijst toezeggingen-moties-brieven SR dd29 maart 2021(inclusief voortgangsinformatie)

nummer	datum	agendapunt	portefeuille	onderwerp	streefdatum, antwoord, stavaza
(107/763) 21/T65	Vragenuur 04-02-21	Vragen van de heer Schipper (SP), mevrouw Dekker (D66), de heer (Koppelaar), Student & Starter, de heer Zwanenberg (GroenLinks), de heer Nagtegaal (PVV), de heer Isik (PvdA), mevrouw Sasbrink (PvdD), de heer El Abassi (DENK), de heer Van der Marel (VVD), mevrouw Zwinkels (CDA), de heer Wijmenga (ChristenUnie), de heer Bos (Stadsbelang Utrecht) inzake vragen Onderhoud Hanoidreef.	Wonen	Wethouder Diepeveen zal in de aangekondigde brief ook ingaan op wat Bo-Ex aan de betrokken bewoners heeft gecommuniceerd.	04-05-21 Raadsbrief Onderhoud Hanoidreef is op 09-02-2021 aan de raad verzonden.
(108/763) 21/T64	Vragenuur 04-02-21	Vragen van de heer Schipper (SP), mevrouw Dekker (D66), de heer (Koppelaar), Student & Starter, de heer Zwanenberg (GroenLinks), de heer Nagtegaal (PVV), de heer Isik (PvdA), mevrouw Sasbrink (PvdD), de heer El Abassi (DENK), de heer Van der Marel (VVD), mevrouw Zwinkels (CDA), de heer Wijmenga (ChristenUnie), de heer Bos (Stadsbelang Utrecht) inzake vragen Onderhoud Hanoidreef.	Wonen	Wethouder Diepeveen zal er bij Bo-Ex op aandringen dat, vooruitlopend op de geplande aanpak van de problemen in 2022, de ergste gebreken zo snel mogelijk worden verholpen.	04-05-21 Raadsbrief Onderhoud Hanoidreef is op 09-02-2021 aan de raad verzonden.

Lijst toezeggingen-moties-brieven SR dd29 maart 2021(inclusief voortgangsinformatie)

nummer	datum	agendapunt	portefeuille	onderwerp	streefdatum, antwoord, stavaza
(109/763) 21/T63	Vragenuur 04-02-21	Vragen van de heer Schipper (SP), mevrouw Dekker (D66), de heer (Koppelaar), Student & Starter, de heer Zwanenberg (GroenLinks), de heer Nagtegaal (PVV), de heer Isik (PvdA), mevrouw Sasbrink (PvdD), de heer El Abassi (DENK), de heer Van der Marel (VVD), mevrouw Zwinkels (CDA), de heer Wijmenga (ChristenUnie), de heer Bos (Stadsbelang Utrecht) inzake vragen Onderhoud Hanoidreef.	Wonen	Wethouder Diepeveen zal de raad uiterlijk in de eerste helft van maart a.s. per brief informeren over de vervolgstappen die Bo-Ex zal zetten, waarbij ook de bredere aanpak van de schimmelproblematiek aan de orde zal komen.	18-03-21 Raadsbrief Onderhoud Hanoidreef is op 09-02-2021 aan de raad verzonden.
(125/763) 21/LIS13	Raad 11-02-21		Wonen	LIS raadsvergadering d.d. 18 februari en 25 maart 2021. Bureau Rechtsbescherming J. Verheugen namens belanghebbenden / Werkgroep behoud JWK 1-10B over verzoek om handhaving tijdens sloop panden Johan Wagenaarkade nrs. 1-10c. Behandeladvies griffie: ter afdoening in handen stellen college. Raad ontvangt een afschrift van het antwoord.	25-03-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(173/763) 21/T27	Raad 21-01-21	LIS raad 21 januari 2021	Wonen	Raadsbrief Planologische procedure project De Mix. De raad ontvangt begin 2021 het SPvE van het project De Mix.	18-02-21 *(stand van zaken) Het SPvE wordt medio voorjaar 2021 aan de raad gestuurd.*
(177/763) 21/T23	Raad 21-01-21	LIS raad 21 januari 2021	Wonen	Raadsbrief Beantwoording vervolgvragen technische bijeenkomst huisjesmelkers. De raad ontvangt in het voorjaar 2021 de uitkomst van de verkenning naar verhuurdersvergunningen	20-05-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(202/763) 20/T609	Raad 15-12-20	SV 2020, nr. 273 over Betaalbaar wonen vraagt om meer creativiteit en regierol	Wonen	De raad wordt begin 2021 geïnformeerd over een onderzoek naar publiek- of privaatrechtelijke instrumenten om prijs en kwaliteit langjarig te kunnen borgen in het betaalbare koopsegment.	30-06-21 Gekoppeld aan actieplan betaalbare koop (Q3) op advies college.
(207/763) 20/M452	Raad 17-12-20	Actuele Moties	Wonen	M452 Compensatie sociale huurwoningen Wilhelminawerf	31-12-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(208/763) 20/M451	Raad 17-12-20	Actuele Moties	Wonen	M451 Komt KWP de gemaakte afspraken alsnog na	24-03-21 *(antwoord niet aangegeven)*

Lijst toezeggingen-moties-brieven SR dd29 maart 2021(inclusief voortgangsinformatie)

nummer	datum	agendapunt	portefeuille	onderwerp	streefdatum, antwoord, stavaza
(239/763) 20/T574	Vragenuur 26-11-20	Vragenuur 26 november Vragen van de heer Dekkers (GroenLinks), mevrouw van Dun (D66), de heer Sungur (DENK) en de heer Koppelaar (S&S) inzake Woonbeleid vanuit het perspectief van ouderen.	Wonen	Vragen van de heer Dekkers (GroenLinks), mevrouw van Dun (D66), de heer Sungur (DENK) en de heer Koppelaar (S&S) inzake Woonbeleid vanuit het perspectief van ouderen. Wethouder Diepeveen zal de raad in het eerste kwartaal van 2021 over de in de vragen genoemde onderwerpen middels een raadsbrief informeren.	31-03-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(246/763) 20/T566	Raad 03-12-20	Programmabegroting 2021-2024	Wonen	M420 Meer betaalbare koopwoningen door erfpacht, verleggen van meerwaardeafracht	30-06-21 Gekoppeld aan actieplan betaalbare koop (Q3) op advies college.
(260/763) 20/T551	Raad 03-12-20	Programmabegroting 2021-2024	Wonen	M389 Woonbeleid vanuit het perspectief van ouderen	16-12-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(280/763) 20/M376	Raad 03-12-20	Programmabegroting 2021-2024	Wonen	M376 Terug naar Volkshuisvesting 1e stap	30-06-21 Veranderde terminologie wordt voortaan meegenomen in P&C documenten.
(286/763) 20/T534	Raad 26-11-20	LIS raad 26 november 2020	Wonen	De raad ontvangt in 2023 een voorstel voor een volledige herziening van de Huisvestingsverordening.	19-01-23 *(antwoord niet aangegeven)*
(287/763) 20/T533	Raad 26-11-20	LIS raad 26 november 2020	Wonen	De raad ontvangt halverwege 2021 een voorstel voor een tussentijdse aanpassing van de Huisvestingsverordening	24-06-21 *(stand van zaken) Na de zomer, zie raadbrief Procesevaluatie huisvestingsverordening 04-11-2020.*
(288/763) 20/T532	Raad 26-11-20	LIS raad 26 november 2020	Wonen	De raad ontvangt eind 2020 of begin 2021 een voorstel tot wijziging van de Huisvestigingsverordening met een registratieplicht voor de toeristische verhuur	21-01-21 *(stand van zaken) Aanbieding aan raad in Q1 2021 (zie raadsbrief 04-11-2020)*
(306/763) 20/T514	cie. S&R 19-11-20	Programmabegroting 2021	Wonen	Wethouder Diepeveen stuurt de raad in het 1e kwartaal 2021 een brief over de mogelijkheden tot het invoeren van een verhuurdersvergunning.	31-03-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(307/763) 20/T512	cie. S&R 19-11-20	Programmabegroting 2021	Wonen	Wethouder Diepeveen stuurt in januari/februari 2021 de raad een brief over het inrichten van de evaluatie/actualisatie van het Actieplan middenhuur in relatie met de doelgroepenverordening.	26-02-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(308/763) 20/T511	cie. S&R 19-11-20	Programmabegroting 2021	Wonen	Wethouder Diepeveen legt in het 2e kwartaal 2021 het Actieplan betaalbare koop aan de raad voor.	30-06-21 *(antwoord niet aangegeven)*

Lijst toezeggingen-moties-brieven SR dd29 maart 2021(inclusief voortgangsinformatie)

nummer	datum	agendapunt	portefeuille	onderwerp	streefdatum, antwoord, stavaza
(492/763) 20/T266	Raad 12-03-20	LIS/Raadsbrief Doorstroomregelingen: verhuisadviseur en kortingsregeling	Wonen	- De wethouder zegt toe in 2021 de raad te informeren over de effecten van de nieuwe regel uit de Huisvestingsverordening waarbij woningzoekenden 75 procent van de inschrijfduur behouden wanneer zij verhuizen en zich binnen 12 maanden opnieuw inschrijven. - De wethouder zegt toe in 2021 de raad te informeren over de evaluatie van de gewijzigde kortingsregeling door de corporaties	30-06-21 *(stand van zaken) Wordt betrokken bij de evaluatie van de huisvestingsverordening (medio 2021).*
(494/763) 20/M263	Raad 16-07-20	Kaderbrief 2020	Wonen	M263 Vergroten van het middensegment ook in kleinere nieuwbouwprojecten	30-06-21 *(stand van zaken) Wordt betrokken bij Evaluatie Actieplan Middenhuur: medio 2021*
(560/763) 20/T159	cie. S&R 25-06-20	Studentenconvenant 2020	Wonen	Wethouder zegt toe de raad bij de volgende voortgangsrapportage (in oktober-november 2020) te informeren over de bijdrage van de buurgemeenten, loten en het verlagen van het aantal hospiteerpogingen, over het huurprijsniveau en over het gesprek met Solgu en concrete acties voor studenten met een beperking.	31-03-21 *(stand van zaken) Mede vanwege vertraging cijfers Kences (het lokale deel van de Kences-monitor over studentenhuisvesting) volgt raadsbrief over voortgang (convenant) studentenhuisvesting in Q1 2021.*
(587/763) 20/T87	cie. S&R 26-05-20	Debat over de gevolgen van Covid-19	Wonen	Wethouder Diepeveen informeert de raad per raadsbrief over nieuwe signalen die zijn ontvangen van Student en Starter en SP omtrent verhuurders.	31-03-21 *(stand van zaken) Terugkoppeling wordt verwacht in Q1 2021.*
(656/763) 19/T504	Raad 21-11-19	LIS raadsvergadering d.d. 21 november 2019	Wonen	Aangenomen behandeladvies uit raadsvergadering van 21 november 2019: deze brief voor kennisgeving aan te nemen en tevens de in de brief gedane toezegging dat een Stedenbouwkundig Programma van Eisen (SPvE) Locatie De Mix Overvecht in augustus 2020 aan de raad ter besluitvorming voorgelegd op te nemen in de LTA	30-06-21 *(stand van zaken) Streven is dat het SPvE De Mix Overvecht in het voorjaar 2021 wordt voorgelegd aan de raad.*
(702/763) 19/M248	Raad 18-07-19	Woonvisie: Utrecht beter in balans	Wonen	M 248 Niet DAEB deel van woningcorporaties onder actieplan middenhuur	30-06-21 *(stand van zaken) Wordt betrokken bij evaluatie van het actieplan middenhuur (medio 2021)*
(712/763) 19/T304	Raad 11-07-19	VJN 2019	Wonen	19/M126 Bewoners voor betaalbaar wonen	31-03-21 *(stand van zaken) Voortgangsbrief bewonersinitiatieven en woonconcepten volgt in Q1 2021*
(714/763) 19/T298	cie. S&R 09-07-19	Raadsvoorstel Woonvisie: Utrecht beter in Balans - woonwagenbeleid	Wonen	De raad ontvangt voor eind 2019 een nadere uitwerking op het woonwagenbeleid uit de woonvisie.	29-01-21 Is afgedaan met de raadsbrief van 26-01-2021 met kenmerk: 8476304.
(720/763) 19/T154	Raad 23-05-19	RV Huisvestingsverordening Regio Utrecht	Wonen	Motie 79 Inzicht in de beschikbare middenhuurwoningen	30-06-21 *(stand van zaken) Wordt in medio 2021 afgehandeld bij de evaluatie van actieplan middenhuur.*

Lijst toezeggingen-moties-brieven SR dd29 maart 2021(inclusief voortgangsinformatie)

nummer	datum	agendapunt	portefeuille	onderwerp	streefdatum, antwoord, stavaza
(721/763) 19/T153	Raad 23-05-19	RV Huisvestingsverordening regio Utrecht	Wonen	Motie 77 Intensivering van groot naar beter	01-07-21 *(stand van zaken) Wordt betrokken bij de evaluatie van de Huisvestingsverordening, medio 2021*
(722/763) 19/T152	Raad 23-05-19	RV Huisvestingsverordening Regio Utrecht 2019	Wonen	Motie 76 Behoud van inschrijftijd ten dienste van doorstroming	30-06-21 *(stand van zaken) Communicatie over doel van behoud inschrijftijd en doorstroming bevorderen: 4e kwartaal van 2019. Tussentijdse evaluatie volgt na 2 jaar, in tweede kwartaal van 2021.*
(723/763) 19/T151	Raad 23-05-19	RV Huisvestingsverordening Regio Utrecht 2019	Wonen	Motie 74 Ook Middenhuurwoningen worden eerlijk verdeeld	30-06-21 *(stand van zaken) Wordt in medio 2021 afgehandeld bij de evaluatie van het actieplan middenhuur.*
(724/763) 19/T150	Raad 23-05-19	RV Huisvestingsverordening Regio Utrecht 2019	Wonen	Motie 70 Onderzoek bijzondere doelgroepen	30-06-21 *(stand van zaken) Wordt medio 2021 afgehandeld bij de evaluatie van het actieplan middenhuur.*
(725/763) 19/M75	Raad 23-05-19	RV Huisvestingsverordening Regio Utrecht 2019	Wonen	M75 Geen belemmering om te huren in Utrecht voor middeninkomens	01-07-21 *(stand van zaken) Wordt betrokken bij Evaluatie Actieplan Middenhuur: medio 2021*
(726/763) 19/M71	Raad 23-05-19	RV Huisvestingsverordening Regio Utrecht 2019	Wonen	M71 beter U10 proces voor de regionale huisvestingsverordening	30-06-21 *(stand van zaken) Wordt betrokken bij de evaluatie van de huisvestingsverordening (medio 2021).*
(727/763) 19/M69	Raad 23-05-19	RV Huisvestingsverordening Regio Utrecht 2019	Wonen	M69 Tussentijds rapportage effecten loslaten van schaarstegrens en verlagen van compensatiebedragen bij omzetten van woningen	31-03-21 De raad wordt geïnformeerd middels een brief Q1 2021. Wordt gekoppeld aan de evaluatie Huisvestingsverordening.
(738/763) 19/LIS16	Raad 28-03-19		Wonen	Ter afdoening in handen stellen van het college. De raad ontvangt een afschrift van het antwoord. Fracties kunnen de inhoud desgewenst betrekken bij behandeling van de Woonvisie en de Stedelijke prestatieafspraken.	09-05-19 antwoordmail is op 11 februari 2021 verzonden. Afschrift aan de raad is op 16 februari 2021 verzonden.

Lange termijn agenda commisie Stad en Ruimte per 17 maart 2021

nummer	portefeuille	pfhouder	onderwerp	commissie
(68/97) raadsbrief 19/RBR5	Dierenwelzijn	Van Hooijdonk	Evaluatie contract met dierenbescherming als input voor nieuwe contract. Bron: Raadsbrief Verlenging contract Dierenbescherming d.d. 13 maart 2019	12-12-2019
(67/97) raadsbrief 19/RBR6	Energie	Van Hooijdonk	Plan van aanpak kantoren in 2023 naar label C Bron: Raadsbrief Groeiende opgave Energietransitie 2019 d.d. 29 januari 2018	12-12-2019
(66/97) raadsbrief 19/RBR7	Erfgoed	Klein	Resultaten gemeentebrede inventarisatie van jong erfgoed, vanaf 1970, inclusief een inschatting van kosten, bekostiging en benodigde expertise. Bron: Raadsbrief Plan van aanpak inventarisatie jong erfgoed	12-12-2019
(60/97) raadsvoorstel 19/RV135	Mobiliteit	Van Hooijdonk	Voorlopig Ontwerp Westelijk Stadsboulevard Bron LTA college 2019 en LTA college voorjaar 2020: Afhankelijk van verkeersstudie NoordWest of uitwerking VO door college binnen door raad vastgesteld IPVE plaats kan vinden.	7-1-2020
(89/97) raadsvoorstel 19/RV32	Ruimtelijke Ontwikkeling	Verschuure	Bestemmingsplan Hogenoord 20 Ult LTA college d.d. 16 04 2019	30-9-2020
(88/97) raadsvoorstel 19/RV33	Ruimtelijke Ontwikkeling	Verschuure	Stedenbouwkundig Programma vam Eisen Thomas a Kempisplantsoen Bron: LTA college d.d. 16 04 2019 en LTA college najaar 2019 en LTA college voorjaar 2020: Samenhang met verkeersstudie Noordwest	10-12-2020
(36/97) raadsvoorstel 20/RV27	Stationsgebied	Eerenberg	Raadsvoorstel Startnotitie Oude Daalstraat/Kop ASW Bron: LTA college voorjaar 2020: Samenhang met verkeersstudie Noordwest. LTA college najaar 2020: Samenhang met verkeersstudie Noordwest.	10-12-2020
(59/97) raadsvoorstel 19/RV137	Vastgoed	Eerenberg	Actualisatie vastgoedbeleid(skader) Bron: LTA college najaar 2019 en LTA college voorjaar 2020: Aanpassing planning gemeld in raadsbrief d.d. 18 december 2019. LTA najaar 2020: De impact van de coronacrisis op het vastgoed leidt tot herbezinning op sturing maatschappelijke waarde van vastgoed.	10-12-2020
(61/97) raadsvoorstel 19/RV124	Economische Zaken	Verschuure	Wijziging legesverordering duurzame evenementen Bron: LTA college april 2019 en LTA college najaar 2019 en LTA college voorjaar 2020: Zie raadsbrief 21 oktober 2019. LTA college najaar 2020: PM Hangt samen met diverse ontwikkelingen, oa. de ontwikkeling van locatieprofielen etc. deze vertragen als gevolg van corona.	31-12-2020

Lange termijn agenda commisie Stad en Ruimte per 17 maart 2021

(81/97) raadsvoorstel 19/RV51	Ruimtelijke Ontwikkeling	Verschuure	Bestemmingsplan Heycopplein Bron: LTA college najaar 2019 en LTA college d.d. 16 04 2019 en LTA college voorjaar 2020: De uitloop van de vaststelling is veroorzaakt door de berekening van de stikstofdepositie.	31-12-2020
(34/97) raadsvoorstel 20/RV29	Stationsgebied	Eerenberg	IPvE/SPvE Visie Moreelse Park Bron: LTA college voorjaar 2020 + najaar 2020	4-3-2021
(37/97) raadsvoorstel 20/RV26	Stationsgebied	Eerenberg	Raadsvoorstel Ontwikkeling Jaarbeurspleingebouw Bron: LTA college voorjaar 2020 LTA najaar 2020: Omdat een eerdere haalbaarheidsverkenning is beëindigd (raadsbrief maart 2020) is de planning aangepast.	4-3-2021
(14/97) raadsvoorstel 20/RV54	Groen	Van Hooijdonk	Rondje Stadseiland LTA college najaar 2020: NIEUW - participatie is deels door corona vertraagd en deels afhankelijk van planning MWKZ	18-3-2021
(50/97) raadsvoorstel 20/RV5	Groen	Van Hooijdonk	RV Klimaatadaptatiestrategie Bron: LTA college najaar 2019 LTA college voorjaar 2020 LTA college najaar 2020: In samenhang met Plan Watertaken. Verschoven naar januari 2021 vanwege meer tijd benodigd voor afstemming.	18-3-2021
(12/97) raadsvoorstel 20/RV56	Handhaving en vergunningen	Dijksma	Verordening ingevolge de Wet Basisregistratie Adressen en Gebouwen (BAG)	18-3-2021
(41/97) raadsvoorstel 20/RV16	Leidsche Rijn	Verschuure	RV SpvE Papendorp Noord Bron: LTA college voorjaar 2020 LTA college najaar 2020: De onderhandelingen met de ontwikkelaar nemen meer tijd in beslag	18-3-2021
(48/97) raadsvoorstel 20/RV9	Leidsche Rijn	Verschuure	RV Stedenbouwkundig Plan Groenewoud Bron: LTA college voorjaar 2020 LTA college najaar 202: De onderhandelingen met de ontwikkelaar nemen meer tijd in beslag	18-3-2021
(39/97) raadsvoorstel 20/RV19	Merwedekanaalzone	Diepeveen	RV Bestemmingsplan Eendrachtlaan 10 Bron: LTA college voorjaar 2020 LTA college najaar 2020: Planning aangepast ivm aanvullende onderzoeken nodig tbv WABO vergunningaanvraag (gecoördineerd traject is)	18-3-2021
(95/97) raadsvoorstel 19/RV20	Merwedekanaalzone	Diepeveen	Vaststellen stedenbouwkundig plan deelgebied 5 Merwedekanaalzone Bron LTA college najaar 2019 Ult LTA college d.d. 16 04 2019 LTA college voorjaar 2020 LTA college najaar 2020: Onderhandeling met de marktpartijen nog niet afgerond	18-3-2021

Lange termijn agenda commisie Stad en Ruimte per 17 maart 2021

(72/97) raadsvoorstel 19/RV89	Mobiliteit	Van Hooijdonk	Parkeervisie en modules Invoeren Betaald Parkeren en Parkeernormen Bron: LTA college d.d. 16 04 2019 + LTA college najaar 2019 + LTA college voorjaar 2020: Samenhang met actualisering mobiliteitsplan LTA college najaar 2020: Samenhang met actualisering mobiliteitsplan (na inspraakprocedures)	18-3-2021
(73/97) raadsvoorstel 19/RV88	Mobiliteit	Van Hooijdonk	RV Actualisatie Mobiliteitsplan Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen (SRSRSB) Bron: Uit LTA college d.d. 16 04 2019 + LTA college najaar 2019 + LTA college voorjaar 2020: Samenhang met RSU 2040 LTA najaar 2020: Samenhang met RSU 2040 (na inspraakprocedure)	18-3-2021
(94/97) raadsvoorstel 19/RV23	Openbare ruimte	Diepeveen	Plan Gemeentelijke watertaken en de gemeentelijke klimaatstrategie Bron: LTA college d.d. 16 04 2019 + LTA college najaar 2019 + LTA college voorjaar 2020 LTA najaar 2020: In samenhang met Klimaatadaptatiestrategie. Verschoven naar januari 2021 vanwege meer tijd benodigd voor afstemming.	18-3-2021
(3/97) raadsvoorstel 20/RV66	Ruimtelijke Ontwikkeling	Verschuure	SPvE de Mix LTA college najaar 20920	18-3-2021
(24/97) raadsvoorstel 20/RV41	Ruimtelijke Ontwikkeling	Verschuure	Bestemmingsplan Tuindorp (omzetting beheersverording, crisis- en herstelwet) LTA college najaar2020	18-3-2021
(25/97) raadsvoorstel 20/RV40	Ruimtelijke Ontwikkeling	Verschuure	Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 LTA college 2020: Vertraging oa door minder fysiek samenwerken vanwege corona, vrijgave voor inspraak eind 2020 voorzien.	18-3-2021
(84/97) raadsvoorstel 19/RV39	Ruimtelijke Ontwikkeling	Verschuure	Actualisatie Visie Werkspoorkwartier Bron: LTA college d.d. 16 04 2019 en LTA college najaar 2019 en LTA college voorjaar 2020 LTA college najaar 2020: De planning is aangepast vanwege aanvullende onderzoeken	18-3-2021

Lange termijn agenda commisie Stad en Ruimte per 17 maart 2021

(90/97) raadsvoorstel 19/RV31	Ruimtelijke Ontwikkeling	Verschuure	Bestemmingsplan Cartesiusdriehoek, fase 2 t/m 5fase 2 t/m 5 Bron: LTA college d.d. 16 04 2019 en LTA college najaar 2019 en LTA college voorjaar 2020 LTA college najaar 2020: Vertraging door de stikstofdiscussie, en vanwege aanpassen opbouw CABgebouw heeft de onderhandeling over de anterieure overeenkomst langer geduurd	18-3-2021
(31/97) raadsvoorstel 20/RV33	Stationsgebied	Eerenberg	Bestemmingsplan Beurskwartier 1 (incl. De Foreest) LTA college najaar 2020 Planning aangepast ivm stikstofonderzoeken	18-3-2021
(43/97) raadsvoorstel 20/RV14	Leidsche Rijn	Verschuure	RV Stedenbouwkundig Plan Bedrijventerrein Strijkviertel Bron: LTA college voorjaar 2020	25-3-2021
(86/97) raadsvoorstel 19/RV35	Ruimtelijke Ontwikkeling	Verschuure	Bestemmingsplan Omloop/Laan van Chartroise Bron: LTA college d.d. 16 04 2019 en LTA college najaar 2019 en LTA college voorjaar 2020	31-3-2021
(54/97) raadsvoorstel 19/RV152	Economische Zaken	Verschuure	Aanpassen Huisvestingsverordening met registratieplicht vakantieverhuur Bron: LTA college najaar 2019 en LTA college voorjaar 2020 LTA college najaar 2020: Verschuiving in de planning vanwege vertraging wetsvoorstel van juli 2020 naar januari 2021	1-4-2021
(65/97) raadsbrief 19/LIS30	Ruimtelijke Ontwikkeling	Verschuure	Raadsbrief Startdocument sloop/nieuwbouw Lauwerecht complexen 2 en 4 d.d. 30-04-2019 Het nieuw op te stellen Stedenbouwkundig Programma van Eisen en Integraal Programma van Eisen zullen ter besluitvorming worden voorgelegd aan uw raad. Volgens planning in het bijgevoegde startdocument: SPvE: april 2020, vaststelling bestemmingsplan: mei 2021	27-5-2021
(47/97) raadsvoorstel 20/RV10	Leidsche Rijn	Verschuure	RV Bestemmingsplan Hooggelegen Bron: LTA college voorjaar 2020	24-6-2021
(16/97) raadsvoorstel 20/RV50	Energie	Van Hooijdonk	Definitief bod Regionale Energiestrategie LTA college najaar 2020: Het Rijk heeft als vanwege corona 3 maanden extra tijd gegeven voor het Ontwerp-RES, het definitieve bod is daardoor ook doorgeschoven.	1-7-2021
(97/97) raadsvoorstel 19/RV12	Erfgoed	Klein	Vernieuwing erfgoedbeleid inclusief archeologiebeleid Uit LTA d.d. 16 04 2019 en LTA college najaar 2019 en LTA college voorjaar 2020 LTA college najaar 2020: Het in werking treden van de omgevingswet (was 2021) is met een jaar uitgesteld, de planning is hier op aangepast	1-7-2021

Lange termijn agenda commisie Stad en Ruimte per 17 maart 2021

(13/97) raadsvoorstel 20/RV55	Groen	Van Hooijdonk	Wijziging kapverordening LTA college najaar 2020	1-7-2021
(45/97) raadsvoorstel 20/RV12	Leidsche Rijn	Verschuure	RV Stedenbouwkundig Plan MARK, Hoogbouwkavel Bron: LTA college voorjaar 2020 LTA college najaar 2020: Vertraging planuitwerking bij ontwikkelaar door corona	1-7-2021
(76/97) raadsvoorstel 19/RV74	Leidsche Rijn	Verschuure	Bestemmingsplan Zonneveld geluidswal Veldhuizen Bron: LTA college najaar 2019 en LTA college d.d. 16 04 2019 en LTA college voorjaar 2020: Aanvullend stabiliteitsonderzoek voor mogelijkheden technische constructies en optimalisatie businesscase. LTA college najaar 2020: Vertraging in afstemming door corona	1-7-2021
(77/97) raadsvoorstel 19/RV71	Leidsche Rijn	Verschuure	Bestemmingsplan Park West Zuid Bron: LTA college najaar 2019 Uit LTA college d.d. 16 04 2019 LTA college voorjaar 2020 LTA college najaar 2020: Nader onderzoek nodig naar het leefgebied en duurzaam behoud van de steenuil in het Maximapark terwijl er ruimte wordt geboden aan ontwikkelingen.	1-7-2021
(78/97) raadsvoorstel 19/RV67	Leidsche Rijn	Verschuure	Bestemmingsplan Haarrijn Bron: LTA college najaar 2019 en LTA college d.d. 16 04 2019 en LTA college voorjaar 2020: De uitloop van de vaststelling is veroorzaakt door de herberekening van de stikstofdepositie. LTA college najaar 2020: Vertraging in afstemming door corona	1-7-2021
(79/97) raadsvoorstel 19/RV62	Leidsche Rijn	Verschuure	Bestemmingsplan Passiebloemweg; scholen Bron: LTA college najaar 2019 en LTA college d.d. 16 04 2019 en LTA college voorjaar 2020: De nieuwbouwscholen waren binnen 50 meter van een drukke weg gepland, er word gewerkt aan alternatieve inrichting van de kavel. LTA college najaar 2020: Inmiddels overeenstemming over alternatieve inrichting van de kavel (eerder planning binnen 50 m van een drukke weg), maar heeft wel tot vertraging geleid.	1-7-2021
(7/97) raadsvoorstel 20/RV61	Milieu en Emissieloos Vervoer	Eerenberg	Nota Geluid LTA college najaar 2020: Komt later vanwege uitstel omgevingswet.	1-7-2021
(8/97) raadsvoorstel 20/RV60	Milieu en Emissieloos Vervoer	Eerenberg	Nota externe veiligheid LTA college najaar 2020	1-7-2021

Lange termijn agenda commisie Stad en Ruimte per 17 maart 2021

(4/97) raadsvoorstel 20/RV65	Openbare ruimte	Diepeveen	Programmaplan wervengebied	1-7-2021
(22/97) raadsvoorstel 20/RV43	Ruimtelijke Ontwikkeling	Verschuure	Bestemmingsplan Jagerskade LTA college najaar 2020	1-7-2021
(23/97) raadsvoorstel 20/RV42	Ruimtelijke Ontwikkeling	Verschuure	Contour en beoordelingskader REP LTA college najaar 2020	1-7-2021
(49/97) raadsvoorstel 20/RV7	Ruimtelijke Ontwikkeling	Verschuure	Bestemmingsplan International School Utrecht Bron: LTA college voorjaar 2020 LTA college najaar 2020: Vertraging in de planvoorbereiding en afronding onderzoeken, hierdoor verschuift ook de vrijgave van het ontwerpbestemmingsplan.	1-7-2021
(55/97) raadsvoorstel 19/RV150	Ruimtelijke Ontwikkeling	Verschuure	SPVE woningbouwvlek Zuilense vecht en IPVE Lint Bron: LTA college najaar 2019 en LTA college voorjaar 2020: Raadsbesluit Gebiedsplan Zuilense Vecht januari 2020 LTA college najaar 2020. Het proces heeft langer geduurd door de ingewikkeldheid van het project en de samenwerking met 2 gemeentes (Utrecht/Stichtse Vecht)	1-7-2021
(85/97) raadsvoorstel 19/RV37	Ruimtelijke Ontwikkeling	Verschuure	Bestemmingsplan Johan Wagenaarkade Bron: LTA college d.d. 16 04 2019 en LTA college najaar 2019 en LTA college voorjaar 2020: Nog geen overeenstemming over stedenbouwkundige kwaliteit LTA college najaar 2020: Nog geen overeenstemming over stedenbouwkundige kwaliteit	1-7-2021
(91/97) raadsvoorstel 19/RV28	Ruimtelijke Ontwikkeling	Verschuure	Bestemmingsplan Gebiedsontwikkeling Ravellaan Noord Bron: LTA college d.d. 16 04 2019 en LTA college najaar 2019 en LTA college voorjaar 2020	1-7-2021
(93/97) raadsvoorstel 19/RV24	Ruimtelijke Ontwikkeling	Verschuure	Visie Strosteeg Uit LTA college d.d. 16 04 2019 en LTA college voorjaar 2020: Visie volgt na raadsbesluit Toekomst parkeergarage Springweg (zie beleidsveld grondzaken). LTA college najaar 2020: Visie volgt na raadsbesluit Toekomst parkeergarage Springweg (zie beleidsveld grondzaken).	1-7-2021
(69/97) raadsvoorstel 19/RV111	Stationsgebied	Eerenberg	Stedenbouwkundig Programma vam Eisen De Foreest/Raboterrein Bron: LTA college d.d. april 2019 en LTA college najaar 2019 en LTA college voorjaar 2020: Het SPVE volgt na het bestemmingsplan LTA najaar 2020: Het SPVE volgt na het bestemmingsplan	1-7-2021

Lange termijn agenda commisie Stad en Ruimte per 17 maart 2021

(33/97) raadsvoorstel 20/RV31	Wijk Binnenstad	Klein	Raadsvoorstel Omgevingsvisie Binnenstad Bron: LTA college voorjaar 2020 LTA College najaar 2020: Aanpassing planning toegelicht in raadsbrief Voortgang Omgevingsvisie Binnenstad op 9 juli 2020	1-7-2021
(17/97) raadsvoorstel 20/RV48	Wijk Overvecht	Diepeveen	Omgevingsprogramma Overvecht LTA college najaar 2020	1-7-2021
(18/97) raadsvoorstel 20/RV47	Ruimtelijke Ontwikkeling	Verschuure	Bestemmingsplan Gruttersdijk	9-9-2021
(19/97) raadsvoorstel 20/RV46	Ruimtelijke Ontwikkeling	Verschuure	Bestemmingsplan Lomanlaan de Zusters LTA college najaar 2020	9-9-2021
(20/97) raadsvoorstel 20/RV45	Ruimtelijke Ontwikkeling	Verschuure	Bestemmingsplan Beneluxlaan 911 LTA college najaar 2020	9-9-2021
(21/97) raadsvoorstel 20/RV44	Ruimtelijke Ontwikkeling	Verschuure	Bestemmingsplan Juttfaseweg 178 LTA college najaar 2020	9-9-2021
(92/97) raadsvoorstel 19/RV27	Ruimtelijke Ontwikkeling	Verschuure	Stedenbouwkundig Programma vam Eisen Gebiedsontwikkeling Ravellaan Noord Bron:LTA college d.d. 16 04 2019 en LTA college najaar 2019 en LTA college voorjaar 2020 LTA college najaar 2020:Participatie is vetraagd door Corona	9-9-2021
(30/97) raadsvoorstel 20/RV34	Stationsgebied	Eerenberg	Omgevingsvisie Jaarbeurs LTA najaar 2020	9-9-2021
(35/97) raadsvoorstel 20/RV28	Stationsgebied	Eerenberg	Raadsvoorstel Beatrixgebouw Jaarbeurs, specifieke verklaring van geen bedenkingen ihkv ontheffing tijdelijke verruiming gebruiksmogelijkheden LTA college najaar 2020: De planning is aangepast vanwege een andere besluitvormingsprocedure, een specifieke verklaring geen bedenkingen in plaats van een bestemmingsplanwijziging.	9-9-2021
(26/97) raadsvoorstel 20/RV38	Wonen	Diepeveen	Techniche actualisatie Huisvestingsverordening LTA college najaar 2020	9-9-2021
(32/97) raadsvoorstel 20/RV32	Wonen	Diepeveen	Raadsvoorstel: Actualisatie Actieplan middenhuur Bron: LTA college voorjaar 2020 LTA college najaar 2020: De actualisatie van het Actieplan middenhuur voorzien begin 2020 wordt betrokken bij de brede evaluatie van het Actieplan.	9-9-2021

Lange termijn agenda commisie Stad en Ruimte per 17 maart 2021

(1/97) raadsbrief 21/RBR1	Economische Zaken	Verschuure	Utrecht Marketing. Het college zegt toe in Q2 2021 de raad te betrekken bij de meerjarenovereenkomst met Utrecht Marketing en zegt toe de raad middels een raadbrief in Q2 2021 te informeren hoe de aanbevelingen van Berenschot zijn overgenomen. Bron: SV 2020 nr. 266 Utrecht Marketing (met antwoord)	7-10-2021
(52/97) toezegging 19/T504	Wonen	Diepeveen	Aangenomen behandeladvies uit raadsvergadering van 21 november 2019: deze brief voor kennisgeving aan te nemen en tevens de in de brief gedane toezegging dat een Stedenbouwkundig Programma van Eisen (SPvE) Locatie De Mix Overvecht in augustus 2020 aan de raad ter besluitvorming voorgelegd op te nemen in de LTA	21-10-2021
(2/97) toezegging 21/T17	Openbare ruimte	Diepeveen	De raad ontvangt in Q3 2021 een nieuwe verordening voor kabels en leidingen, met daarbij de samenhang met de nog op te stellen strategie voor de ondergrond. (deze staat al op de lange termijn agenda maar nu met nieuwe deadline)	25-11-2021
(57/97) raadsvoorstel 19/RV142	Openbare ruimte	Diepeveen	Verordening kabels en leidingen Bron: LTA college najaar 2019 en LTA college 2020: Samenhang met Handboek Kabels en Leidingen wat tegelijkertijd geupdate moet worden. LTA college najaar 2020: Toevoeging van ambities op het gebied van klimaatadaptatie, energietransitie en vergroening vragen meer afstemming.	25-11-2021
(44/97) raadsvoorstel 20/RV13	Leidsche Rijn	Verschuure	RV Bestemmingsplan Plan MARK, Hoogbouwkavel Bron: LTA college voorjaar 2020 LTA najaar 2020: Vertraging planuitwerking bij ontwikkelaar door corona	16-12-2021
(46/97) raadsvoorstel 20/RV11	Leidsche Rijn	Verschuure	RV Visie Burgemeester Verderlaan Bron: LTA college voorjaar 2020: Titel is aangepast. Planning afhankelijke van particuliere ontwikkelaar LTA college najaar 2020: Deze visie is niet urgent daarom wordt daar binnen de beschikbare capaciteit geen prioriteit aan gegeven.	16-12-2021
(6/97) raadsvoorstel 20/RV62	Mobiliteit	Van Hooijdonk	Permanent Voetgangersgebied Bron: LTA college voorjaar 2020 en LTA najaar 2020	16-12-2021
(62/97) raadsvoorstel 19/RV122	Wonen	Diepeveen	Het stedenbouwkundig programma van eisen voor De Mix Utrecht wordt aan de raad voorgelegd. Besluitvorming rondom bestemmingsplanwijzigingen vindt in 2021 plaats. Raadsbrief De Mix Utrecht (100 dagen challenge) 20/5/2019	17-12-2021
(75/97) raadsvoorstel 19/RV78	Leidsche Rijn	Verschuure	Bestemmingsplan Zandweg 186aKoedam Bron: LTA college najaar 2019 Uit LTA college d.d. 16 04 2019 LTA college voorjaar 2020 LTA college najaar 2020: PM Planning is vertraagd door externe omstandigheden (bij ontwikkelaar)	31-12-2021

Lange termijn agenda commisie Stad en Ruimte per 17 maart 2021

(38/97) raadsvoorstel 20/RV23	Mobiliteit	Van Hooijdonk	RV Kredietvrijgave NRU Bron: LTA college voorjaar 2020: Samenhang met vernietiging tracébesluit A27 LTA college Najaar 2020: PM Samenhang met vernietiging tracébesluit A27	31-12-2021
(71/97) raadsvoorstel 19/RV91	Mobiliteit	Van Hooijdonk	Bestemmingsplan NRU Noordelijke Stadsrand Utrecht + MER (tijdelijk) on-hold door vernietiging tracébesluit A27 Bron: LTA college d.d. 16 04 2019 +LTA college najaar 2019 + LTA college voorjaar 2020 :Samenhang met vernietiging tracébesluit A27 LTA college najaar 2020: PM Samenhang met vernietiging tracébesluit A27	31-12-2021
(80/97) raadsvoorstel 19/RV52	Ruimtelijke Ontwikkeling	Verschuure	Stedenbouwkundig Programma van Eisen Ivoordreef Bron: LTA college najaar 2019 en LTA college d.d 16 04 2019 en LTA voorjaar 2020: De uitloop van de vaststelling is veroorzaakt door de berekening van de stikstofdepositie.	31-12-2021
(82/97) raadsvoorstel 19/RV45	Ruimtelijke Ontwikkeling	Verschuure	Bestemmingsplan Pagelaan 1 (tijdelijk) on-hold door vernietiging tracébesluit A27 Bron: LTA college najaar 2019 en LTA college d.d. 16 04 2019 en LTA college voorjaar 2020: Samenhang met vernietiging tracébesluit A27	31-12-2021
(83/97) raadsvoorstel 19/RV43	Ruimtelijke Ontwikkeling	Verschuure	Stedenbouwkundig Programma van Eisen Befuterrein (tijdelijk) on-hold door vernietiging tracébesluit A27 Bron: LTA college najaar 2019 en LTA college d.d. 16 04 2019 en LTA college voorjaar 2020: Samenhang met vernietiging tracébesluit A27	31-12-2021
(42/97) raadsvoorstel 20/RV15	Leidsche Rijn	Verschuure	RV Bestemmingsplan - ZO kwadrant De Meern Bron: LTA college voorjaar 2020 LTA college najaar 2020: Vertraging door andere aanpak en door vertraging bij ontwikkelaar vanwege corona	31-3-2022
(9/97) raadsvoorstel 20/RV59	Markten en Havens	Diepeveen	Watervisie LTA college najaar 2020	30-9-2022
(87/97) raadsvoorstel 19/RV34	Ruimtelijke Ontwikkeling	Verschuure	Bestemmingsplan Thomas a Kempisplantsoen Bron: LTA college d.d. 16 04 2019 en LTA college najaar 2019 en LTA college voorjaar 2020 LTA college najaar 2020: Planning bestemmingsplan stond per abuis onjuist in de vorige versie LTA.	8-12-2022

Commissie Stad en Ruimte

Dossiernummer	1592
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	1 april 2021
Agendapunt	5
Omschrijving	Raadsvoorstel Vaststelling bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 6, Eendrachtlaan 10
ID	1643
Behandelend ambtenaar	Peter Meijer
Telefoon	14030
E-mail	peter.meijer@utrecht.nl
Datum collegebesluit	
Geocodering	Zuidwest
Thema	Ruimtelijke ordening
Portefeuillehouder	Wethouder Diepeveen
Beleidsveld	Merwedekanaalzone
Referendabel	Nee
Raadsadviseur (lijst)	Frank de Kok/Ruimtelijke Ontwikkeling, Vastgoed, Erfgoed/06-20011476

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Stad en Ruimte	**1 april 2021**
Gemeenteraad	8 april 2021

Voorgesteld besluit

Gemeente Utrecht

Voorstel aan de gemeenteraad

Vaststelling bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 6, Eendrachtlaan

Beleidsveld	Merwedekanaalzone
Organisatieonderdeel	Ontwikkelorganisatie Ruimte
Opsteller	Peter Meijer
Kenmerk	8183091
Vergaderdatum Raad	
Geheim	Nee

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

1. Akkoord te gaan met het vaststellingsrapport met daarin de beantwoording van de zienswijzen in hoofdstuk 3 en de ambtshalve wijzigingen uit hoofdstuk 2 in het bestemmingsplan te verwerken.

2. geen exploitatieplan vast te stellen.

3. het bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 6, Eendrachtlaan 10 dat is vastgelegd in het digitale bestand NL.IMRO.0344.BPMERWEDEDG6EENDRA-VA01.gml met ondergrond NL.IMRO.0344.BPMERWEDEDG6EENDRA-VA01.dgn vast te stellen.

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Samenvatting

Er is een bestemmingsplan gemaakt voor de bouw van 215 appartementen aan de Eendrachtlaan 10 (Merwedekanaalzone deelgebied 6). Dit voorstel is gericht op vaststelling van dit bestemmingsplan. De 215 appartementen zijn verdeeld over 2 woonblokken van 7 respectievelijk 16 bouwlagen aan een gezamenlijke binnentuin: 40 sociale huurwoningen (secundaire voorraad), 45 midden huurwoningen (Actieplan Middenhuur) en 130 vrije sector huurwoningen. De minimale exploitatietermijn is 20 jaar.

Context

Aanleiding

De eigenaar van het kantoorpand Eendrachtlaan 10 is Oké Vastgoedgroep B.V. Een teruglopende belangstelling voor dit soort kantoorgebouwen (economische crisis, snelle veroudering van kantoorpanden) en de ambitie van de gemeente voor een stapsgewijze herontwikkeling van de Merwedekanaalzone (MWKZ) maken de plek een geschikte woningbouwlocatie.

Bij de gemeente is een aanvraag ingediend om het bestemmingsplan te herzien voor de bouw van een appartementencomplex. Dit project, genaamd Concorde, voorziet in de bouw van 215 appartementen op de plek van het voormalige kantoor.

Ligging van het plangebied

Het plangebied is gelegen in deelgebied 6 van de Merwedekanaalzone en is begrensd door de Beneluxlaan (noordzijde), het perceel van de Vliegend Hertlaan 1-11 (oostzijde), de Vliegend Hertlaan (zuidzijde) en de Eendrachtlaan (westzijde).

Voorgaande fasen

Met de vaststelling van het startdocument in januari 2017 informeerden we u al over het initiatief, om het verouderde kantoorpand te slopen om plaats te maken voor circa 200 appartementen voor Young Professionals. Met de vaststelling van de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone deel 1 en bijbehorende Milieueffectrapportage (MER) door uw raad in februari 2018 bood u het ruimtelijk kader voor de uitwerking van dit plan. Aan de hand van dit kader heeft de initiatiefnemer het plan verder uitgewerkt. Hierbij is ervoor gezorgd het plan zo optimaal mogelijk te laten aansluiten bij de uitgangspunten van gezonde verstedelijking en de uitwerkingen daarvan, zoals die voor deel 2 van de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone zijn gedaan. Op 17 december 2019 hebben wij hiervoor een bouwenvelop vastgesteld, waarover u op 13 februari 2020 heeft gesproken in de commissie Stad & Ruimte. Het bestemmingsplan is hiervan de juridische vertaling.

Beoogd effect

Er is een woonprogramma toegevoegd van 40 sociale huurwoningen (secundaire voorraad), 45 midden huurwoningen (Actieplan Middenhuur) en 130 vrije sector huurwoningen aan een gezamenlijke binnentuin. Hiermee is bijgedragen aan het behalen van de stedelijke ambitie om het woonaanbod in de stad te vergroten en de keuze om de Merwedekanaalzone tot een gemengd woon-werkgebied te transformeren.

Resultaten terinzagelegging van het ontwerp bestemmingsplan

Het ontwerpbestemmingsplan heeft van vrijdag 14 augustus 2020 tot en met donderdag 24 september 2020 ter inzage gelegen. Tijdens deze termijn kon iedereen zienswijzen over het ontwerp aanbieden aan de gemeenteraad. Er zijn 3 zienswijzen ingediend. Alle zienswijzen zijn binnen de termijn ingediend. De zienswijzen zijn samengevat en van commentaar voorzien in het vaststellingsrapport, dat deel uit maakt van dit besluit.

Coördinatie

Artikel 3.30 Wet ruimtelijke ordening en de Coördinatieverordening maken het mogelijk dat diverse procedures tegelijk worden doorlopen. In dit geval zijn het bestemmingsplan, de omgevingsvergunning samen gepubliceerd. Na vaststelling van het bestemmingsplan is er voor alle besluiten één beroepsgang bij de Raad van State.

Eerdere besluitvorming en informatievoorziening aan de raad

12 januari 2017 Raadsbrief en startdocument Eendrachtlaan
19 december 2019 Raadsbrief en bouwenvelop Eendrachtlaan

Beslispunten, Argumenten en Kanttekeningen/Risico's

Beslispunt	
1	Akkoord te gaan met het vaststellingsrapport met daarin de beantwoording van de zienswijzen in hoofdstuk 3 en de ambtshalve wijzigingen uit hoofdstuk 2 in het bestemmingsplan te verwerken.
Argumenten	
1.1	De ambtshalve wijzigingen zijn noodzakelijke actualisaties van onderzoeken
	Het onderzoek voor stikstofdepositie bijlage 10 met de daarbij behorende Aeriusberekeningen bijlagen 11 en 12 is geactualiseerd, omdat er een nieuwe aeriuscalculator is vastgesteld. De bijgewerkte rapporten vervangen de bijlagen 10, 11 en 12 die bij het ontwerp waren opgenomen.
1.2	Een flora- en fauna onderzoek voor vleermuizen toegevoegd.
	Omdat het bestaande gebouw gesloopt wordt en de omgevingsvergunning wordt gecoördineerd met het bestemmingsplan, moet definitief vastgesteld worden dat er geen beschermde diersoorten in het bestaande gebouw huizen. Het afdoend onderzoek bevestigt dit. Het flora en faunaonderzoek is voor de volledigheid toegevoegd als bijlage 22 bij het bestemmingsplan.
1.3	De zienswijzen geven geen aanleiding om wijzigingen in het bestemmingsplan aan te brengen.
	De zienswijzen hebben betrekking op vrees voor parkeerhinder en verkeersoverlast, vrees voor windhinder en minder bezonning en vrees van een naastgelegend bedrijf te worden belemmerd in de ongestoorde bedrijfsvoering. De zienswijzen hebben niet geleid tot nieuwe gezichtspunten die tot aanpassingen van het ontwerpbestemmingsplan zouden moeten leiden.
Beslispunt	
2	Geen exploitatieplan vast te stellen.
Argumenten	
2.1	Het verhaal van kosten is op een andere manier verzekerd.
	Met de ontwikkelaar is een anterieure overeenkomst gesloten voor het kostenverhaal, zodat op grond van artikel 6.12, tweede lid, van de Wet ruimtelijke ordening, geen exploitatieplan vereist is. De ontwikkelaar vrijwaart de gemeente in deze overeenkomst van mogelijke planschadeclaims. De kosten van het maken van het bestemmingsplan worden betaald uit de door de initiatiefnemer betaalde leges.
Beslispunt	
3	Het bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 6, Eendrachtlaan 10 dat is vastgelegd in het digitale bestand NL.IMRO.0344.BPMERWEDEDG6EENDRA-VA01.gml met ondergrond NL.IMRO.0344.BPMERWEDEDG6EENDRA-VA01.dgn vast te stellen.
Argumenten	
3.1	Het bestemmingsplan past binnen de kaders van de bouwenvelop en de omgevingsvisie Merwedekanaalzone en draagt bij aan de ambitie om het woonaanbod in de stad te vergroten en de keuze om de Merwedekanaalzone tot een gezond stedelijk, duurzaam gemengd woon-werkgebied te transformeren.

	Het plangebied vormt tezamen met de aan de overkant van de Beneluxlaan gelegen wooncomplexen City Campus Max en Lux et Pax en het naastgelegen Citypads een eerste woongebied in een nog verder te transformeren bedrijfsmatige en kantooromgeving. De nieuwe bebouwing past qua schaal en korrelgrootte bij de Merwedekanaalzone. In de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone wordt voor de bebouwing aan de kant van het Merwedekanaal uitgegaan van een basishoogte van 4 bouwlagen en aan de kant van de hoofdwegen een basishoogte van 8 bouwlagen. De basishoogte in het middengebied zit daar tussenin met 6 bouwlagen. Op bijzondere plekken is een accent (dubbele basishoogte) toegestaan. Daarnaast is er in de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone een oplopende bouwhoogte in zuid- noord richting de Beneluxlaan opgenomen. In het plan is dat vertaald naar een programma van 215 appartementen verdeeld over 2 woonblokken van respectievelijk 7 bouwlagen aan de Vliegend Hertlaan en 16 bouwlagen aan de Beneluxlaan met een gezamenlijke binnentuin. Daarmee past het plan in de Omgevingsvisie en verhoudt het zich goed tot haar omgeving. Aan de Beneluxlaan kan het woonblok met 16 bouwlagen (en een hoogte van ongeveer 52 meter) een maatvoering krijgen, die aansluit bij de toekomstige stadsboulevard en de aan de overzijde gelegen torens van City Campus MAX (circa 72 meter) en Lux et Pax et Lux(circa 32 meter). Aan de westzijde sluit het bouwblok aan op de het voormalig Berenschot-gebouw en de toren van Le Mirage. De invulling van de plinten draagt bij aan het karakter van de (semi-) openbare ruimte en maakt contact mogelijk met de straat. In het plan zijn de woningen op maaiveld georiënteerd op de Beneluxlaan, Eendrachtlaan, op naastgelegen perceel van de Vliegend Hertlaan en op het binnenterrein. Daarmee wordt de levendigheid van dit gebied vergroot.
3.2	<u>Het plan draagt bij aan de ambities uit de Utrechtse Woonvisie.</u>
	Het plan bevat verschillende woningcategorieën en is daarmee (financieel) toegankelijk voor verschillende doelgroepen en draagt bij aan een gemengde wijk. Alle woningen worden verhuurd, waarbij er rekening wordt gehouden met verschillende inkomensgroepen. Het plan bestaat uit in totaal 215 appartementen, verdeeld over 2 woonblokken van 7 respectievelijk 16 bouwlagen aan een gezamenlijke binnentuin: er komen 40 sociale huur woningen (secundaire voorraad), 45 middenhuurwoningen (Actieplan Middenhuur) en 130 vrije sector huurwoningen. De minimale exploitatietermijn is 20 jaar. Er is een goede mix aan woningtypes en oppervlaktes. De appartementen hebben een oppervlakte die oploopt van ca. 50 m2 gebruiksoppervlakte (gbo) in de laagbouw tot ca. 75 m2 gbo in de hoogbouw en zes grotere varianten van ca.100m2 gbo op de 15e verdieping.

Financiën
De initiatiefnemer betaalt voor het maken van het bestemmingsplan leges. De andere gemeentelijkekosten worden verhaald via een anterieure overeenkomst met de initiatiefnemer.

Vervolg
Na vaststelling wordt het vaststellingsbesluit gepubliceerd in het Stadsblad/De Brug, de Staatscouranten op het internet op de websites https: https://www.utrecht.nl/bestemmingsplan enwww.ruimtelijkeplannen.nl. Het bestemmingsplan wordt inclusief het vaststellingsbesluit zes wekenlang ter inzage gelegd. Belanghebbenden kunnen tegen het vaststellingsbesluit beroep instellen bij deRaad van State.

Participatie
Bij de totstandkoming van de bouwenvelop heeft de ontwikkelaar met de eigenaren van omliggende percelen contact gehad over het plan en is er een bijeenkomst geweest voor geïnteresseerden uit de omgeving. Deze reacties zijn verwerkt in de bouwenvelop.

Het ontwerp-bestemmingsplan heeft van vrijdag 14 augustus 2020 tot en met donderdag 24 september 2020 ter inzage gelegen. Tijdens deze termijn konden zienswijzen over het ontwerp aangeboden worden aan de gemeenteraad. Vanwege het Coronavirus was er geen fysieke informatiebijeenkomst mogelijk, maar wel de mogelijkheid om per mail of telefonisch nadere informatie in te winnen over het ontwerp-bestemmingsplan.

Communicatie

Degenen die zienswijzen hebben ingediend worden via een brief geïnformeerd over het raadsbesluit. Daarnaast wordt het raadsbesluit gepubliceerd in de Staatscourant, het stadsblad en op de gemeentelijke website. In de publicatie worden belanghebbenden gewezen op de beroepsmogelijkheden tegen uw besluit bij de Raad van State.

Niet-Referendabel

Over dit raadsbesluit kan geen referendumverzoek worden ingediend, want het betreft een raadsbesluit tot vaststelling of wijziging van een bestemmingsplan (artikel 3 lid 2 onder f Verordening tot raadgevend referendum gemeente Utrecht).

Bijlagen

Bijlagen besluitvorming

- Het volledige, digitale bestemmingsplan (zie bijlage met link maar RO publiceer)
- Vaststellingsrapport bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 6, Eendrachtlaan 10 met bijlagen.

Bijlagen informatief

- Bestemmingsplan bestaande uit een toelichting, regels en een verbeelding.

RoPubliceer

Het bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 6, Eendrachtlaan 10 dat voor u ligt kunt u openen met bijgevoegde link naar RoPubliceer.

Link naar RoPubliceer: Merwedekanaalzone deelgebied 6, Eendrachtlaan 10

- Klik in RoPubliceer links op ‘alle bijbehorende documenten tonen”
- Rechts kunt u de pdf-documenten aanklikken.

Dit is het digitale bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 6, Eendrachtlaan 10 met alle bijlagen en bijbehorende stukken: deze digitale stukken stelt u vast met het raadsvoorstel.

Voor het gebruiksgemak is een déél van de stukken, zoals gepubliceerd op RoPubliceer, als Pdf-bijlage bijgevoegd bij het raadsvoorstel. Deze kunnen beperkt afwijken van het digitale bestemmingsplan. Op de pdf van de verbeelding is, bijvoorbeeld door verkleining, bepaalde informatie niet te zien, die digitaal wel zichtbaar is. De digitale versie op RoPubliceer is leidend bij verschillen.

De gemeenteraad stelt het bestand met de IMRO codering: NL.IMRO.0344.BPMERWEDEDG6EENDRA-VA01vast zoals dat is in te zien op RoPubliceer.

Ontwikkelorganisatie Ruimte
Omgevingsrecht

Gemeente Utrecht

Vaststellingsrapport

Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 6 Eendrachtlaan 10

7 januari 2021

Inhoud vaststellingsrapport

1 INLEIDING 3

1.1 BESTEMMINGSPLAN MERWEDEKANAALZONE DEELGEBIED 6, EENDRACHTLAAN 10 3
1.2 DE OPBOUW VAN HET VASTSTELLINGSRAPPORT 3
1.3 DE VASTSTELLINGSPROCEDURE 3
1.3.1 Termijn voor het indienen van zienswijzen 3
1.3.2 Zienswijzen over het bestemmingsplan 3
1.3.3 Wijze van beoordeling van zienswijzen 3
1.3.4 Procedure voor de vaststelling 4
1.3.5 Belangrijkste wettelijke bepalingen 4

2 SAMENVATTING 5

2.1 PROCEDUREEL 5
2.2 INHOUD VAN DE ZIENSWIJZEN 5
2.3 WIJZIGINGEN TEN OPZICHTE VAN HET ONTWERP 5
2.3.1 Ambtshalve wijziging van de onderbouwing 5

4 BEOORDELING VAN DE ZIENSWIJZEN 6

ZIENSWIJZE 1 6
ZIENSWIJZE 2 9
ZIENSWIJZE 3 12

1 Inleiding

1.1 Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 6, Eendrachtlaan 10

Het plangebied bestaat uit een voormalig kantoorpand met bijbehorend terrein aan de Eendrachtlaan 10. De locatie is gelegen in deelgebied 6 van de Merwedekanaalzone en is begrensd door de Beneluxlaan (noordzijde), het perceel van de Vliegend Hertlaan 1-11 (oostzijde), de Vliegend Hertlaan (zuidzijde) en de Eendrachtlaan (westzijde). Het bestaande kantoorgebouw wordt gesloopt en vervangen door een appartementencomplex met 215 appartementen (Concorde).

1.2 De opbouw van het vaststellingsrapport

In hoofdstuk 2 wordt een samenvatting gegeven van de inhoud van dit rapport. Wijzigingen die naar aanleiding van zienswijzen of ambtshalve gemaakt zijn in paragraaf 2.3 opgesomd. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen de juridische regeling, die is vastgelegd in de regels met de bijbehorende verbeelding, en de onderbouwing van de juridische regeling, die in de toelichting bij het bestemmingsplan en de bijlagen daarbij wordt gegeven. Dat onderscheid is nodig, omdat belanghebbenden die geen zienswijze hebben ingediend beroep mogen instellen tegen wijzigingen van de juridische regeling. Tegen een wijziging van de onderbouwing kan in beginsel geen beroep ingesteld worden.
Het verbeteren van kennelijke fouten, van de redactie of van interpunctie wordt niet vermeld.
In hoofdstuk 3 worden de zienswijzen behandeld. De zienswijzen zijn samengevat en per onderwerp van een reactie voorzien. De behandeling van elke zienswijze eindigt met een conclusie waarin wordt aangegeven of naar aanleiding van de zienswijze het ontwerpbestemmingsplan gewijzigd wordt of niet. In het geval van een wijziging verwijst de conclusie naar de paragraaf in hoofdstuk 2 waarin de wijziging is weergegeven.

1.3 De vaststellingsprocedure

1.3.1 Termijn voor het indienen van zienswijzen

Het ontwerpbestemmingsplan heeft van vrijdag 14 augustus 2020 tot en met donderdag 24 september 2020 ter inzage gelegen. Gedurende deze termijn konden zienswijzen over het ontwerp aangeboden worden aan de gemeenteraad.

1.3.2 Zienswijzen over het bestemmingsplan

Er zijn 3 zienswijzen ingediend. Alle zienswijzen zijn binnen de daarvoor bedoelde termijn ingediend.

1.3.3 Wijze van beoordeling van zienswijzen

Een zienswijze bevat de mening van een indiener. De meningen in een zienswijze of de zienswijze zelf zijn nooit goed, fout, gegrond of ongegrond. Elke zienswijze wordt zorgvuldig bestudeerd, om te bezien of het ontwerpbestemmingsplan aangepast moet worden. Als een zienswijze vragen bevat, worden die in dit vaststellingsrapport zo mogelijk beantwoord.
In dit rapport worden alleen de samenvattingen van zienswijzen opgenomen. In verband met de privacy van indieners worden de zienswijzen niet openbaar gemaakt. Burgemeester en wethouders en de gemeenteraad krijgen wel van alle zienswijzen een kopie toegestuurd, zodat zij de volledige zienswijze kunnen lezen en bijvoorbeeld kunnen nagaan waar de indiener woont.
Als een zienswijze niet aan de wettelijke eisen voldoet, wordt de indiener, als haar of zijn adres bekend is, in de gelegenheid gesteld om daar alsnog voor te zorgen. Bij een te laat ingediende

zienswijze wordt alleen aan de wettelijke eis voldaan, als de indiener kan aantonen dat het op tijd indienen redelijkerwijs niet mogelijk was. Zienswijzen die uiteindelijk nog steeds niet aan de wettelijke eisen voldoen worden buiten behandeling gelaten. De zienswijze wordt wel door gestuurd naar de gemeenteraad, zodat de raad kennis kan nemen van originele zienswijze.

1.3.4 Procedure voor de vaststelling

Het college van burgemeester en wethouders bereidt de vaststelling van het bestemmingsplan voor. De voorbereiding bestaat uit de beoordeling of het ontwerpbestemmingsplan nog aangepast moet worden, bijvoorbeeld naar aanleiding van de zienswijzen. Vervolgens stelt het college de gemeenteraad voor het bestemmingsplan, zo nodig met wijzigingen ten opzichte van het ontwerp, vast te stellen.
De gemeenteraad kan de indieners van zienswijzen in de gelegenheid stellen om hun zienswijze tijdens een raadsinformatiebijeenkomst toe te lichten. Op zo'n bijeenkomst kunnen de raadsleden vragen stellen aan indieners en ook aan ambtenaren die bij de vaststellingsprocedure van het bestemmingsplan betrokken zijn.
Voordat de voltallige gemeenteraad het bestemmingsplan vaststelt, wordt het voorstel van het college besproken in de raadscommissie Stad en Ruimte. In de commissie vindt een politieke discussie plaats. De verantwoordelijke wethouder is daarbij aanwezig en wordt in de gelegenheid gesteld te reageren op de mening van de leden van de raadscommissie. De raadscommissie bepaalt of een nadere bespreking in de gemeenteraad nog nodig is of dat het bestemmingsplan als hamerstuk geagendeerd kan worden.
De gemeenteraad stelt het bestemmingsplan vervolgens, al dan niet als hamerstuk, vast.

1.3.5 Belangrijkste wettelijke bepalingen

De vaststellingsprocedure is beschreven in artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening. Dat artikel verwijst weer naar Afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht, de zogenaamde uniforme, openbare voorbereidingsprocedure.
Op grond van artikel 3:16 van de Algemene wet bestuursrecht moeten zienswijzen binnen de daarvoor gestelde termijn van zes weken worden ingediend. Op grond van artikel 6:9, tweede lid, van de Algemene wet bestuursrecht, is bij verzending per post een zienswijze op tijd ingediend, als hij voor het einde van de termijn ter post is bezorgd en de zienswijze niet later dan een week na afloop van de termijn is ontvangen.

2 Samenvatting

2.1 Procedureel

Alle zienswijzen zijn binnen de daarvoor gestelde termijn ingediend en zullen dus in behandeling worden genomen.

2.2 Inhoud van de zienswijzen

Indiener 1 vreest achteruitgang van de woonkwaliteit, door toename van geluids- en parkeeroverlast, en achteruitgang van luchtkwaliteit, bezonning en uitzicht. Indiener 2 vreest een beperking van de bedrijfsvoering door de eisen die een goed woon- en leefmilieu stelt aan de omgeving van een woningbouwproject. De indieners onder 3 vrezen verlies van bezonning en uitzicht. De zienswijzen worden uitgebreid besproken en van commentaar voorzien in hoofdstuk 3 van dit rapport.

2.3 Wijzigingen ten opzichte van het ontwerp

2.3.1 Wijzigingen naar aanleiding van de zienswijzen

De zienswijzen geven geen redenen om wijzigingen aan te brengen in de regels, de toelichting of de verbeelding.

2.3.1 Ambtshalve wijziging van de onderbouwing

2.3.1.1 Aanpassing van het onderzoek in bijlage 10,11 en 12

Het onderzoek voor stikstofdepositie bijlage 10 met de daarbij behorende Aeriusberekeningen bijlagen 11 en 12 is geactualiseerd, omdat er gedurende het proces een nieuwe versie van de aeriuscalculator is uitgekomen. De bijgewerkte rapporten vervangen de bijlagen 10, 11 en 12 die bij het ontwerp waren opgenomen.

Bij de aanvraag omgevingsvergunning voor het bouwen is een afdoend flora- en fauna onderzoek voor vleermuizen toegevoegd. Dit is tevens als bijlage 22 van het bestemmingsplan opgenomen.

3 Beoordeling van de zienswijzen

Zienswijze 1

1. Hogere geluidswaarden door wind en weerkaatsing verkeersgeluid

De indiener stelt dat de bouw van de PAX en LUX gebouwen al heeft gezorgd voor meer geluid van onder andere verkeer en tramovergangen, tegen de gevel aan de Europalaan van de flat aan de Aziëlaan. Bij de onderzoeken van geluid en windoverlast voor de Eendrachtlaan 10 heeft indiener niet terug kunnen vinden dat er is meegenomen wat voor effect de weerkaatsing/wind van het nieuwbouwplan de Concorde heeft op deze gevel qua geluid. Indieners verwachting is dat de geluidswaarden hier nog meer gaan stijgen met een hoger gebouw. Voor een gezonde leefomgeving is het beter als de geluidwaarden niet stijgen. Als het Concordegebouw niet hoger wordt dan de lage kantoorgebouwen eromheen kan het geluid en de wind beter weg.

Reactie
Het geplande woongebouw Concorde staat op een afstand van circa 230 meter van het woongebouw van indiener. Tussen de geplande nieuwbouw en het woongebouw van indiener staat nog een kantoorgebouw van gedeeltelijk 7 lagen hoog en gedeeltelijk 24 lagen hoog. Voor wat betreft de weerkaatsing van geluid op de woning van indiener is dit de belangrijkste bron en niet de geplande nieuwbouw die daar 100 meter achter staat. Ook voor wat betreft windoverlast is het bestaande gebouw bepalend en niet het nieuw te bouwen complex. Kortom de nieuwbouw heeft voor zowel geluidweerkaatsing als voor windhinder geen invloed op de bestaande situatie rond het woongebouw van indiener.

Conclusie
De zienswijze geeft geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.

2. Verminderde luchtkwaliteit

Volgens het plan neemt de mobiliteit door de nieuwbouw niet in betekenende mate toe, de luchtkwaliteit is door de drukte op de Europalaan al regelmatig minder, zeker met warm weer en de A12 heeft natuurlijk ook zijn invloed. Meer bewoners betekent meer auto's, bij het Europaplein en de Europalaan staan in de spitsuren vooral buiten Corona tijd, maar zelfs nu, af en toe rijen auto's en staat het ook regelmatig vast vanuit de Vliegend Hertlaan. De uitgang vanaf de Vliegend Hertlaan naar de Europalaan zal drukker worden met het nieuwe Concorde gebouw. Voor een gezonde leefomgeving is het belangrijk dat de luchtkwaliteit niet verder achteruit gaat.

Reactie
Het beleid in de Merwedekanaalzone is erop gericht het autoverkeer zoveel mogelijk terug te dringen. Voor deelgebied 6 betekent de omzetting van kantoren naar woningen juist dat er minder verkeer in de spits vaststaat omdat het woonverkeer een andere richting kiest (het gebied uit) dan het werkverkeer (het gebied in). Doorstromend verkeer veroorzaakt minder luchtvervuiling dan stokkend verkeer. De toename in verkeersbewegingen als gevolg van de beoogde woningbouw is vastgesteld op 661 mvt per etmaal. De NIBM-tool 2018 berekent voor deze bewegingen als maximale bijdrage 0,48 µg/m3 NO2 en 0,10 µg/m3 PM10. Voor beide componenten is dit lager dan 1,2 ìµg/m3 ofwel 3% van de jaargemiddelde grenswaarde. Dit is binnen de wettelijk normen. De bijdrage van de toename in verkeersbewegingen aan de heersende achtergrondconcentratie is daarmee Niet In Betekenende Mate. Het project voldoet hiermee aan de luchtkwaliteitseisen uit de Wet milieubeheer.

Op basis van de Monitoringstool 2020 (zie www.nsl-monitoring.nl) kan bovendien worden geconcludeerd dat in de omgeving van het plan ruimschoots wordt voldaan aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer, hetgeen in de onderstaande figuur wordt geïllustreerd..



Id	NO2 µg/m3	PM10 µg/m3	PM10 overschrijdingsdagen	PM2.5 µg/m3	Jaar
614713	27.3	20.5	8.2	12.6	2020
615944	27.3	20.0	7.6	12.2	2020
15537830	31.2	19.9	7.6	12.0	2020
15538047	27.8	20.7	8.3	12.6	2020
15538315	27.4	19.9	7.6	12.2	2020
15538317	27.9	20.1	7.8	12.2	2020
15538344	27.1	19.9	7.6	12.1	2020
15635080	32.2	20.9	8.6	12.6	2020
15635097	31.3	20.0	7.7	12.1	2020
15928841	29.8	19.6	7.3	11.9	2020

Conclusie
De zienswijze geeft geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.

3. Parkeerproblemen
Bij de flat aan de Aziëlaan het dichtst bij het Europaplein, is de parkeerplaats vaak overvol. Mensen van de kantoren aan de overkant van de Europalaan, van de MAX en van de scholen aan de Aziëlaan parkeren hier allemaal waardoor het voor bewoners soms lastig wordt om een parkeerplek te vinden. Bij het Concorde gebouw zijn parkeerplaatsen gepland maar niet voldoende voor alle appartementen. Ook hier gaat de gemeente er van uit dat mensen zich meer met het openbaar vervoer, fiets of lopend gaan verplaatsen en geen auto hebben. In de praktijk is dit nog helemaal niet zo vanzelfsprekend, wat blijkt uit de parkeerproblemen die al bestaan.

Reactie
Het aantal parkeerplaatsen dat voor de nieuwbouw beschikbaar is, voldoet aan de normen uit het parkeerbeleid. Het beleid voor Merwedekanaalzone is erop gericht het autogebruik zoveel mogelijk te minimaliseren en het lopen, het fietsen en het gebruik van openbaar vervoer zoveel mogelijk te stimuleren. Het aantal parkeerplaatsen dat mogelijk wordt gemaakt in het bestemmingsplan, het aantal parkeerplaatsen dat door de ontwikkelaar bij de buren (City Pads Utrecht B.V) wordt gehuurd, en de beschikbare deelauto's is naar onze mening voldoende en zal niet leiden tot overlast in de buurt. Daarnaast wordt gekoppeld aan de ontwikkelingen in Merwedekanaalzone stapsgewijs betaald parkeren ingevoerd in het gebied en de directe omgeving. Bovendien wordt de verkeersontwikkeling rondom de Merwedekanaalzone (en breder in Zuidwest) van begin af aan gemonitord, zodat er tijdig duidelijk wordt als er bijgestuurd moet worden en eventueel aanvullende maatregelen genomen moeten worden.

Conclusie
De zienswijze geeft geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.

4. Minder zonlicht
Het aantal uren dat er daglicht in huis is neemt in de flat aan de Aziëlaan af door de nieuwbouwplannen. Aan de noord- en oostkant is al minder zonlicht, zodat elke afname daarvan onwenselijk is.

Reactie
Er is geen wet- en regelgeving voor bezonning. De meeste gemeenten hanteren de TNO-norm. Gemeente Utrecht hanteert de zogenaamde lichte TNO norm om te bepalen of er voldoende bezonning is. Bezonningsdiagrammen geven inzicht in de bezonning van de gevels en (extra) schaduw op de omgeving. Voor het woongebouw aan de Aziëlaan is een bezonningsstudie uitgevoerd, die onderstaande resultaten laat zien (de volledige studie is opgenomen in bijlage 18 van de toelichting van het bestemmingsplan).

De door de gemeente Utrecht gehanteerde TNO-norm houdt in: ten minste 2 mogelijke bezonningsuren per dag in de periode van 19 februari - 21 oktober (gedurende 8 maanden) in midden vensterbank binnenkant raam. Deze normen worden alleen toegepast op gevels die zon kunnen ontvangen. Noordgevels ontvangen immers - hoogbouw of niet - nooit direct zonlicht.

Uit de bezonningsstudie blijkt dat de schaduweffecten van de geplande nieuwbouw Concorde op de bestaande woontoren Aziëlaan zeer beperkt zijn en dat de bezonningsnorm ruimschoots wordt gehaald. Het effect van de geplande nieuwbouw is daarmee aanvaardbaar en er is geen sprake van een onevenredige verslechtering ten opzichte van de huidige situatie. In stedenbouwkundig opzicht wordt de bezonningssituatie daarmee als acceptabel beschouwd.

Op basis van de 3d simulatie waarbij de bestaande situatie is vergeleken met de geplande situatie is het volgende vastgesteld:

- Tussen 28 maart en 12 mei (en tussen ca. 31 juli en 16 september, zie afbeelding 3) valt er schaduw te verwachten ten gevolge van het nieuwbouwplan de Concorde.
- Dit betreft ca. 3 maanden in het jaar.

- Op 28 maart (en 16 september) valt er gedurende ca. 5 minuten schaduwvorming vanaf zonsopkomst op beperkte delen van de woontoren (Noordgevel) te verwachten.
- Vanaf 28 maart neemt de schaduwvorming geleidelijk toe tot ca. 21 april.

- Op 21 april (en 22 augustus) valt gedurende ca. 71 minuten vanaf zonsopkomst op delen van de woontoren (Noordgevel en Oostgevel) schaduwvorming te verwachten.
- Rondom deze peildatum is de schaduwvorming relatief het grootst.

- Vanaf ongeveer 21 april neemt de schaduwvorming geleidelijk af.
- Op 12 mei (en 31 juli) valt er gedurende ca. 6 minuten schaduwvorming vanaf zonsopkomst op beperkte delen van de woontoren (Oostgevel) te verwachten.

Op basis van bovenstaande wordt geconcludeerd dat de schaduweffecten op de woontoren aan de Aziëlaan ten gevolge van het nieuwbouwplan Concorde erg beperkt blijven.

Conclusie
De zienswijze geeft geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.

5. Waarde en woongenot
De waarde van hooggelegen woningen zit in het uitzicht. De langere lifttijd en het geluid van een drukke weg worden gecompenseerd door het uitzicht dat ook bepalend is voor het woongenot.

Het uitzicht op een hoog gebouw vermindert de waarde van de woning van indiener maar ook het woongenot. De ervaring om uit te kijken op een stenen kolos of de Utrechtse Heuvelrug en het Merwedekanaal geeft een heel andere ervaring. Het Concorde gebouw komt tegenover en tussen diverse hoge woongebouwen te staan. Het zou minder storend zijn als zo'n hoog gebouw meer tussen de kantoren en bedrijven zou staan waar het uitzicht wat minder belangrijk is.
Op basis van de bovenstaande argumenten heeft indiener bezwaar tegen het ontwerp bestemmingsplan en bijbehorende ontwerpbesluiten. Indiener verzoekt de gemeente het hoge deel van het Concordegebouw niet hoger te laten zijn dan de lage kantoorpanden er omheen.

Reactie
In Utrecht is er een grote vraag naar woningen. De Merwedekanaalzone, waar het plangebied onderdeel van uitmaakt, is bij de vaststelling van de Ruimtelijke Strategie Utrecht in 2016 aangewezen als een belangrijke locatie om een bijdrage te leveren aan deze woonbehoefte. Door de nieuwbouw wordt voorzien in 215 woningen, dit betekent huisvesting voor een paar honderd mensen. Een groeiende stad als Utrecht is bovendien continue in beweging en bij nieuwe planontwikkelingen wordt dan ook altijd gekeken naar wat dit betekent voor de omgeving. Enerzijds veranderen er zaken die mensen liever ongewijzigd zien (bijv. het uitzicht), anderzijds bieden nieuwe ontwikkelingen ook kansen, bijv. door een groter aanbod van voorzieningen in de buurt of de toevoeging van extra groen en openbare ruimte. Voor de Merwedekanaalzone is een Omgevingsvisie vastgesteld (februari 2018) waarin dit soort afwegingen voor het grotere gebied zijn vastgelegd. De woontoren van het plan Concorde past in deze visie en sluit aan op de bestaande hoogbouw in de omgeving; het gebouw van 16 bouwlagen zit qua hoogteopbouw precies tussen de gebouwen van Citycampus Max en Lux et Pax aan de overkant van de Beneluxlaan in. Bekeken vanuit de Aziëlaan valt de nieuwbouw bovendien deels weg achter kantoorgebouw Le Mirage aan het Europaplein.
Als indiener van mening is dat zij door deze ruimtelijke ingreep van de gemeente onevenredig benadeeld wordt in haar uitzicht, kan daarvoor een verzoek tot tegemoetkoming in planschade worden gedaan. Dat verzoek zal dan te zijner tijd op zijn eigen merites worden beoordeeld.

Conclusie
De zienswijze geeft geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.

Zienswijze 2

1. Geluidsonderzoeken zijn onzorgvuldig voorbereid

De desbetreffende geluidsonderzoeken en -rapportages zijn volgens indiener onzorgvuldig ondeugdelijk uitgevoerd en/of opgesteld, omdat hierin geen rekening is gehouden met de maximale geluidsbelasting van 118 dB(A), door de bedrijfsvoering bij GEPU.
Uit paragraaf 2.2.1 op bladzijde 5 van het geluidsrapport van Buro Bouwfysica B.V. van 23 januari 2020 blijkt expliciet dat GEPU per e-mail van 14 augustus 2017 aan Duqer heeft doorgegeven dat het maximale geluidsniveau door haar bedrijfsvoering 118 dB(A) bedraagt.
Dit maximale geluidsniveau c.q. dit piekgeluid van 118 dB(A) wordt veroorzaakt door het rijden van de rolkar op de laadklep van de vrachtwagen en bij het verankeren van de rolkarren in de vrachtwagen via een metalen balk. Dit piekgeluid is gemeten tijdens een meting door het bureau M-Tech op 2 november 2015. Noch in het desbetreffende geluidsrapport van Buro Bouwfysica B.V. van 23 januari jl., noch in het hiervoor genoemde geluidsrapport van Peutz van 18 oktober 2018 is rekening gehouden met dit maximale geluidsniveau van 118 dB(A) in de representatieve bedrijfssituatie bij GEPU aan de Vliegend Hertlaan 8 te Utrecht.
Uit dit rapport van Peutz van 18 oktober 2018 blijkt weliswaar dat zij enkele dagen heeft gemeten, maar blijkt niet of Peutz rekening heeft gehouden met het feit dat GEPU meerdere poorten heeft, waar laad- en losbewegingen plaatsvinden en dus dat er hierdoor ook elders piekgeluiden kunnen ontstaan op haar terrein aan de Vliegend Hertlaan 8 te Utrecht. Deze zijn namelijk ook niet gemeten door Peutz en/of dit blijkt evenmin uit dit geluidsrapport van Peutz van 18 oktober 2018.

Reactie
Het klopt dat GEPU op 14 augustus 2017 heeft aangegeven dat rekening gehouden moet worden met een geluidbelasting van 118 dB(A) . Ondanks herhaaldelijk verzoek wilde GEPU het onderzoek dat aan deze meetwaarde ten grondslag ligt destijds echter niet delen; "De piek is 118 DB, M-Tech heeft ons gemeld, dat slechts dit getal relevant is, meer informatie vertrekken is niet noodzakelijk in deze casus". Om die reden is in het onderzoek dat in opdracht van de ontwikkelaar is gedaan ten behoeve van het bestemmingsplan (zie bijlage 3 en bijlage 5 van het bestemmingsplan) uitgegaan van een realistischer uitgangspunt voor het maximale bronvermogen piekbelastinguitkwam van 107 dB(A). De rekenuitkomst voor LA,max is vervolgens geverifieerd met geluidmetingen door bureau Peutz, ter plaatse van de bouwgrens van dit bouwplan en is daarop door de gemeente als uitgangspunt genomen bij de voorwaardelijke verplichting die is opgenomen in het bestemmingsplan. Pas in de zienswijzetermijn op het ontwerp-bestemmingsplan is indiener op verzoek van de gemeente met een nadere onderbouwing van de door hem aangegeven piekbelasting van 118 dB(A) gekomen. Hiertoe heeft indiener het akoestisch verificatierapport van M-tech van 10 februari 2017 overlegd.

Vanwege de grote verschillen hebben we dit nader bekeken.
Om meer grip te krijgen op de verschillen tussen 107 dB(A) en 118 dB(A) is in het kader van dit vaststellingsrapport besloten om 'expert judgement c.q. peer review' in te winnen bij meerdere gespecialiseerde bureaus. Hiertoe is bij Cauberg Huygen, Peutz en DMGR gevraagd om een reactie op de gegevens en daarin referenties op te nemen van geluidmetingen, die zij de afgelopen jaren hebben gedaan bij vergelijkbare locaties en bedrijven als GEPU (zie bijlagen).

Uit de drie ontvangen notities blijkt dat bij onderzoek van geluidsniveaus bij vergelijkbare bedrijven als GEPU, bij een normale bedrijfsvoering, nergens hogere piekbelastingen worden gemeten dan 108 dB(A). Dit is meer in lijn met de uitkomsten van het de door de ontwikkelaar aangeleverde akoestische onderzoek dan met het onderzoek, zoals dat is aangeleverd door indiener.
Daarnaast hebben de gemeentelijke geluidsadviseurs in het rapport van indiener van de zienswijzen enkele tekortkomingen geconstateerd:

a) *De meting, waaruit een bronvermogen van 118 dB(A) is afgeleid, is waarschijnlijk gemeten onder de luifel, waar doorgaans het laden/lossen plaats vindt, en de meetafstand is 15,4 m geweest. Dit is niet volgens het meetvoorschrift omdat dan reflecties en absorptie/ afschermingen een rol kunnen spelen (onder een luifel, in een tweevlaks hoek met allerhande reflecterende objecten in de omgeving) en dat is bij de afleiding van het bronvermogen niet meegenomen.*
b) *Daaruit kunnen we constateren dat het gepresenteerde akoestisch bronvermogen niet bruikbaar is, omdat er niet is gemeten volgens de voorgeschreven methode. Hierdoor kan niet vastgesteld worden of het zo berekende Lw correct is.*
c) *Tekst en meetbijlage zijn niet eenduidig over wat de activiteit is die gemeten is met 118,5 dB(A): (tabel 4c) laden/lossen, (tekst): rijden op de laadklep en verankeren van rolkarren of (meetbijlage): rolkar van klep.*

Deze constateringen die wij bij het rapport van indiener hebben gedaan, zijn neergelegd bij het bureau dat het betreffende rapport gemaakt heeft. Het betreffende bureau heeft daar geen verklaring voor gegeven.

Op basis van de verschillende 'expert judgements' in combinatie met de hierboven geconstateerde gebreken zijn wij van mening dat het onderzoek, zoals dat door indiener is aangeleverd ter onderbouwing van zijn zienswijze, geen representatief beeld geeft van een normale bedrijfsvoering, zoals dat van een dergelijk bedrijf verwacht mag worden. De indiener maakt in zijn zienswijze niet duidelijk waarom de bedrijfsvoering van GEPU qua geluidsniveaus van piekbelastingen zo veel zou afwijken van soortgelijke bedrijven. Duidelijk is dat het gedrag van personeel en toeleveranciers bij het laden en lossen van vrachtwagens invloed kan hebben op piekniveaus. Echter bij vergelijkbare

bedrijven zien we dat dit in het algemeen niet leidt tot piekniveaus van meer dan 108 dB(A). Daar komt bij dat gedrag op een vrij eenvoudige manier aan te passen is, waardoor het minder hinderlijk is voor de omgeving.

Gelet op het hierboven genoemde vinden wij het ter onderbouwing van de zienswijze overlegde rapport niet overtuigend. Wij zien daarin dan ook geen reden om te twijfelen aan de akoestische onderzoeken, zoals die ten grondslag hebben gelegen aan het ontwerp-bestemmingsplan en de daaruit voortvloeiende voorwaardelijke verplichting zoals opgenomen in artikel 4.4 van dat plan en de in de ontwerpvergunning gewaarborgde maatregelen (zie bijlage 4 van dit vaststellingsrapport). Dat er bij GEPU gebruik wordt gemaakt van meerdere ingangen doet voor dit onderzoek niet ter zake omdat het gaat om het geluid dat geproduceerd wordt bij het laden en lossen bij het losdok aan de zijde van de Vliegend Hertlaan . Wat betreft de piekgeluiden van rijden van vrachtwagens over het terrein van en naar de poorten, in het onderzoek is dit wel meegenomen en met de poort aan de Vliegend Hertlaan, op korte afstand van het bouwplan. Deze pieken bleken niet maatgevend te zijn voor de beoordeling. Bovendien liggen de andere poorten aan de Eendrachtlaan of de Zeehaenkade op grotere afstand van het bouwplan.

Conclusie
De zienswijze geeft geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.

2. Beperking van de bedrijfsvoering van GEPU

Beperking van de bedrijfsvoering van GEPU en een goed woon- en leefmilieu voor de naastgelegen woningbouw kan niet worden gegarandeerd. Het ontwerp-bestemmingsplan en de bijbehorende ontwerp-omgevingsvergunning leiden enerzijds tot een onaanvaardbare beperking in de huidige bedrijfsvoering van GEPU en anderzijds tot een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat ter plaatse van het nieuw te bouwen wooncomplex aan de Eendrachtlaan 10 te Utrecht.

Reactie
Nu indiener niet aannemelijk heeft gemaakt dat van een hogere piekbelasting dan 107 dB(A) moet worden uitgegaan zijn wij van mening dat de in het ontwerp-bestemmingsplan opgenomen voorwaardelijke verplichtingen en de op basis daarvan in de ontwerp-vergunning vastgelegde maatregelen, voldoende zijn om zowel de ongehinderde bedrijfsvoering van GEPU te waarborgen als te voorzien in een akoestisch voldoende woon- en leefklimaat voor de toekomstige bewoners van Eendrachtlaan 10. De berekende geluidniveasus op woninggevels overschrijden niet de geluidgrenswaarden van het Activiteitenbesluit of de toetswaarden die de gemeente hier stelt vanwege een goed woon- en leefklimaat.

Conclusie
De zienswijze geeft geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.

3. Er kan niet voldaan worden aan de voorwaardelijke verplichting

Tenslotte zijn indieners van mening dat op basis van het gestelde onder 1 en 2 niet zal kunnen worden voldaan aan de voorwaardelijke verplichtingen c.q. aan de normen voor het langtijdgemiddelde en maximale geluidsniveau, zoals opgenomen en vermeld in artikel 4.4 onder 2 van het ontwerpbestemmingsplan. Dat een geluidsonderzoek voor de representatieve en incidentele bedrijfssituatie en de rapportage daarvan zorgvuldig en/of deugdelijk moet zijn uitgevoerd, in het kader van een bestemmingsplanprocedure, blijkt onder meer uit (rechtsoverwegingen 5 tot en met 5.7 van) de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (AbRvS) van 18 december 2019 (Tilburg), ECLI:NL:RVS:2019:4299.

Reactie
Op basis van de beantwoording van de zienswijze onder 1 en 2 zijn wij van mening dat in het rapport van M-Tech dat indiener ter onderbouwing van zijn zienswijze heeft ingediend een aantal onjuistheden zit en dat een piekbelasting van 118 dB(A) ter plaatse van het bedrijf niet representatief is voor een normale bedrijfsvoering. Op basis van de in het kader van het ontwerp-bestemmingsplan door de ontwikkelaar aangeleverde akoestische rapporten zijn wij van mening dat

bij een normale bedrijfsvoering voor de piekbelasting ter plaatse uitgegaan kan worden van 107 dB(A). Dit wordt bevestigd door ingewonnen extra informatie bij drie gespecialiseerde bureau's en de door hen aangehaalde onderzoeken naar vergelijkbare bedrijven en locaties.

Voor een piekbelasting van 107 dB(A) wordt aan de voorwaarden uit het ontwerp-bestemmingsplan voldaan. Deze voorwaarden zijn vertaald in maatregelen die in de ontwerp-vergunning zijn gewaarborgd en waarmee aan deze voorwaarden kan worden voldaan.

De lijn van de Raad van State dat een geluidsonderzoek voor de representatieve en incidentele bedrijfssituatie en de rapportage daarvan zorgvuldig en/of deugdelijk moet zijn uitgevoerd, waarnaar verwezen wordt in de zienswijze, geldt uiteraard ook voor onderzoeken die door indieners van zienswijzen worden gebruikt ter onderbouwing van hun zienswijze.

Conclusie
De zienswijze geeft geen aanleiding om het bestemmingsplan, dan wel de vergunning aan te passen.

Zienswijze 3

De zienswijze is ingediend namens een negental bewoners van de flat aan de Aziëlaan. Men vreest verlies van zonlicht als er op de Eendrachtlaan een appartementengebouw van 21 verdiepingen wordt gebouwd. Zij pleiten ervoor om een gebouw van maximaal 15 verdiepingen toe te staan.

Reactie
Het gebouw aan de Eendrachtlaan wordt maximaal 52 meter hoog en telt 16 verdiepingen op een halfverdiepte parkeergarage. De vrees van indieners dat er ter plaatse een gebouw van 21 verdiepingen wordt gebouwd, berust op een misverstand. Uit het bezonningsonderzoek bij het plan blijkt dat de Aziëlaan wel enig effect qua bezonning van de nieuwbouw te verwachten heeft maar dat de bouw niet leidt tot een onevenredige afname van bezonning van het woongebouw aan de Aziëlaan. Wij verwijzen verder naar het antwoord bij zienswijze 1 onder punt 4.

Conclusie
De zienswijze geeft geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.

Bijlagen bij vaststellingsrapport

1) Notitie 07279-54003-01 Maximale geluidniveaus vanwege laden en lossen, 11 december 2020, Referenties geluidvermogenniveaus (Cauberg Huygen)

2) Inventarisatie piekbronvermogens ten gevolge van bevoorradingsactiviteiten bij Groothandels,10 december 2020 r e f e r e n t i e : JvH/ JvH/ /F 22067-1-NO-001 (Peutz)

3) Analyse maximale geluidsniveaus, 9 december 2020, M2020.1557.00.N001 (DGMR)

4) Akoestische Maatregelen opgenomen in de omgevingsvergunning

Bezoekadres:
Stationsweg 2
8011 CZ Zwolle
Postadres:
Hoofdweg 70
3067 GH Rotterdam

T +31 (0)88-5152505
E info@cauberghuygen.nl
W http://www.cauberghuygen.nl

K.V.K. 58792562
IBAN NL71RABO0112075584

Notitie 07279-54003-01
Maximale geluidniveaus vanwege laden en lossen
Referenties geluidvermogenniveaus

Datum	Referentie	Behandeld door
11 december 2020	07279-54003-01	M.J.M. Blankvoort

1 Inleiding

Op de locatie van het bestaande kantoorpand Eendrachtlaan 10 te Utrecht worden plannen ontwikkeld voor de realisatie van een appartementencomplex. Dit project, genaamd Concorde, voorziet in de bouw van 215 appartementen op de plek van het voormalige kantoor.

Voor deze herontwikkeling is een ontwerpbestemmingsplan opgesteld. Hieraan ligt onder andere een akoestisch onderzoek ten grondslag, waarin de geluideffecten vanwege de naastgelegen horecagroothandel op het bouwplan inzichtelijk is gemaakt.

Vanwege geuite zienswijzen omtrent de gehanteerde maximale geluidvermogenniveaus vanwege laden en lossen bij de groothandel, is aan Cauberg Huygen B.V. verzocht om geanonimiseerde referenties te geven voor dergelijke maximale geluidvermogenniveaus. In deze notitie wordt daartoe een overzicht gegeven.

2 Maximale geluidvermogenniveaus

Navolgend is een overzicht gegeven van maximale geluidvermogenniveaus van geluidbronnen die inherent zijn aan laad- en losactiviteiten bij een horecagroothandel.

De geluiddrukniveaumetingen, waaruit de geluidvermogenniveaus zijn bepaald, zijn uitgevoerd conform methode II.2 van de Handleiding meten en rekenen industrielawaai 1999. Laatstgenoemde Handleiding is verplicht gesteld in artikel 1.11, negende lid Activiteitenbesluit milieubeheer alsmede artikel 2.3, eerste lid Reken- en meetvoorschrift geluid 2012.

De geluiddrukniveaumetingen zijn uitgevoerd in de periode 2005 – 2020 bij diverse bedrijven in het land.

Octaafbandmiddenfrequentie [Hz]											
31,5	63	125	250	500	1k	2k	4k	8k	$L_{Wr,max}$ [dB(A)]	Omschrijving	Bedrijf
55,9	67,5	66,4	69,2	76,6	83,6	89,4	92,5	91,0	96,3	karretje over asfalt met grind normaal	Supermarkt
55,1	61,3	65,1	69,5	78,1	85,5	92,0	95,3	94,5	99,2	karretje over asfalt met grind hard rijdend	Supermarkt
55,4	66,0	67,9	68,7	71,8	77,3	81,3	83,3	80,8	87,5	karretje over stoeptegels normaal	Supermarkt
57,6	65,5	68,6	71,9	76,5	82,0	86,2	89,2	87,2	93,1	karretje over stoeptegels hard rijdend	Supermarkt
55,1	61,4	62,2	65,1	70,0	74,8	72,9	70,2	62,9	79,0	karretje over glad asfalt normaal	Supermarkt
58,1	68,1	67,0	70,0	75,0	81,3	85,9	88,6	87,4	92,7	karretje over glad asfalt hard rijdend	Supermarkt
55,2	61,5	64,4	69,5	78,4	83,7	88,3	91,2	90,5	95,4	karretje over klinkers normaal	Supermarkt
58,1	70,0	70,2	74,6	80,1	86,3	91,5	94,4	93,1	98,4	karretje over klinkers hard rijdend	Supermarkt
									106,6	karretje terugzetten in opstelplaats	Supermarkt
									102,5	karretje pakken uit opstelplaats	Supermarkt
59,5	70,4	64,6	69,6	80,6	88,2	93,1	95,6	93,0	99,3	Terugzetten winkelwagentjes	Supermarkt
57,1	66,3	65,9	78,9	83,1	84,9	84,7	81,8	74,5	90,3	Hydraulische lift bestelbus	TPG Post
61,1	70,3	69,9	82,9	87,1	88,9	88,7	85,8	78,5	94,3	Hydraulische lift vrachtwagen	TPG Post
71,7	83,4	80,7	87,3	89,9	95,1	97,7	95,1	90,6	101,8	Laad-losactiviteiten	TPG Post
27,5	62,4	71,4	77,0	86,1	91,5	95,2	95,8	88,5	99,9	Rijden rolcontainers	TPG Post
28,5	61,6	78,3	82,5	91,2	98,5	100,7	97,7	90,6	104,4	Lossen vrachtwagen	TPG Post
56,4	66	68,3	72,3	80,4	99,1	99,9	82,1	70,3	102,6	Achteruitrijdsignaal vrachtwagen	Transportbedrijf

3 Maximale geluidniveaus vanwege laad- en losactiviteiten

Vanwege laad- en losactiviteiten in het algemeen en bij een groothandel in het bijzonder treden maximale geluidniveaus op. Dergelijke maximale geluidniveaus zijn zogenaamde inherente maximale geluidniveaus. Inherente maximale geluidsniveaus hebben de volgende kenmerken:

- Het optreden is inherent aan de aard van de bedrijfsactiviteiten.
- Het ontstaan kan zonder de grondslag toegestane activiteiten te verlaten niet worden voorkomen. Verbieden zal derhalve leiden tot een (ontoelaatbare) doorkuising van bestaande activiteiten.
- De frequentie van optreden wordt bepaald door de intensiteit van de bedrijfsactiviteiten.
- Het optreden is in de tijd gezien voorspelbaar.

Inzake inherente maximale geluidsniveaus kunnen alleen in kwalitatieve zin maatregelen worden getroffen. Weliswaar kan de frequentie van optreden niet worden verlaagd, maar door het treffen van technische en organisatorische maatregelen kunnen wel de nadelige gevolgen voor het milieu zoveel mogelijk worden beperkt.
Tenslotte is van belang dat de getalswaarde van de inherente maximale geluidniveaus van een groothandel ter plaatse van de gevel van een geluidgevoelige bestemming in grote mate wordt bepaald door het gedrag en handelswijze van de medewerker/klant. Immers, de geluidemissie kan worden beperkt als de medewerker/klant zorgvuldig en beheerst de laad- en loshandelingen uitvoert. Die zorgvuldigheid is ook verplicht vanuit de zorgplicht, die voortvloeit uit artikel 2.1 Activiteitenbesluit milieubeheer.

Mocht ondanks de vereiste zorgvuldigheid bij de laad- en losactiviteiten toch sprake zijn van maximale geluidniveaus ter plaatse van de gevel van een geluidgevoelige bestemming, die hoger zijn dan de grenswaarde uit het Activiteitenbesluit milieubeheer, dan kan op basis van een bestuurlijke afweging die berekende maximale geluidniveaus worden toegestaan (zie bijvoorbeeld ABRvS 23 maart 2005, ECLI:NL:RVS:2005:AT1967).

Cauberg Huygen B.V.



De heer mr. ing. M.J.M. Blankvoort
Senior adviseur

Notitie

betreft: Inventarisatie piekbronvermogens ten gevolge van bevoorradingsactiviteiten bij groothandels
datum: 10 december 2020
referentie: JvH/JvH//F 22067-1-NO-001

1 Inleiding

In opdracht van Fakton Capital is een inventarisatie gemaakt van de maximale bronvermogens (L_{WRmax}) die kunnen optreden ten gevolge van bevoorradingsactiviteiten bij (horeca)groothandels.

2 Inventarisatie

Gebruik gemaakt van kentallen die door ons bureau zijn bepaald op basis van vele metingen en bij eerste benadering worden gebruikt voor onder meer prognosestudies. Relevante maximale bronvermogens worden hierbij veroorzaakt door vrachtwagens en de laad-/losactiviteiten zelf. De maximale bronvermogens zijn samengevat in onderstaande tabel. Tevens zijn in de tabel maximale bronvermogens opgenomen die zijn vastgesteld tijdens recente metingen aan vergelijkbare inrichtingen met laad- en losactiviteiten. Het betreft hierbij geanonimiseerde referenties. De metingen en de daaruit afgeleide bronvermogens zijn uitgevoerd volgens methode II van de 'Handleiding meten en rekenen Industrielawaai' uit 1999, zoals ook wordt voorgeschreven in het Activiteitenbesluit milieubeheer en gehanteerd in het kader van vergunningverlening.

t1 Inventarisatie maximale bronvermogens gerelateerd aan bevoorradingsactiviteiten

#	Betreft activiteit	Maximale bronvermogen (L_{WRmax})				
		Kental[1]	Recente metingen			
			Expeditie supermarkt 1	Expeditie supermarkt 2	Distributiecentrum 1	Distributiecentrum 2
Vrachtwagen:						
1.1	Afblazen remmen	110	-	98	-	108
1.2	Optrekken/vertrek vrachtwagen	108	106	108	-	108
1.3	Dichtslaan portier vrachtwagen	100	100	93	-	100
1.4	Manoeuvreren vrachtwagen	110	100	-	107	100
1.5	Stationair draaien	98	100	91	-	-
1.6	Achteruit rijden met signalering	110	107	-	-	103
Laad-/ losactiviteit:						
1.7	Rijden palletwagen, asfalt	-	110	-	92	-
1.8	Botsen tegen wand laadbak	107	-	-	105	106
1.9	Laden/lossen (algemeen)	110	110	97	94	85

[1] veelal gebruikt voor een eerste benadering en waarvan gemotiveerd kan worden afgeweken

3 Conclusie

Uit tabel 1 volgt dat de bevoorradingsactiviteiten aanleiding kunnen geven tot maximale bronvermogens L_{WRmax} van circa 91 tot 110 dB(A). Verder volgt dat de gehanteerde kentallen grosso modo de bovengrens qua maximaal bronvermogen vormen ten opzichte van de recente meetresultaten.

De hoogte van het maximale geluidniveau (L_{Amax}) ter hoogte van de beoordelingsposities die wordt niet alleen bepaald door de hoogte van het maximale bronvermogen maar ook door de afstand van de beoordelingspositie tot de betreffende geluidbron. De maximale bronvermogens ten gevolge van de vrachtwagens kunnen zich manifesteren ter hoogte van de in- en uitrit op relatief korte afstand van de inrichtingsgrens en eventueel nabijgelegen beoordelingsposities. De maximale geluidbronvermogens ten gevolge van de laad-/losactiviteiten treden over het algemeen op in de directe omgeving van de laad-/loslocatie(s).

Zoetermeer,

Deze notitie bevat 2 pagina's



F 22067-1-NO-001 111369F26 JEROENVH

Analyse maximale geluidsniveaus

datum	9 december 2020	*project*	Concorde Utrecht
vestiging	Den Haag	*betreft*	Geluidsonderzoek
uw kenmerk	-	*versie*	002
ons kenmerk	M.2020.1557.00.N001	*auteur*	ing. J.D. (Jasper) Pondman
2e lezer/secr.	BK|MBR	*contactpersoon*	ing. J.D. (Jasper) Pondman
		e-mail/telefoon	jpo@dgmr.nl/088 346 78 17

Analyse maximale geluidsniveau ten behoeve van de ontwikkeling van Concorde in Utrecht

1. Inleiding

De Concorde Holding B.V. ontwikkelt in Utrecht aan de Eendrachtlaan 10 het project Concorde. In de directe omgeving ligt de horecagroothandel GEPU. Dit bedrijf ligt aan de Vliegend Hertlaan 8.

GEPU heeft in het kader van de zienswijzen een akoestisch onderzoek ingebracht waarin onder meer de maximale geluidsniveaus zijn beschreven. Dit rapport, met kenmerk Gep.Utr.17.AO VO-01 van 10 februari 2017 heeft de titel “Akoestisch verificatieonderzoek voor de inrichting van Gepu gelegen aan de Vliegend Hertlaan 8 te Utrecht in het kader van een controle van de geluidsemissie”.

In het onderzoek is voor het laden en lossen een bronvermogen voor het maximale geluidsniveau opgenomen van 118 dB(A). Ons is gevraagd naar onze ervaringen met het laden en lossen bij vergelijkbare situaties en de daarbij optredende bronvermogens voor het maximale geluidsniveau. Daarnaast is gevraagd om naar de literatuur te kijken om te bepalen welke bronvermogens normaliter worden toegepast.

Het bronvermogen van het maximale geluidsniveau voor het laden en lossen is gemeten bij het rijden van een rolkar op de laadklep van de vrachtwagen en bij het verankeren van rolkarren in de vrachtwagen met een metalen balk.

In ons DGMR-meetarchief hebben wij gezocht naar metingen op verschillende locaties van deze activiteiten. Deze meetgegevens hebben wij samengevat in hoofdstuk 2. Daarnaast hebben wij verschillende literatuurbronnen geraadpleegd. Dit onderzoek is opgenomen in hoofdstuk 3.
In hoofdstuk 4 volgt een beknopte samenvatting.

2. Meetgegevens

Wij hebben de afgelopen jaren diverse metingen uitgevoerd naar het rijden met rolcontainers over een laadklep en het bevestigen van rolcontainers in vrachtwagens. Al deze metingen zijn uitgevoerd conform methode II.2 uit de Handreiking Meten en Rekenen Industrielawaai. Hieronder zijn deze metingen samengevat. Het gaat hierbij om geanonimiseerde referenties.

tabel 1: meetgegevens DGMR laden en lossen rolcontainers

Omschrijving	Bronvermogen voor het maximale geluidsniveau [dB(A)]	Jaar en locatie
Rijden met rolcontainer op laadklep	99	2008, supermarkt Kaatsheuvel
Rolcontainer over overgang laadklep naar grond	105	2010, distributiecentrum supermarkt
Rolcontainer op klep	107	2013, transportbedrijf
Rolcontainer op klep	107	2019, supermarkt Maarssenbroek
Rijden met rolcontainer van laadklep vrachtwagen	102	2010, supermarkt Beekbergen
Rijden met rolcontainer van broodwagen van laadklep	101	2010, supermarkt Beekbergen
Vastzetten rolcontainer	108	2010, distributiecentrum supermarkt

Hoewel wij op diverse locaties metingen hebben uitgevoerd aan het laden en lossen van rolcontainers hebben wij daarbij, voor zover na te gaan, geen metingen gedaan aan het verankeren van rolcontainers met een stalen balk. We verwachten dat bij het normaal uitvoeren van deze activiteit geen relevante geluidsemissie optreedt.

Hieruit blijkt dat wij tijdens metingen aan het laden en lossen van rolcontainers bronvermogens voor het maximale geluidsniveau hebben gemeten tot 108 dB(A).

Uit onze ervaring blijkt dat het manoeuvreren met vrachtwagens over het algemeen maatgevend is voor het maximale geluidsniveau van het laden en lossen. Daarom hanteren wij, tenzij bijzondere omstandigheden daar aanleiding toe bieden, in onze onderzoeken het bronvermogen voor het manoeuvreren en de remontluchting van vrachtwagens. Daarvoor hanteren we een bronvermogen voor het maximale geluidsniveau van 108 dB(A).

3. Literatuur

Diverse literatuurbronnen maken vermelding van bronvermogen voor het laden en lossen. Hieronder beschrijven we een aantal van deze activiteiten.

In het artikel “Piekgeluiden ten gevolge van laad- en losactiviteiten, opgesteld door Peutz & Associés B.V. en verschenen in Journaal geluid nr. 156 (mei 2001) is een beschrijving gemaakt van de maatregelen in het kader van het meerjarenprogramma ‘Piek’. In dit programma wordt gestreefd naar een gemiddeld piekniveau van 60 dB(A) op 7,5 meter als gevolg van het laden en lossen.
Dit document geeft voor diverse activiteiten, die met laden en lossen samenhangen, de maximale geluidsniveaus op 7,5 meter afstand. Het toepassen van de maatregelen uit het programma Piek mag inmiddels als Beste Beschikbare Technieken (BBT) worden beschouwd. Infomil beschrijft dit ook als dusdanig op haar website[1].

[1] https://www.infomil.nl/onderwerpen/geluid/regelgeving/wet-algemene/toestemming-milieu/industrielawaai/maatregelen/

k:\doc\m\2020\155700\m202015570n001v2.docx 09-12-2020

Voor de relevante geluidsbronnen hebben wij het overzicht uit die publicatie hieronder overgenomen. Daarbij hebben we de geluidsniveaus op 7,5 meter ook omgerekend naar bronvermogens.

tabel 2: geluid van rolcontainers

Omschrijving	Standaard		Na maatregelen	
	Op 7,5 meter	Bronvermogen	Op 7,5 meter	Bronvermogen
Rijden van rolcontainers over overgang laadklep-laadbak	65	92	50	77
Rijden van rolcontainers over overgang laadklep-grond	71	98	67	94
Open- en dichtklappen van afrolbegrenzer, ruwe wijze, voorvoet	90	117	57	84
Open- en dichtklappen van afrolbegrenzer, rustige wijze, hele voet	80	107	39	66

Hieruit blijkt dat een maximaal geluidsniveau kan optreden tot 117 dB(A). Dit is vergelijkbaar met het door M-tech gemeten bronvermogen van 118 dB(A). Een eenvoudige maatregel, het op rustige wijze dichtklappen van de afrolbegrenzer verlaagt het bronvermogen voor het maximale geluidsniveau al tot 107 dB(A). Aanvullende maatregelen kunnen dit nog verder verlagen. Een bedrijf is vanuit milieuwetgeving verplicht invulling te geven aan BBT.

De CROW-richtlijn 171 (december 2002) is een richtlijn voor het akoestisch bewust ontwerpen en uitvoeren van laad- en loslocaties. Ook toepassing van deze richtlijn kan inmiddels als BBT worden beschouwd. Hierin is opgenomen dat zonder voorzieningen het laden en lossen van rolcontainers een maximaal geluidsniveau van 85 dB(A) geeft op 7,5 meter. Dit komt neer op een bronvermogen van 112 dB(A). In tabel 16 uit deze publicatie zijn diverse maatregelen gegeven om de geluidsemissie te reduceren, zoals het toepassen van zachte wielen, zorgen voor gladde oppervlaktes en rustig gedrag. Hiermee zijn reducties van 4 tot 27 dB haalbaar. Dit komt neer op een maximaal geluidsniveau van ten hoogste 108 dB. Aangezien bedrijven invulling dienen te geven aan BBT is een bronvermogen van ten hoogste 108 dB(A), op basis van deze richtlijn, een logisch uitgangspunt voor het laden en lossen van rolcontainers.

4. Samenvatting

Het is niet uitgesloten dan een bronvermogen van 118 dB(A) wordt gemeten tijdens het laden en lossen van rolcontainers. Echter, blijkt uit bovenstaande analyses dat dit enkel het geval is bij het op ruwe wijze hanteren van de rolcontainers of de afrolbegrenzer. Bij het op normale, rustige wijze uitvoeren van deze handelingen blijkt uit onze metingen en uit de literatuur dat bronvermogens optreden tot 108 dB(A).

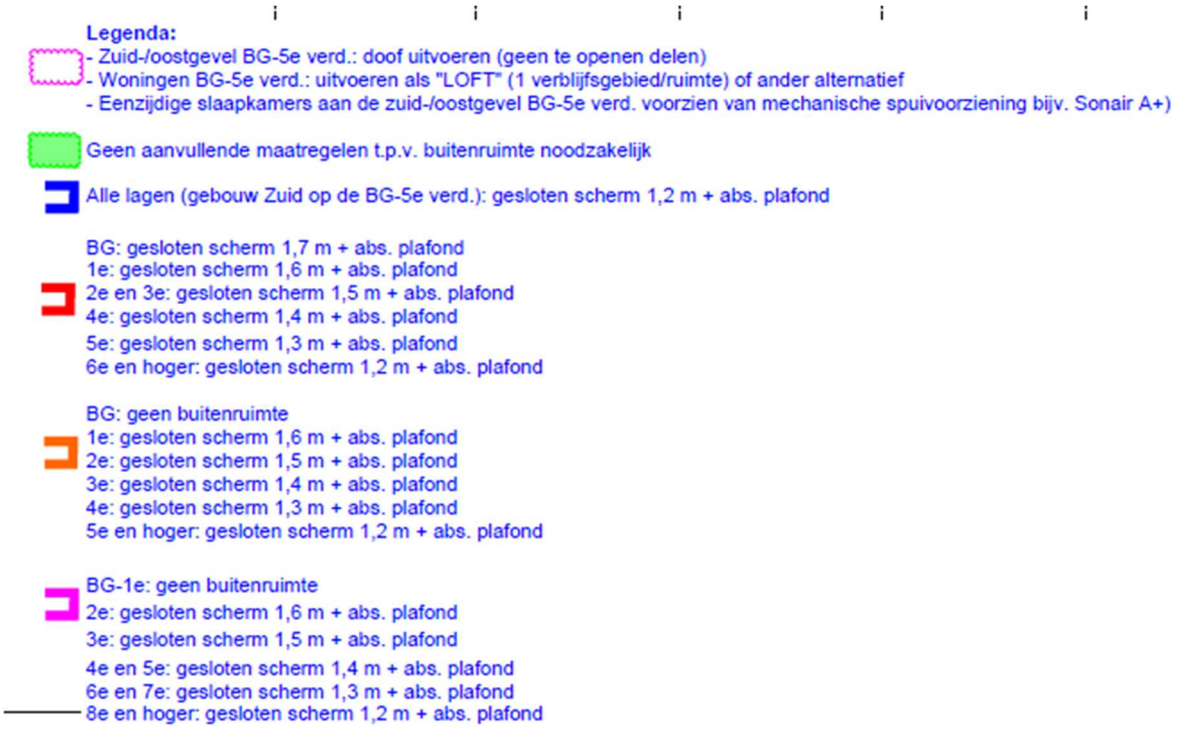
Indien sprake is van een lager geluidsniveau als gevolg van het laden van lossen zijn andere geluiden wellicht maatgevend. Wij hanteren over het algemeen 108 dB(A) voor het bronvermogen van het gehele laad- en losproces. Dit is het bronvermogen dat optreedt bij de remontluchting en het optrekken van vrachtwagens.

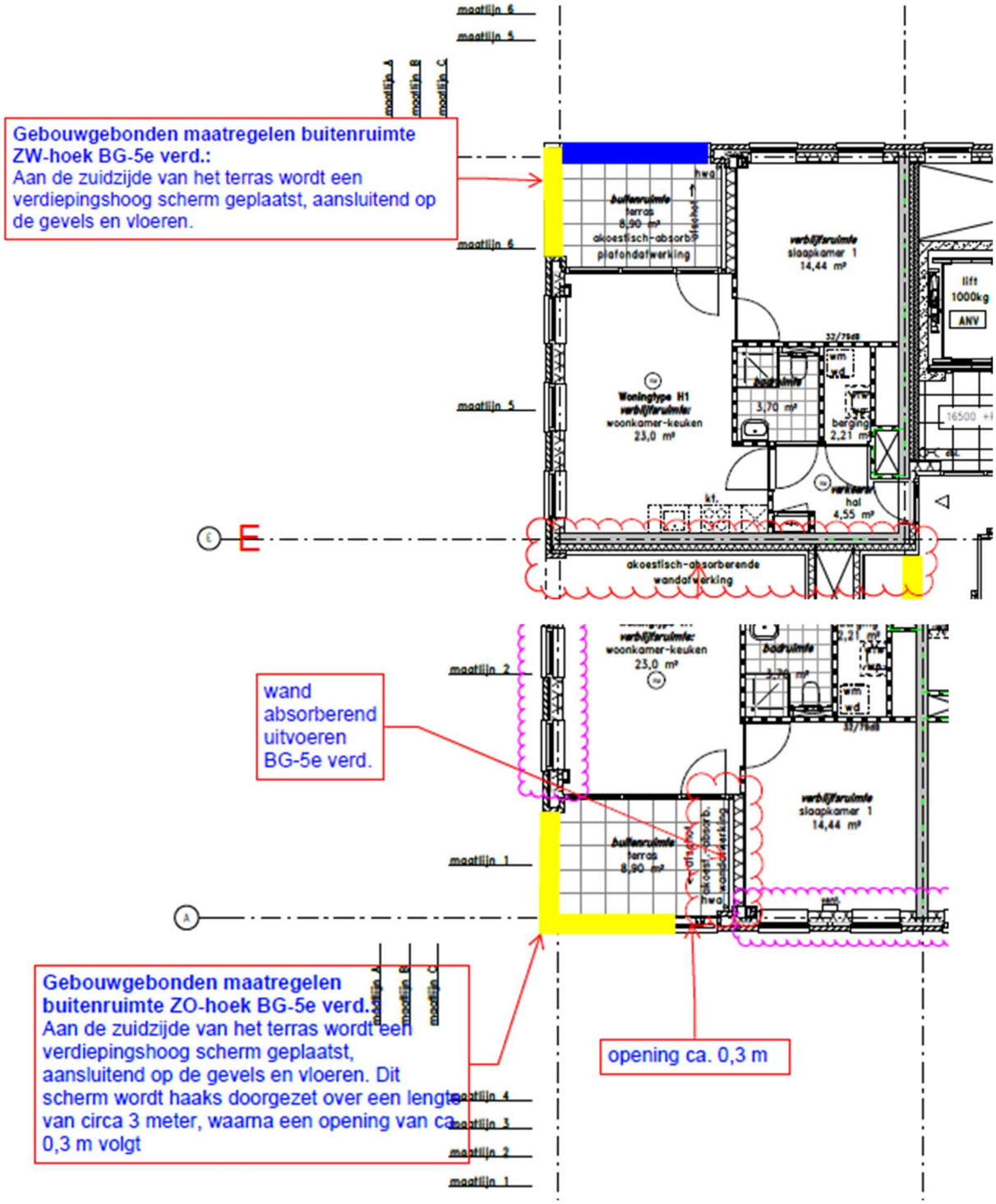
ir. M.H.J. (Mark) Bakermans
DGMR Industrie, Verkeer en Milieu B.V.

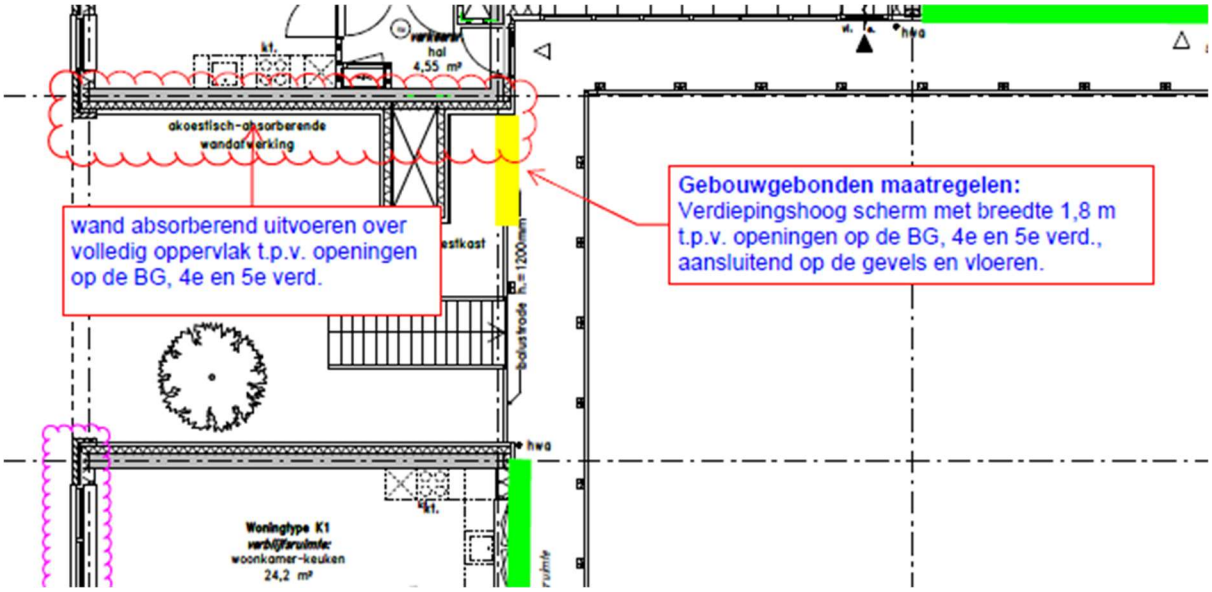
Wat waren alweer de maatregelen ?

-DOVE GEVELS ZUID ÉN OOSTWAND (geforceerde ventilatie-voorzienngen)
-HOEKBALKONS zuid-oost: OVER VOLLE HOOGTE EEN SCHERM AAN 2 ZIJDEN, wel 30 cm OPENING tussen een scherm en de muur; HELE balkon-ZIJWAND ABSORBEREND,
-HOEKBALKONS zuid-west: OVER VOLLE HOOGTE SCHERM AAN EEN ZIJDE, ANDERE ZIJDE balkonscherm 1,2 m hoog.
-PENTHOUSE: gesloten BALUSTRADE 1,2 m hoog
-De OPENINGEN IN ZUIDGEVEL: absorberende 'binnenwand', over volle hoogte een scherm aan de patio-zijde, 1,8 m breed.

Ter illustratie zie de volgend uitsneden van het maatregelen-overzicht:
(rood/oranje/paars is voor wegverkeerslawaai, betreft het noordgebouw)




Gebouwgebonden maatregelen buitenruimte ZW-hoek BG-5e verd.:
Aan de zuidzijde van het terras wordt een verdiepingshoog scherm geplaatst, aansluitend op de gevels en vloeren.
maatlijn 6
maatlijn 5
maatlijn A
maatlijn B
maatlijn C
buitenruimte
terras
8,90 m²
akoestisch-absorb.
plafondafwerking
verblijfruimte
slaapkamer 1
14,44 m²
lift
1000kg
ANV
Woningtype H1
verblijfruimte:
woonkamer-keuken
23,0 m²
badruimte
3,70 m²
berging
2,21 m²
hal
4,55 m²
akoestisch-absorberende
wandafwerking
E
wand
absorberend
uitvoeren
BG-5e verd.
maatlijn 2
maatlijn 1
A
Gebouwgebonden maatregelen buitenruimte ZO-hoek BG-5e verd.
Aan de zuidzijde van het terras wordt een verdiepingshoog scherm geplaatst, aansluitend op de gevels en vloeren. Dit scherm wordt haaks doorgezet over een lengte van circa 3 meter, waarna een opening van ca. 0,3 m volgt
opening ca. 0,3 m
maatlijn 4
maatlijn 3
maatlijn 2
maatlijn 1


akoestisch-absorberende wandafwerking
wand absorberend uitvoeren over volledig oppervlak t.p.v. openingen op de BG, 4e en 5e verd.
Gebouwgebonden maatregelen:
Verdiepingshoog scherm met breedte 1,8 m t.p.v. openingen op de BG, 4e en 5e verd., aansluitend op de gevels en vloeren.
hwa
Woninghype K1
woonkamer-keuken
24,2 m²

Gemeente Utrecht

Bestemmingsplan



Merwedekanaalzone deelgebied 6, Eendrachtlaan 10

Vastgesteld, datum volgt na vaststelling



Merwedekanaalzone deelgebied 6, Eendrachtlaan 10

Inhoudsopgave

Hoofdstuk 1 Inleiding 7

1.1 Doelstelling 7
1.2 Ligging en begrenzing plangebied 7
1.3 Geldende plannen 8
1.4 Leeswijzer 9

Hoofdstuk 2 Relevante beleidskaders 11

2.1 Rijksbeleid 11
2.2 Provinciaal en regionaal beleid 13
2.3 Gemeentelijk beleid 16
2.4 Conclusie 29

Hoofdstuk 3 Bestaande situatie 31

3.1 Inleiding 31
3.2 Beschrijving van het plangebied 32
3.3 Beschrijving van de bestaande functies in het plangebied 32

Hoofdstuk 4 Planbeschrijving 35

4.1 Projectbeschrijving 35
4.2 Verkeer en openbare ruimte 38

Hoofdstuk 5 Onderzoek en randvoorwaarden 43

5.1 Inleiding 43
5.2 Milieu-effectrapportage en Strategische Milieu Beoordeling 43
5.3 Geluidhinder 45
5.4 Bedrijven en Milieuzonering 47
5.5 Externe veiligheid 50
5.6 Luchtkwaliteit 51
5.7 Bodem 52
5.8 Natuurbescherming 53
5.9 Bomen 55
5.10 Water 56
5.11 Archeologie 59
5.12 Kabels en leidingen 61
5.13 Kwaliteit van de leefomgeving 61
5.14 Gezondheid 64
5.15 Duurzaamheid 65
5.16 Conclusies 66

Hoofdstuk 6 Uitvoerbaarheid 67

6.1 Economische uitvoerbaarheid 67
6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid 67

Hoofdstuk 7 Juridische plantoelichting 69

7.1 Inleiding 69
7.2 Planvorm 69
7.3 Opbouw regels 69
7.4 Nadere toelichting begripsomschrijvingen 70
7.5 Systematiek van de bestemming Wonen 71

7.6 Artikelsgewijze toelichting 71
7.7 Handhaving 75

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Doelstelling

De eigenaar van het kantoorpand Eendrachtlaan 10 is de Oké Vastgoedgroep B.V. Een teruglopende belangstelling voor dit soort kantoorgebouwen (economische crisis, snelle veroudering van kantoorpanden) en de ambitie van de gemeente voor een stapsgewijze herontwikkeling van de Merwedekanaalzone (MWKZ) maken de plek een geschikte woningbouwlocatie.

Bij de gemeente is een aanvraag ingediend om het bestemmingsplan te herzien voor de bouw van een appartementencomplex. Dit project, genaamd Concorde, voorziet in de bouw van 215 appartementen op de plek van het voormalige kantoor.

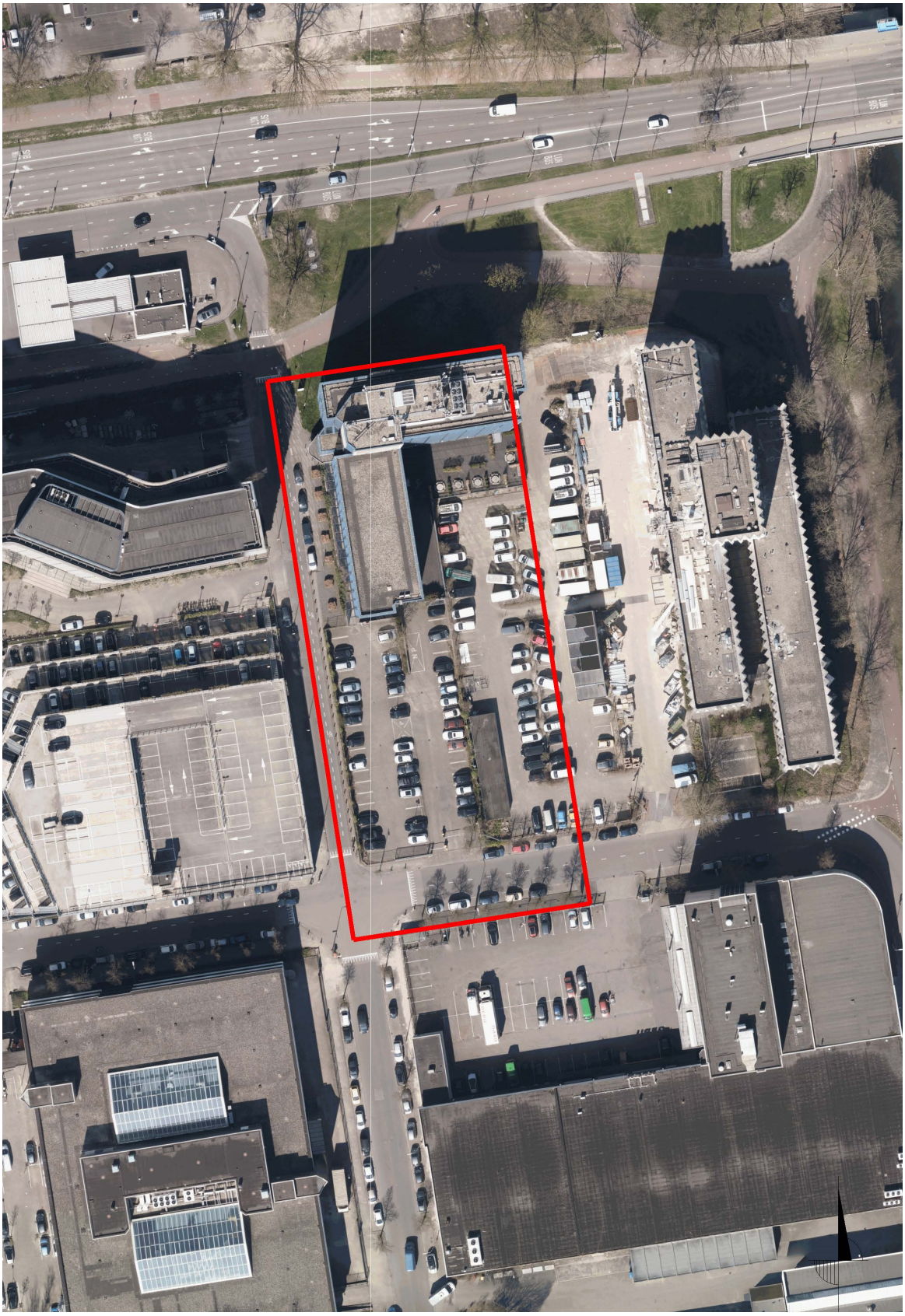
Merwedekanaalzone

De prognose is dat de stad Utrecht groeit van 340.000 in 2016 naar ongeveer 455.000 inwoners in 2040 (https://omgevingsvisie.utrecht.nl/de-koers/). De druk op de woningmarkt is hoog. Utrecht wil deze groei faciliteren door inbreiding met als basis het koesteren en versterken van de huidige kwaliteit van Utrecht. De Merwedekanaalzone is een van de gebieden waardoor intensief ruimtegebruik en hogere dichtheden een groot deel van de binnenstedelijke groei moet worden opgevangen. Eendrachtlaan 10 is onderdeel van een grotere transformatie van de Merwedekanaalzone, waarvoor een Omgevingsvisie is gemaakt (zie paragraaf 1.4). Met de herontwikkeling van Eendrachtlaan 10 kan een bijdrage worden gegeven aan verdichting van dit deel van de stad. Om deze reden heeft de gemeente een Bouwenvelop vastgesteld (december 2019).

1.2 Ligging en begrenzing plangebied

Het plangebied is gelegen in deelgebied 6 van de Merwedekanaalzone en is begrensd door de Beneluxlaan (noordzijde), het perceel van de Vliegend Hertlaan 1-11 (oostzijde), de Vliegend Hertlaan (zuidzijde) en de Eendrachtlaan (westzijde).

Het voormalige kantoorpand aan Vliegend Hertlaan 1-11 is in 2017 getransformeerd tot woongebouw. Op het perceel Vliegend Hertlaan 4 A t/m D en 8 is een horecagroothandel gevestigd (GEPU) en hier zijn bedrijven in milieucategorie 3.1 en 3.2 toegestaan. Aan de westzijde van de Eendrachtlaan bevindt zich een gestapelde (4 lagen) parkeervoorziening en (de zijkant van) een kantoorpand van de Arbo Unie. Bij de entree van de Eendrachtlaan (eenrichtingsverkeer het gebied in) is een tankstation aanwezig, dat ontsloten is op de Beneluxlaan.



Afbeelding 1: Begrenzing

1.3 Geldende plannen

Dit bestemmingsplan vervangt voor de locatie van het plangebied verordeningen.

Bestemmingsplan	Vastgesteld door Raad	Onherroepelijk
Beheersverordening Dichterswijk, Kanaleneiland, Transwijk	20 juni 2013	
Beheersverordening Dichterswijk, Kanaleneiland, Transwijk, partiële herziening	19 maart 2015	

Voor het gebied geldt de Beheersverordening Dichterswijk, Kanaleneiland, Transwijk (onherroepelijk in 2013). Transformatie naar woningbouw past niet in de beheersverordening die, zowel qua bebouwingsmogelijkheden als gebruiksmogelijkheden, uitgaat van handhaven van de bestaande situatie (max. 4.000 m² kantoor). Er zal een nieuw bestemmingsplan gemaakt moeten worden om de ontwikkeling mogelijk te maken.

Daarnaast geldt op deze locatie het voorbereidingsbesluit Merwede Kanaalzone 2019 (21 november 2019), waarmee ongewenste functies en ontwikkelingen geweerd kunnen worden in het licht van de beoogde transformatie van het gebied. Het initiatief past binnen de beoogde transformatie van het gebied en is daarmee een gewenste ontwikkeling.

1.4 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 Relevante beleidskaders bevat de beschrijving van de relevante beleidskaders. In hoofdstuk 3 wordt ingegaan op de bestaande situatie. Onder andere de ruimtelijke structuur, de historische ontwikkeling van het gebied en de beschrijving van de aanwezige functies worden hier beschreven. In hoofdstuk 4, de planbeschrijving, worden de mogelijkheden die het plan biedt aan de toekomstige ontwikkelingen beschreven. De diverse noodzakelijke onderzoeken voor bijvoorbeeld milieu aspecten komen in Hoofdstuk 5 Onderzoek en randvoorwaarden aan bod. Hoofdstuk 6 gaat in op de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan. In hoofdstuk 7 komt de juridische toelichting op de planregels aan bod.

Hoofdstuk 2 Relevante beleidskaders

Op verschillende bestuurlijke niveaus zijn beleidsuitspraken gedaan die van belang zijn voor de ontwikkelingen binnen het plangebied. De belangrijkste conclusies van de relevante beleidskaders worden in dit hoofdstuk weergegeven.

2.1 Rijksbeleid

2.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (2012)

Op 13 maart 2012 is de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (hierna ook: SVIR) vastgesteld. In de SVIR geeft het kabinet een totaalbeeld van het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid op Rijksniveau. Het kabinet schetst hoe Nederland er in 2040 uit moet zien: concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig. In de Structuurvisie worden belangrijke accenten geplaatst op het brede gebied van ruimtelijke ordening en bestuurlijke verantwoordelijkheden, die sterk verschillen met het voorgaande nationaal ruimtelijke beleid. Daarbij wordt het ruimtelijke en mobiliteitsbeleid meer aan provincies en gemeenten overgelaten. Hieronder valt bijvoorbeeld het landschapsbeleid. De Rijksoverheid richt zich op nationale belangen, zoals een goed vestigingsklimaat, een degelijk wegennet en waterveiligheid.

De SVIR vervangt de Nota Ruimte, de Structuurvisie Randstad 2040, de Nota Mobiliteit, de Mobiliteits Aanpak, de structuurvisie voor de Snelwegomgeving en de ruimtelijke doelen en uitspraken in de PKB Tweede structuurschema Militaire terreinen, de Agenda Landschap, de Agenda Vitaal Platteland en Pieken in de Delta.

De nationale belangen uit de SVIR die juridische borging vragen, staan in de AMvB Ruimte (ook wel bekend als Besluit algemene regels ruimtelijke ordening – Barro). De AMvB Ruimte is gericht op doorwerking van nationale belangen in bestemmingsplannen. Bij het opstellen van bestemmingsplannen moeten gemeenten zich houden aan bij AMvB of verordening gestelde regels. Nieuwe of gewijzigde regels moeten binnen een bepaalde termijn in de bestaande bestemmingsplannen worden verwerkt. Dit kan betekenen dat gemeenten bestemmingsplannen moeten aanpassen aan de nieuwe AMvB Ruimte. De AMvB Ruimte is in december 2011 in werking getreden.

Conclusie

Het SVIR bevat geen specifieke aandachtspunten voor het plangebied.

2.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

Het kabinet heeft in de hiervoor genoemde Structuurvisie (SVIR) vastgesteld dat voor een beperkt aantal onderwerpen de bevoegdheid om algemene regels te stellen zou moeten worden ingezet. Het gaat om de volgende nationale belangen: Rijksvaarwegen, Project Mainportontwikkeling Rotterdam, Kustfundament, grote rivieren, Waddenzee en waddengebied, defensie, ecologische hoofdstructuur, erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde, hoofdwegen en hoofdspoorwegen, elektriciteitsvoorziening, buisleidingen van nationaal belang voor vervoer van gevaarlijke stoffen, primaire waterkeringen buiten het kustfundament en IJsselmeergebied (uitbreidingsruimte).

De SVIR bepaalt welke kaderstellende uitspraken zodanig zijn geformuleerd dat deze bedoeld zijn om beperkingen te stellen aan de ruimtelijke besluitvormingsmogelijkheden op lokaal niveau. Ten aanzien daarvan is een borging door middel van normstelling, gebaseerd op de Wet ruimtelijke ordening, gewenst. Die uitspraken onderscheiden zich in die zin dat van de provincies en de gemeenten wordt gevraagd om de inhoud daarvan te laten doorwerken in de ruimtelijke besluitvorming. Zij zijn dus concreet normstellend bedoeld en worden geacht direct of indirect, dat wil zeggen door tussenkomst van de provincie, door te werken tot op het niveau van de lokale besluitvorming, zoals de vaststelling van bestemmingsplannen.

Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro, vastgesteld op 30 december 2011)

bevestigt in juridische zin die kaderstellende uitspraken. Slechts daar waar een directe doorwerking niet mogelijk is, bij de Ecologische Hoofdstructuur (de artikelen worden later aan het Barro toegevoegd) en bij de Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde is gekozen voor indirecte doorwerking via provinciaal medebewind. Voor één onderwerp geregeld in dit besluit, voorziet het besluit niet in de (definitieve) begrenzing. Dit betreft het Natuur Netwerk Nederland (NNN). Ten aanzien van deze begrenzing is bepaald dat de provincies die grenzen (nader) bepalen.
Een deel van het Barro is gebaseerd op eerdere PKB's en beleidsnota's die in de SVIR worden herbevestigd. Deze onderdelen kunnen na vaststelling van de structuurvisie de procedure volgen en vervolgens in werking treden. Het betreft de volgende onderdelen:

1. project Mainportontwikkeling Rotterdam;
2. kustfundament;
3. grote rivieren;
4. Waddenzee en waddengebied;
5. defensie, en
6. erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde.

Door de nationale belangen vooraf in bestemmingsplannen te borgen, wordt met het Barro bijgedragen aan versnelling van de besluitvorming bij ruimtelijke ontwikkelingen en vermindering van de bestuurlijke drukte.

In het Rarro zijn nadere regels opgenomen voor onder andere militaire terreinen, radarverstoringsgebieden, reserveringen voor spoor en wegen en buisleidingen.

Conclusie
In het Barro is aangegeven dat het plangebied gelegen is ter plaatse van de Romeinse Limes. De bescherming hiervan is verder uitgewerkt in de Provinciale verordening. Verder zijn in het Barro geen specifieke regels opgenomen die van belang zijn voor het plangebied.

Het plangebied ligt in een radarverstoringsgebied van radarstation Soesterberg, zoals aangegeven in het Barro. In dit gebied gelden beperkingen voor bestemmingsplannen voor een goede werking van de radar op het radarstation. Het gaat hier om hoogtebeperkingen voor bouwen, bouwwerken en windturbines. De maximale hoogte van bouwwerken in een radarverstoringsgebied wordt bepaald door elke denkbeeldige rechte lijn die wordt getrokken vanaf een punt op de top van de radarantenne oplopend met 0,25 graden tot een punt gelegen 15 kilometer vanaf voornoemde radarantenne. De hoogte van de radarantenne van Soesterberg is 63 m +NAP. De ontwikkeling in het plangebied heeft een maximale bouwhoogte van 52 meter. Deze hoogte ligt onder het radarverstoringsgebied. Het Barro vormt dan ook geen belemmering voor dit bestemmingsplan.

2.1.3 Ladder voor duurzame verstedelijking (Bro 3.1.6 tweede en derde lid) (2017)

De 'Ladder voor duurzame verstedelijking' is in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) geïntroduceerd en in 2012 vastgelegd als procesvereiste in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Het Bro bepaalt dat overheden een nieuwe stedelijke ontwikkeling in de toelichting van het bestemmingsplan moeten motiveren. Op 1 juli 2017 is het Bro gewijzigd, waarbij een nieuwe laddersystematiek geldt.

Het doel van de motivering op grond van de Ladder is een zorgvuldige afweging bij ruimtelijke besluiten die zorgt voor zuinig ruimtegebruik en tegengaan van over programmering en leegstand. Het besluit voldoet hiermee aan een goede ruimtelijke ordening.

Een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt moet een motivering bevatten van de behoefte aan die ontwikkeling. Wanneer het bestemmingsplan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied moet het bestemmingsplan een motivering bevatten waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien. De Ladder is kaderstellend voor alle juridisch verbindende ruimtelijke besluiten van de decentrale overheden, waaronder het bestemmingsplan.

Beschrijving behoefte
De behoefte is kort gezegd het saldo van de aantoonbare vraag naar de voorgenomen ontwikkeling verminderd met het aanbod in planologische besluiten, ook als het feitelijk nog niet is gerealiseerd. De Ladder bepaalt niet voor welk gebied de behoefte in beeld moet worden gebracht. De uitkomst van de beoordeling van de behoefte moet in de plantoelichting worden vermeld. Naast een kwantitatieve beoordeling vindt ook een kwalitatieve beoordeling plaats.

Woningbouwbehoefte

Utrecht behoort op dit moment tot één van de sterk groeiende provincies van Nederland. In de regionale woningmarktmonitor (BRU, 2013) is opgenomen dat de regionale woningvoorraad in de

periode 2012-2030 moet groeien met 61.000 woningen om woningtekort niet verder te laten groeien. In de provinciale ruimtelijke structuurvisie (2013) is voor de regio Utrecht een woningbouwprogramma van ruim 40.000 (2013-2028) woningen opgenomen, gebaseerd op mogelijke ontwikkellocaties en verwacht ontwikkeltempo. Er wordt hierbij opgemerkt dat met dit voorgenomen programma het tekort hoog zal blijven. Dit klopt met de behoefte van 61.000 woningen, zoals die uit de regionale woningmarktmonitor blijkt.

Voor wat betreft woonmilieus is er vooral vraag naar centrumstedelijke, dorpse en groenstedelijke woonmilieus. Door de toenemende vergrijzing is er een toenemende vraag naar 'nultreden'-woningen en woningen met zorg. Voor een concurrerend vestigingsmilieu is een selectieve aanvulling van het aanbod van een extensiever woonmilieu in een groene omgeving van belang.

Voor de gemeente Utrecht wordt uitgegaan van een woningbouwprogramma van 27.750 woningen. Van dit programma zijn 22.750 woningen in het stedelijk gebied gesitueerd, waarvan ongeveer de helft in de Vinex-locatie Leidsche Rijn (11.500 woningen). De andere helft van het programma binnen de rode contouren is voorzien in diverse kleinere en grotere projecten, zoals de Merwedekanaalzone, de 2e Daalsedijk, de Cartesiusdriehoek. Buiten de rode contour zijn in de polder Rijnenburg vanaf 2030 7.000 woningen gepland, waarvan naar verwachting 5.000 woningen in de PRS-periode zullen worden gerealiseerd. Tot 2040 wordt er in Utrecht geen krimp voorzien.

Uit de actualisering van de Woonvisie blijkt dat in Utrecht nog altijd een woningtekort bestaat. De beoogde herontwikkeling van de locatie voorziet in 215 huurappartementen, verdeeld over verschillende categorieën (sociale huur, middenhuur en vrije sector huur). Er is een goede mix aan woningtypes en oppervlaktes. De appartementen hebben een oppervlakte die oploopt van circa 50m2 bvo in de laagbouw tot ca. 75m2 bvo in de hoogbouw en zes grotere varianten van ca. 100m2 bvo op de 15e verdieping. Met de combinatie van sociale huur (tot de huurtoeslaggrens), middenhuur (conform het Utrechtse Actieplan Middenhuur) en de vrije sector categorie wordt aangesloten op een deel van de kwalitatieve vraag in Utrecht en wordt voorzien in een aangetoonde behoefte.

Conclusie
De ontwikkeling is in overeenstemming met de Ladder voor duurzame verstedelijking.

2.2 Provinciaal en regionaal beleid

2.2.1 Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013-2028 en Verordening 2013 (en herijking 2016)

De Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013-2028 (PRS) is op 4 februari 2013 vastgesteld en op 12 december 2016 herijkt. Bij de PRS is een Provinciale Ruimtelijke Verordening 2013 (PRV) gemaakt. Van beide plannen zijn de herijkingen in december 2016 vastgesteld. De structuurvisie geeft aan wat de provincie de komende jaren samen met haar partners wil bereiken op het gebied van ruimtelijke ontwikkeling. De verordening zorgt voor de doorwerking van de structuurvisie naar de gemeenten.

De provincie moet aantrekkelijk blijven om te wonen, werken en recreëren. Het ruimtelijk beleidsvizier is daar op gericht. Het ruimtelijke beleid is gebaseerd op vier pijlers die bijdragen aan de aantrekkelijkheid, leefbaarheid en kwaliteit van de provincie:

- een duurzame leefomgeving
- beschermen kwaliteiten
- vitale dorpen en steden
- dynamisch landelijk gebied

Deze pijlers leiden tot de volgende twee belangrijkste beleidsopgaven; opgaven die nodig zijn om Utrecht aantrekkelijk te houden als vestigingsplaats:

- Accent op de binnenstedelijke opgave. Waarbij ten minste 2/3 van de woningbouwopgave binnenstedelijk gerealiseerd wordt. Dit sluit aan bij de vraag, vergroot het draagvlak voor voorzieningen en openbaar vervoer en vermindert de druk op het landelijk gebied. Verminderen van het overschot aan kantoren en herstructurering van bedrijventerreinen, maken ook deel uit van de binnenstedelijke opgave.
- Behoud en versterken kwaliteit landelijk gebied. De binnenstedelijke opgave vraagt als contramal ook om een aantrekkelijk en bereikbaar landelijk gebied met hoge kwaliteit van landschap, natuur en recreatieve voorzieningen. De zware terugval van financiële middelen voor natuur en recreatie om de stad kan onder andere worden opvangen door hier rood voor groenconstructies mogelijk te maken. De cultuurhistorische waarden van onder meer de linies, de

buitenplaatsen en het agrarische landschap dragen bij aan een aantrekkelijk landelijk gebied. De landbouw is een belangrijke drager van het agrarische cultuurlandschap. Die rol vergt ruimte voor een economisch duurzame landbouw. De aanwezigheid van zo'n 1,2 miljoen inwoners biedt afzetmogelijkheden voor de producten die dit oplevert. Bij dit alles is het kunnen beleven van rust en ruimte van belang.

Op 12 december 2016 hebben Gedeputeerde Staten van de Provincie Utrecht (GS) de Herijking van de PRS en PRV vastgesteld. De Herijking voorziet de provincie van een actueel ruimtelijk beleidsinstrumentarium, dat ruimte biedt en uitnodigt tot ontwikkelingen die bijdragen aan meer ruimtelijke kwaliteit en aan bescherming van deze kwaliteit, maar ook sturingsmogelijkheden biedt om ongewenste ontwikkelingen te voorkomen.

De Herijking 2016 bevat een langetermijnvisie voor de provincie: Utrecht 2040, Van Strategie naar Uitvoering. De kern van de langetermijnvisie betreft een strategie van duurzame ontwikkeling en behoud van aantrekkingskracht. De visie streeft naar een uitgebalanceerde groei van de kwaliteit van de regio, waarbij binnen stedelijk gebied ruimte is voor goed wonen en werken en een goede bereikbaarheid.

Conclusie
De ontwikkeling van de Eendrachtlaan voorziet in een binnenstedelijk project en levert een bijdrage aan de woningbouwopgave en de ruimtelijke kwaliteit en is daarom in overeenstemming met de provinciale structuurvisie en verordening.

2.2.2 Beleidskader Binnenstedelijke Ontwikkeling (2016)

Het Beleidskader Binnenstedelijke Ontwikkeling is in 2016 vastgesteld. Vanuit de centrale missie 'Utrecht Topregio' is het hoofddoel voor binnenstedelijke ontwikkeling: 'Blijvend aantrekkelijke steden en dorpen waar het goed wonen, werken en ontmoeten is'.

De drie hoofd ambities voor binnenstedelijke ontwikkeling zijn:

- Een aanbod van stedelijke milieus passend bij de vraag. Waaronder het realiseren van een passend woningaanbod, het transformeren, revitaliseren of creëren van werklocaties en het in stand houden en creëren van aantrekkelijke centrumgebieden.
- Een toekomst bestendige binnenstedelijke kwaliteit. Waaronder het realiseren en versterken van een goede woonomgeving, het creëren van een aantrekkelijk vestigingsmilieu, energieneutrale nieuwbouw en een gezonde binnenstedelijke leefkwaliteit.
- Optimaal gebruik van de binnenstedelijke ruimte. Waaronder het realiseren van binnenstedelijke woningbouw, transformatie van bestaande bedrijventerreinen en kantorenlocaties en beleefbaar water en groen in het stedelijk gebied.

De focus bij binnenstedelijke ontwikkeling ligt op vastgoed en openbare ruimte. Van provinciale betrokkenheid bij binnenstedelijke ontwikkeling kan pas sprake zijn als een of meer van de stedelijke functies wonen, werken, winkelen aan de orde is. Bij wonen gaat het vooral om toevoeging van woningen om bij te dragen aan het wegwerken van het woningtekort, terwijl het bij werken en winkelen vooral gaat om transformeren, revitaliseren en herstructureren. Uitvoering vindt enerzijds plaats door 'verbinding in gebieden' en anderzijds door 'verbinding op thema'.

Conclusie

Het plan is gelegen in het binnenstedelijke transformatie gebied van de Merwedekanaalzone. Hier wordt een voormalig industriegebied getransformeerd naar een gemengd stedelijke woon- en werkgebied, waar gezond stedelijk leven centraal staat.

De ontwikkeling van de Eendrachtlaan is in overeenstemming met het Beleidskader Binnenstedelijke Ontwikkeling.

2.2.3 Mobiliteitsplan 2015-2028

Het Mobiliteitsplan bestaat uit een Mobiliteitsvisie en een Mobiliteitsprogramma en is vastgesteld door Provinciale Staten op 7 juli 2014. De Mobiliteitsvisie bevat de langetermijndoelen om de unieke verbindende knooppunt positie van de provincie goed te laten functioneren. Daarnaast beschrijft de visie welke rol de provincie op zich neemt om deze doelen te realiseren, zonder dit af te wentelen op toekomstige generaties en andere gebieden. Dit wordt iedere vier jaar geconcretiseerd in een Mobiliteitsprogramma waarin is verwoord welke acties (op kortere termijn) nodig zijn en welke samenhang deze hebben met de lange termijn doelen.

Een goede bereikbaarheid is van groot belang voor de kracht, aantrekkelijkheid en de concurrentiepositie van de provincie. Er wordt ingezet op een mobiliteitsnetwerk dat mensen en

goederen snel op hun bestemming brengt, maar dat ook dienstbaar is aan de maatschappelijke behoeften als duurzame welvaart, leefbaarheid en welzijn.

Van belang hierbij is:

- het versterken van bestaande netwerken
- het verbinden van netwerken
- het verbinden van vraag en aanbod aan infrastructuur en mobiliteitsdiensten

Conclusie

In de Merwedekanaalzone wordt ingezet op een vernieuwende mobiliteitstrategie gericht op het beperken van automobiliteit en het versterken van deelmobiliteit en bereikbaarheid voor fietsers, voetgangers en openbaar vervoer. Het plangebied past daarmee in het mobiliteitsplan 2015-2028.

2.2.4 Provinciale milieuverordening 2013

De Provinciale milieuverordening 2013 is door Provinciale Staten op 4 februari 2013 vastgesteld en op 1 mei 2013 in werking getreden. Op grond van de Wet milieubeheer (Wm) is de provincie verplicht een verordening ter bescherming van het milieu vast te stellen. De provincie geeft aan deze verplichting invulling via de Provinciale Milieuverordening Utrecht 2013 (PMV).

In de Provinciale milieuverordening zijn grondwaterbeschermingszones en stiltegebieden aangewezen. In de verordening zijn regels opgenomen ter bescherming van de grondwaterkwaliteit met het oog op de drinkwatervoorziening. Daarnaast zijn regels opgenomen voor het behoud en de bescherming van stiltegebieden.

Conclusie

Het plangebied wordt niet als een stiltegebied aangemerkt en het plangebied maakt geen deel uit van een grondwater beschermingszone. De ontwikkeling van de Eendrachtlaan is hiermee in overeenstemming met de Provinciale milieuverordening.

2.2.5 Bodem-, Water- en Milieuplan 2016-2021

De provincie Utrecht legt het beleid op basis van de provinciale wettelijke taken voor bodem, water en milieu vast voor de periode 2016-2021 in het Bodem-, Water- en Milieuplan 2016-2021 (BWM-plan).

Het BWM-plan richt zich op vier belangrijke maatschappelijke opgaven, ook wel prioriteiten genoemd. De prioriteiten zijn: waterveiligheid en wateroverlast, schoon en voldoende oppervlaktewater, ondergrond en leefkwaliteit stedelijk gebied. Deze prioriteiten dragen rechtstreeks bij aan de kerntaken van de provincie (economische ontwikkeling, ruimtelijke ontwikkeling, natuur en landschap, bereikbaarheid en cultuurhistorisch erfgoed).

Naast prioriteiten heeft de provincie basis kwaliteiten benoemd voor het bodem-, water- en milieubeleid. Deze zijn bodemkwaliteit, waterkwaliteit, water kwantiteit, lucht, geluid (inclusief geur en licht) en externe veiligheid. Deze zes basis kwaliteiten zijn voorwaardelijk voor het uitvoeren van de provinciale kerntaken en het realiseren van de ontwikkel opgaven en vormen een stevige basis voor een veilige, gezonde en duurzame woon-, werk- en leefomgeving. Aan de basis kwaliteiten liggen wettelijke normen ten grondslag waarmee de minimum kwaliteit bepaald is. Waar de basis kwaliteiten in bestaande situaties niet voldoen aan de eisen en wensen van het gebruik, biedt het bodem-, water- en milieubeleid handvatten die het oplossen of verminderen van de problemen ondersteunen.

Conclusie

Het plan voldoet aan de eisen van het BMW-plan. Een nadere onderbouwing hiervan is te vinden in hoofdstuk 5.

2.2.6 Waterkoers 2016-2021

Water is een belangrijke pijler van een veilige, gezonde en prettige leefomgeving. Vanuit die achtergrond werkt Hoogheemraadschap de Stichtse Rijnlanden aan bescherming tegen overstromingen, een gezond grond- en oppervlaktewater systeem en het zuiveren van afvalwater.

Het waterschap heeft haar ambities en visies vastgelegd in de Waterkoers 2016-2021. De koers is een omslag in denken, waarbij het waterschap zich flexibel opstelt en daarbij ruimte laat voor initiatieven uit de samenleving. Andere onderwerpen die in de Waterkoers aan de orde komen zijn waterveiligheid, voldoende water, gezond water, gezuiverd afvalwater en genieten van water.

Conclusie

In paragraaf 5.10 wordt nader ingegaan op het aspect water. Er wordt voldaan aan het beleid van het Hoogheemraadschap.

2.3 Gemeentelijk beleid

2.3.1 Coalitieakkoord 'Utrecht ruimte voor iedereen'

Op 1 juni 2018 is het coalitieakkoord 2018-2022 'Utrecht: ruimte voor iedereen' verschenen. Het coalitieakkoord bestaat uit drie onderdelen:

- Plaats voor iedereen
  Het eerste deel van het akkoord bevat verschillende maatregelen op het gebied van onderwijs, economie, werk, sport, welzijn, zorg en veiligheid. Samen met inwoners, bedrijven, maatschappelijke organisaties en vrijwilligers maken we van Utrecht een plaats voor iedereen.
- Gezonde groei voor iedereen
  Het tweede deel van het akkoord bevat maatregelen over wonen, mobiliteit, nieuwe energie en een gezonde omgeving om in te leven. We vinden dat er voor iedereen ruimte moet zijn om in Utrecht te wonen en dat Utrecht aantrekkelijk en bereikbaar moet blijven. Ook willen we graag koploper zijn in de verandering naar een duurzame energievoorziening en economie.
- De kracht van iedereen
  Het derde deel van het akkoord gaat over hoe we de genoemde doelen willen bereiken, samen met Utrechters en andere betrokkenen.

Om te komen tot gezonde groei voor iedereen worden onder andere de volgende maatregelen genomen:

- samen met marktpartijen maken we vanaf het begin van deze collegeperiode afspraken over het verhogen van het tempo in gebiedsontwikkelingen in alle woning categorieën;
- we streven er naar dat in 2040 in Utrecht 35% van de woningvoorraad behoort tot de sociale voorraad en 25% tot de middencategorie;
- bij nieuwe ontwikkelingen zijn groen, een hoogwaardige en toegankelijke openbare ruimte en circulaire bouw belangrijk. We bevorderen klimaat adaptatie bijvoorbeeld via verticale bossen (hoogbouw), groene gevels en het voorkomen van verstening;
- één van de manieren om ruimte te maken voor een goede openbare ruimte is meer focussen op hoogbouw;
- dierenwelzijn heeft onze zorg. Bij bouwen houden we rekening met stadsvogels en vleermuizen. Daarnaast hebben we oog voor het beschermen van inheemse soorten.

Utrecht wil zo snel mogelijk klimaat neutraal zijn. Hierbij is het belangrijk om de groei van de stad en de daarmee gepaard gaande ruimtelijke ontwikkelingen te koppelen aan de energietransitie en daarvoor worden onder meer de volgende stappen genomen:

- in 2025 ligt op 20% van de Utrechtse daken zonnepanelen;
- alle nieuwbouwwoningen zijn aardgasvrij en minimaal energieneutraal. We nemen duidelijke duurzaamheidseisen op in tenders voor gebiedsontwikkelingen en stimuleren circulaire bouw;
- (kleinschalige) initiatieven op het gebied van warmte-koudeopslag worden aangemoedigd.

Conclusie

Het plan voorziet in een binnenstedelijke ontwikkeling en heeft een hoge ambitie op het gebied van duurzaamheid en gezonde verstedelijking en sluit daarom aan bij het coalitieakkoord.

2.3.2 Omgevingsvisie Utrecht

In de Omgevingsvisie staat wat het gemeentelijke beleid is voor de 'fysieke leefomgeving'. Dit is de omgeving waarin we wonen, werken en recreëren. De ondergrond, de lucht en het water maken deel uit van de leefomgeving, maar ook de gebouwen, bestrating en planten. De Omgevingsvisie bevat drie niveaus:

1. De koers: het beleid voor de lange termijn.
   Utrecht kiest voor een gezonde groei als koers voor de lange termijn. Utrecht groeit van een gemeente met 340.000 inwoners in 2016 naar ongeveer 410.000 inwoners in 2030. Daarom bouwen we de komende jaren duizenden woningen. Bij het bouwen van nieuwe woningen staan gezondheid, leefbaarheid en duurzaamheid voorop. De gemeente wil de woningen binnen het

stedelijk gebied bouwen en daarbij flink investeren in de openbare ruimte en voorzieningen.
2. Thematisch beleid: het gemeentelijke beleid over een bepaald onderwerp.
   Het thematisch beleid, ook wel sectoraal beleid genoemd, beziet een bepaald aspect van de fysieke leefomgeving, bijvoorbeeld geluidhinder, verkeer of bodemkwaliteit. Deze aspecten vertegenwoordigen een belang dat door het gemeentebestuur wordt meegewogen, als het bestuur een besluit neemt over een activiteit die invloed kan hebben op de fysieke leefomgeving. Bij het bouwen van een nieuwe woonwijk onderzoekt de gemeente of dat wel kan gezien de geluidhinder rond die woonwijk, of het verkeer wel goed afgewikkeld kan worden en of de bodemgesteldheid het bouwen van woningen toelaat. De uitkomst van dat onderzoek kan bijvoorbeeld zijn dat de gemeente het bouwen niet gaat toestaan of onder bepaalde voorwaarden.
3. Gebiedsbeleid: beleid dat alleen in een bepaald gebied geldt.
   In gebiedsbeleid staat wat de gemeente in een gebied, wijk of buurt wil. De koers en het thematische beleid worden vertaald in beleid voor dat gebied, voor zover dat mogelijk is. Uit het gebiedsbeleid kan afgeleid worden welke veranderingen de gemeente wil toestaan en welke waarden in het gebied behouden moeten blijven.

De Omgevingsvisie is digitaal te raadplegen via:
www.utrecht.nl/bestuur-en-organisatie/beleid/omgevingsvisie/.

Niet alle gemeentelijke beleidskaders hebben betrekking op het plangebied. Hieronder worden daarom alleen de relevante beleidskaders nader toegelicht.

2.3.2.1 De koers

Het ruimtelijke beleid voor de langere termijn is vastgesteld in de Ruimtelijke Strategie Utrecht (hierna: RSU). De RSU is in 2016 vastgesteld. In de RSU zijn de contouren voor de ontwikkel opgaven van de economische ontwikkelingsgebieden, verdichtingsgebieden en aandachtsgebieden in beeld gebracht. Utrecht groeit en we willen die groei vooral faciliteren door inbreiding. Belangrijke nieuwe woningbouwlocaties in de stad die daar - naast Leidsche Rijn - aan moeten bijdragen zijn het Beurskwartier en de Merwedekanaalzone. De Binnenstad, het Stationsgebied, het Utrecht Science Park en Leidsche Rijn (Centrum) worden beschouwd als economische hotspots waar we kansen willen creëren en benutten. Ook willen we de openbare ruimte beter benutten en grotere betekenis geven als de plek waar de stad zich presenteert. Gezonde verstedelijking is in alle gevallen het uitgangspunt. Dat betekent focussen op bewegen, welbevinden, perspectief op wonen, werk en opleiding, duurzaamheid.
De RSU bevat ook een Investeringsstrategie, waarmee een verbinding wordt gelegd tussen de ruimtelijke ambities van de stad met betrekking tot gezonde verstedelijking en de investeringsopgave die daarmee samenhangt.

Conclusie

Het plan levert een bijdrage aan de beoogde inbreiding, duurzaamheid, gezondheid en intensief ruimtegebruik en past daarmee in de RSU.

2.3.2.2 Thematisch beleid

2.3.2.2.1 Wonen

Woonvisie Utrecht beter in balans
In de Woonvisie, Utrecht beter in balans, op 18 juli 2019 vastgesteld door de gemeenteraad, zijn de punten van het college akkoord verwerkt. Daarin streven we naar goede betaalbare duurzame woningen in gemengde wijken. De horizon voor de visie op de Utrechtse woningmarkt is 2040. Onze ambities vragen meerjarige inzet en meervoudig sturen. Vanuit die visie en aanpak zijn voor de korte termijn vijf speerpunten en bijbehorende activiteiten benoemd en uitgewerkt die we volgen en zo nodig tussentijds bijstellen. Voor de komende jaren zijn dat:

- Versnellen en (langdurig) verhogen bouwproductie;
  We benutten de groei van onze stad om onze partners te stimuleren de bouwproductie hoog te houden om aan te sluiten op de gezamenlijke ambities. Daarmee werken we naar streefpercentage voor de lange termijn.
- Meer gemengde wijken;
  De Utrechtse wijken krijgen meer een mix van woonsegmenten waar sociale huur tot duurdere koopwoningen zijn te vinden.
- Doorstroming;
  Gemengde projecten, verhuisketens en toename van kwalitatief goede woningen in de middencategorie zorgen voor een betere doorstroming.
- Een (t)huis voor iedereen;
  We streven naar een passend woningaanbod binnen een redelijke termijn voor alles (toekomstige) inwoners van Utrecht, ook voor de mensen die daar (tijdelijk) zelf niet in kunnen

voorzien.
- Duurzaamheid en toekomst bestendigheid;
  We bouwen aan een duurzamere woningvoorraad en richten ons op thema's als energieneutraliteit en terugdringing gasaansluitingen.

Conclusie

De ontwikkeling voorziet in een gemengd woningbouwprogramma met een aandeel middeldure huur (45 woningen) en sociale huur (40 woningen) en past daarmee binnen de kaders van de Woonvisie.

Huisvestingsbeleid,woningvormingen omzetting

Het beleid voor het omzetten, onttrekken, samenvoegen, woningvormen en kadastraal splitsen van woningen is per 1 juli 2019 gewijzigd met de inwerkingtreding van de nieuwe Huisvestingsverordening Regio Utrecht 2019, gemeente Utrecht en de uitwerking hiervan in de beleidsregels Wijziging samenstelling van de woningvoorraad (woningsplitsen en omzetten). Omdat er in Utrecht schaarste is in alle segmenten van de woningvoorraad en daarnaast de leefbaarheid in alle wijken onder druk staat, heeft de gemeenteraad met de nieuwe Huisvestingsverordening de gehele woningvoorraad als vergunningplichtig aangewezen.

Omdat is gebleken dat ongereguleerde omzetting en vorming van woningen kan leiden tot een aantasting van het woon- en leefklimaat, wordt daarnaast in lijn van het bestemmingsplan 'Chw Algemene regels voor bouwen en gebruik' in alle bestemmingsplannen een regeling opgenomen voor omzetting en woningvorming. In verband met een goede ruimtelijke ordening worden regels gesteld die zien op een goede kwaliteit van het woon- en leefklimaat. Deze regels werken aanvullend op het Bouwbesluit, waarin veiligheid en gezondheid geregeld zijn en op de Huisvestingsverordening 2019 die gericht is op het beheer van een goede woningvoorraad.

De beleidsregels 'Wijziging samenstelling van de woningvoorraad (woningsplitsen en omzetten)' zien onder meer op het beoordelen van de gevolgen voor het woon- en leefklimaat, enerzijds door de eisen met betrekking tot de minimale omvang van woningen en anderzijds door het in beeld brengen van de gevolgen van extra woningen binnen de context van de bestaande situatie. De bestemmingsregeling kan daarom nauw aansluiten bij de wijze waarop het beleid over omzetting en woningvorming is neergelegd in die beleidsregels.

Conclusie

Het huisvestingsbeleid is vertaald in de regels van dit bestemmingsplan.

Vitale Stadswijken, functiemengingin woonwijken (2013)

In de notitie 'Vitale Stadswijken, functiemenging in woonwijken' is uitgewerkt hoe binnen de woonwijken met functiemenging om zal worden gaan. Het doel van de notitie is de beleidsrichting aan te geven en randvoorwaarden te scheppen voor het faciliteren van meer functiemenging in woonwijken en het bieden van een toetsingskader voor initiatieven in afwijking op het bestemmingsplan.

Conclusie

Het bestemmingsplan geeft ruimte voor niet-woonfuncties om functiemenging te bevorderen en past daarmee binnen dit beleidskader.

2.3.2.2.2 Natuur

GroenstructuurplanUtrecht 'Stad en land verbonden' en 'Actualisatie van Groenstructuurplan Utrecht'

De gemeente Utrecht wil het groen in de stad voor iedereen bereikbaar houden en de kwaliteit verbeteren. Grote groengebieden en belangrijke groene verbindingen wil de gemeente verder ontwikkelen, verbeteren en beschermen.

Groen maakt een stad leefbaar, mooi en het is goed voor het milieu. Woont u in Utrecht? Dan willen we bijvoorbeeld dat u een mooie fietstocht kunt maken langs een groene route. Of dat u kunt ontspannen in een mooi park. Veel groen is ook aantrekkelijk voor bezoekers van de stad.

In het groenstructuurplan 'Utrecht Stad en land verbonden' is dit verwoord in 3 ambities:

- meer groen om de stad
- sneller naar buiten
- beter groen in de stad

Het groenstructuurplan van 2007 is bijgewerkt in de actualisatie groenstructuurplan Utrecht 2017 – 2030. Naast de 3 ambities ligt de nadruk meer op hoe we groen inzetten voor de gezonde stad. En hoe groen ons helpt om de gevolgen van klimaatverandering op te vangen. Dit plan is op 8 maart 2018 door de gemeenteraad vastgesteld.

De groei van de stad vraagt om het vastleggen van de plekken die we groen willen houden in en om de stad, zodat bij ontwikkelingen daar rekening mee gehouden kan worden en het groen zoveel mogelijk beschermd kan worden. Daarnaast vraagt de groei van het aantal inwoners in de stad om ontwikkeling van nieuw groen, goede recreatieve en groene verbindingen en het verbeteren van bestaand groen.

De groengebieden die we extra beschermen zijn geselecteerd op basis van ecologische, landschappelijke, recreatieve of cultuurhistorische kwaliteiten. Deze gebieden staan aangegeven op de kaart in het groenstructuurplan. Als in die gebieden plannen zijn waardoor groen verdwijnt, moet de gemeenteraad daar eerst over beslissen. Bij de beoordeling van een aanvraag voor een omgevingsvergunning toetst de gemeente concreet of deze in de groenstructuur ligt.

Conclusie

Het plan betreft de herontwikkeling van een bestaand gebouw en ligt niet in de gemeentelijke hoofdgroenstrucutuur.

Bomenbeleid Utrecht (2009)

De nota Bomenbeleid Utrecht is in 2009 vastgesteld. Een van de belangrijkste doelen van het Utrechtse bomenbeleid is een samenhangende bomenstructuur voor de stad te verbeteren en te ontwikkelen, gebaseerd op cultuurhistorische, ruimtelijke en ecologische uitgangspunten en milieu.

Voor 2030 zet de gemeente in op het behoud en de ontwikkeling van de bomenstructuur. Dit zal gebeuren door twee beleidsdoelstellingen:

- Waar mogelijk ontbrekende bomen in de bomenstructuur aanvullen om zo een samenhangende structuur te creëren. Dat betekent bij de ruimtelijke plannen in de komende jaren bezien waar bomen kunnen worden toegevoegd om zo de bomenlanen en pleinen te completeren. Daarnaast bij ingrepen in de huidige structuur op basis van een goed programma van eisen de structuur weer aanvullen;
- De bomenstructuur verder verbeteren door extra zorg aan beheer en onderhoud te besteden. Dit kan resulteren in extra zorg bij aanplanting van bomen, bij groeiplaatsen van oudere bomen, bij de verzorging van de bomen in de jeugdfase en bij bomenziekten.

Sinds 1 januari 2007 kennen alle gemeentelijke ruimtelijke plannen in de stad een bomenparagraaf. De bomenparagraaf biedt vanaf het begin en in alle fasen van een planproces de mogelijkheid een belangenafweging te maken over de gevolgen van een ruimtelijk plan voor bomen. Indien bomen moeten verdwijnen voor een ruimtelijk plan geldt er een herplantplicht.

Conclusie

De bestaande bomen in het plangebied zijn in beeld gebracht. een aantal bomen wordt verplant en een aantal bomen van matige kwaliteit worden vervangen door bomen van hoge kwaliteit. In Hoofdstuk 5 is een bomenparagraaf opgenomen, waarin een en ander nader wordt toegelicht.

Nota Utrechtse soortenlijst (2018)

Op 7 juni 2018 heeft de gemeenteraad de Nota Utrechtse soortenlijst vastgesteld, ter bescherming en stimulering van de voor Utrecht belangrijke plant- en diersoorten en daarmee ter bevordering van de biodiversiteit in de stad. Onder de bescherming vallen 5 vogelsoorten, 3 vissoorten, 6 soorten wilde bijen, 40 plantensoorten en 10 paddenstoelsoorten. De Utrechtse soortenlijst wordt meegewogen bij de voorbereiding van gemeentelijke ruimtelijke plannen. Bij een gebiedsontwikkeling waarbij de gemeente Utrecht initiatiefnemer is moet naar de aanwezigheid van deze Utrechtse soorten onderzoek worden gedaan. Bij gebiedsontwikkelingen van derden wordt dringend geadviseerd om de Utrechtse soortenlijst bij de onderzoeken te betrekken.

Conclusie

Er is onderzoek gedaan naar aanwezige dier- en plantsoorten in Hoofdstuk 5 wordt daar verder op ingegaan.

2.3.2.2.3 Bouwen

Hoogbouwvisie 'Waar wel en waar niet hoog bouwen in Utrecht' (2005)

De doelstelling van de hoogbouwvisie is het leveren van een toetsingskader voor hoogbouwplannen, door ten eerste na te gaan wat de mogelijke bijdrage is die hoogbouw kan leveren aan de ontwikkeling van Utrecht, en ten tweede door het geven van een visie op de meest (on)wenselijke locaties voor hoogbouw.

Voor de hoogbouwvisie is gewerkt met de volgende vaststaande uitgangspunten:

- hoogbouw wordt altijd in verhouding gezien met de omgeving;
- behoud van het kleinschalige karakter van stadswijken;
- de zichtlijnen op de Dom moeten behouden blijven;
- hoogbouw als middel om de stad beter zichtbaar en herkenbaar te maken. Utrecht wordt één stad met twee centra: het huidige centrum met stationsgebied en het toekomstige Centrum Leidsche Rijn. De kloof tussen de twee stadsdelen wordt in de toekomst gedicht door de zogeheten Centrale Zone, die ruwweg parallel loopt aan de A2 en het Amsterdam-Rijnkanaal.

In het Wensbeeld 2030 is de stad opgedeeld in een drietal categorieën:

a. De Binnentuinen: deze categorie bevat een subcategorie “laag” met een basis van 9 meter en een subcategorie “hoog” met een basis van 15 meter, beiden met de mogelijkheid tot incidentele accenten tot (in principe) het dubbele van de omliggende bebouwingshoogte;
b. De Centrale Zone: de basismaat bedraagt in dit gebied 15 of 30 meter. Er zijn accenten tot in het dubbele van de omliggende bebouwingshoogte mogelijk. In een beperkt zoekgebied, kunnen incidentele accenten van 60 tot 80 meter worden geplaatst;
c. De Brandpunten: de maximale bouwhoogte bedraagt 90 meter, respectievelijk een niet gemaximaliseerde hoogte (Stationsgebied respectievelijk centrum Leidsche Rijn).

Conclusie

Voor het plangebied is in het Wensbeeld 2030 een maximale hoogte van 15 tot 30 meter opgenomen. Er zijn accenten tot in het dubbele van de omliggende bebouwingshoogte mogelijk. Het noordelijke deel van de bebouwing vormt een hoogte accent in de omgeving en past daarmee in de hoogbouwvisie.

Welstandsnota Utrecht 'De schoonheid van Utrecht' (2004)

In de Welstandsnota Utrecht "De schoonheid van Utrecht", die in juli 2004 is vastgesteld, is geformuleerd op welke wijze het welstandsbeleid van de gemeente Utrecht uitgevoerd wordt. Dit gaat vanzelfsprekend over de welstandstoetsing van vergunningplichtige bouwwerken en toetsing op basis van de loketcriteria.

De nota kent de volgende doelen:

- het plaatsen van de welstandsbeoordeling binnen een inhoudelijk, objectief kader waarmee de rechtszekerheid voor de initiatiefnemer wordt gediend;
- het verhogen van de kwaliteit van de welstandsadvisering;
- het vastleggen van efficiënte en transparante procedures voor de welstandszorg;
- het bieden van meer samenhang in het beleid dat zich richt op het uiterlijk van de stad.

Voor vergunningplichtige bouwwerken geldt het volgende:

- op basis van een gebiedsgerichte analyse per buurt of wijk worden in hoofdlijnen een ruimtelijke karakteristiek gegeven;
- ambities worden vertaald in beleidsniveaus per gebied; deze beleidsniveaus zijn: behoud, respect en open; de drie niveaus onderscheiden zich onderling in mate van vrijheid in omgaan met de bestaande structuur en architectuur;
- algemeen geldende beoordelingscriteria verschillen alleen per beleidsniveau en niet per gebied.

De nota kent drie niveaus; 'open' of 'respect' of 'behoud'.

A. Open

Verandering of handhaving van het bebouwingsbeeld is beide mogelijk, zowel naar structuur als

architectuur maar met behoud van landschappelijke waarden. Dit betekent:

- een vrije en open oriëntatie op het bestaande bebouwingsbeeld;
- er is ruimte voor vernieuwing;
- bij gedeeltelijke veranderingen van de structuur wordt aangesloten op de bestaande omgeving.

B. Respect

Essentiële eigenschappen van de aanwezige bebouwings- en omgevingskarakteristieken worden gerespecteerd. Dit betekent:

- samenhang en structuur van het stedelijke (en landelijke) beeld staat voorop;
- respect voor het kenmerkende bebouwingsbeeld met zijn architectonische verschijningsvorm;
- nieuwe interpretaties, veranderingen en transformaties zijn mogelijk.

C. Behoud

Behoud en herstel van het aanwezige bebouwingsbeeld en versterken van de bestaande of historisch bepaalde karakteristiek van stedenbouwkundige, architectonische, landschappelijke of cultuurhistorische aard. Dit betekent:

- primaire oriëntatie op monumentale en beeldbepalende kwaliteiten en eigenschappen van de gebouwen;
- authenticiteit staat voorop, zowel voor nieuwe als voor bestaande gebouwen;
- geen nabouwen van maar voortbouwen op de historische context, waarbij "voortbouwen op" zowel op een traditionele als vooruitstrevende manier mag plaatsvinden;
- nieuwe interpretaties zijn mogelijk.

Conclusie

Het plangebied wordt in de welstandsnota aangeduid als ontwikkelingsgebied met het beleidsniveau 'open'. Dit betekent:

Verandering of handhaving van het bebouwingsbeeld is beide mogelijk, zowel naar structuur als architectuur maar met behoud van landschappelijke waarden. Dit betekent:

- een vrije en open oriëntatie op het bestaande bebouwingsbeeld;
- er is ruimte voor vernieuwing;
- bij gedeeltelijke veranderingen van de structuur wordt aangesloten op de bestaande omgeving.

De Merwedekanaalzone zal de komende jaren een belangrijke transformatie ondergaan van overwegend werk gebied naar een gemengd woon en werkgebied. Het plan past in de toekomstige stedenbouwkundige structuur voor het gebied.

2.3.2.2.4 Erfgoed en cultuurhistorie

De Utrechtse Erfgoedagenda (2013)

De Utrechtse Erfgoedagenda is in 2013 vastgesteld. Utrecht heeft veel erfgoed. Van bewoningssporen uit de bronstijd tot naoorlogse bouwkunst in wijken als Kanaleneiland en Overvecht. Utrecht is een van de oudste steden van Nederland en dat is overal terug te vinden. Utrecht is in de afgelopen decennia zo zorgvuldig mogelijk met het erfgoed omgegaan. En zal dit blijven doen.

De Utrechtse Erfgoedagenda beschrijft het beleid, de projecten en de aandachtsgebieden voor monumenten, archeologie en architectuur- en bouwhistorie en de mate waarin deze objecten toegankelijk zijn voor publiek.

Archeologie

De Noordgrens van het voormalige Romeinse Rijk (De Limes) loopt ondergronds door het gebied.

De gemeente Utrecht heeft ervoor gekozen ter bescherming van de archeologische waarden en verwachtingen een verordening op te stellen voor het hele grondgebied van de gemeente. In de

verordening op de archeologische monumentenzorg is een vergunningenstelsel opgenomen ter bescherming van het archeologische erfgoed, waarmee de wettelijk vereiste bescherming kan worden geboden. In bestemmingsplannen wordt verwezen naar de verordening en een regel opgenomen (dubbelbestemming Waarde - Archeologie). In deze dubbelbestemming is opgenomen dat de voor Waarde - Archeologie aangewezen gronden mede zijn bestemd voor de bescherming en veiligstelling van de archeologische waarden en verwachtingen. Met deze specifieke gebruiksregel wordt geregeld dat onder een met het bestemmingsplan strijdig gebruik in ieder geval wordt begrepen het handelen in strijd met de Verordening op de Archeologische Monumentenzorg. Door de verordening en de daarbij behorende archeologische waardenkaart is de bescherming van de archeologische waarden en verwachtingen in de bodem van de gemeente Utrecht gewaarborgd en zijn verstoringen van de bodem vanaf een op de archeologische waardenkaart aangegeven oppervlakte en diepte vergunningplichtig.

Conclusies

In hoofdstuk 5 wordt verder ingegaan op de archeologische waarden in het plangebied.

2.3.2.2.5 Verkeer en mobiliteit

Nota stallen en parkeren (2013) en Addendum Nota parkeernormen fiets en auto (2019)

De gemeenteraad heeft op 28 maart 2013 de Nota Stallen en Parkeren vastgesteld. Hiermee is het nieuwe parkeerbeleid van kracht. Met de uitwerkingsnota 'Parkeernormen Fiets en Auto' bepaalt de gemeente de benodigde capaciteit van het (fiets)parkeren. Voor de veiligheid, leefbaarheid en aantrekkelijkheid van Utrecht geeft de gemeente meer ruimte aan voetgangers en fietsers. Dit betekent dat er op sommige plekken op straat minder ruimte komt voor geparkeerde auto's. De gemeente stimuleert auto's om langs de rand van de stad te parkeren: in één van de drie herkenbare grote P+R terreinen, bij NS-stations en andere OV-knooppunten. Als stimulans voor binnenstedelijke ontwikkelingen, en daarmee voor een aantrekkelijke en bereikbare stad zijn de autoparkeernormen in betaald parkeergebied verlaagd. Ook schept de gemeente flexibiliteit door de vrijstellingsmogelijkheden van de parkeernormen te verruimen. Nieuw in de gemeentelijke aanpak is de verplichting om bij nieuwbouw, uitbreiding van bestaande gebouwen of in geval van een functiewijziging ook fietsenstallingen te realiseren. De parkeernormen hebben een bandbreedte, om optimale flexibiliteit en maatwerk te bieden bij de realisatie van bouwplannen.

Op 28 maart 2019 heeft de gemeenteraad het addendum Nota parkeernormen fiets en auto vastgesteld. Het addendum bevat een aantal algemene wijzigingen en wijzigingen voor bepaalde gebieden, de maatwerklocaties. De algemene wijzigingen hebben betrekking op de parkeernorm voor sociale- en middenhuurwoningen en juridische en technische wijzigingen.

Het addendum geeft alle locaties aan waar maatwerk voor geldt en geeft een nadere invulling aan mogelijke maatwerkoplossingen. Bij verschillende ontwikkelingen is het noodzakelijk om uit te gaan van een kleiner aantal parkeerplaatsen in het gebied dan op grond van de bijlage Nota Parkeernormen fiets en auto van de Nota Stallen en Parkeren mogelijk is. Op de lange termijn zal de Nota Parkeernormen hierop aangepast worden. Voor de korte termijn is het addendum op de Nota parkeernormen fiets en auto vastgesteld. De locaties voor maatwerk zijn het centrumgebied (binnenstad en stationsgebied) en de grote werkgebieden buiten de binnenstad, te weten Papendorp, Oudenrijn, Rijnsweerd, Leidsche Rijn Centrum en de Uithof. Daarnaast zijn er acht binnenstedelijke ontwikkelgebieden aangewezen als maatwerklocatie: belastingkantoor, Kruisvaartkwartier, Merwedekanaalzone, Rotsoord, Tweede Daalsedijk, Veemarkt, Merwedekanaalzone en Werkspoorkwartier.

Conclusie
Het plangebied ligt in een maatwerkgebied. Voor parkeren in het plangebied worden de parkeernormen uit de Nota Stallen en Parkeren gevolgd (inclusief addendum). In de planregels is een regeling opgenomen over parkeren. Aangetoond moet worden dat het plan voorziet in voldoende parkeerplaatsen. In paragraaf 4.2.2 over parkeren is dit nader uitgewerkt.

Slimme routes, slim regelen, slim bestemmen (2016)

De gemeenteraad heeft op 26 mei 2016 dit mobiliteitsplan vastgesteld. Dit plan bestaat uit 3 delen:

1. Slimme Routes gaan over het handiger inrichten van de verbindingen voor voetganger, fiets, bus, tram, trein en auto. Bijvoorbeeld met doorfietsroutes, het kwaliteitsnet goederenvervoer en

knooppunten;
2. Slim Regelen gaat over het slimmer organiseren van de stromen voetgangers, fietsers, openbaar vervoer en auto's. Bijvoorbeeld door verkeerslichten met elkaar te laten 'praten', persoonlijke reisinformatie en informatie over vrije parkeerplaatsen voor auto's en fiets;
3. Slim Bestemmen zorgt dat nieuwe woningen, kantoren en bezoekersfuncties op de juiste plekken komen en dat deze goed worden ontworpen. Dit draagt bij aan slimmer vervoer en bijvoorbeeld goede bevoorradingsmogelijkheden.

De belangrijkste uitgangspunten van het beleid zijn:

Meer ruimte voor de voetganger en de fietser
Lopen en fietsen zijn de meest gezonde, milieuvriendelijke en ruimte-efficiënte vormen van vervoer. Om fietsers aan te moedigen, krijgt de stad nieuwe en snelle doorfietsroutes: extra brede en prettige fietspaden, los van de autodrukte.

Aantrekkelijk openbaar vervoer voor de langere afstanden
Naast de voetganger en de fietser is het openbaar vervoer belangrijk. De bus en tram leggen snelle verbindingen met de binnenstad, Utrecht Sciencepark, Leidsche Rijn Centrum, wijken, de regio en de rest van Nederland. Hierdoor wordt het openbaar vervoer een betere keuze.

Auto's langs de juiste routes
In de binnenstad, Leidsche Rijn Centrum, Utrecht Science Park is de auto te gast, met 30 km per uur als standaard maximumsnelheid. Stedelijke verbindingswegen verbinden de wijken met de RING. Waar het kan, krijgen wegen een stadsboulevard: veilig en goed oversteken en meer groen. Een aantrekkelijke plek voor bewoners, 50 km per uur geldt als snelheidslimiet. De gemeente wil automobilisten, die niet uit de stad komen of naar de stad gaan, zoveel mogelijk laten rijden via de ring. Hierdoor ontstaat er ruimte voor automobilisten die in stad moeten zijn. De beleidslijn uit de nota Stallen en Parkeren sluit aan bij de beleidslijn van dit Mobiliteitsplan. In dit Mobiliteitsplan is daarom geen nieuw beleid ten aanzien van het stallen van fietsen opgenomen.

Conclusie

Het plangebied wordt ingericht overeenkomstig het mobilititeitsplan 'Slimme routes, slim regelen, slim bestemmen'.

2.3.2.2.6 Gezond stedelijk leven

Nota Gezondheid voor iedereen – VolksgezondheidsbeleidUtrecht 2019-2022

Op 17 oktober 2019 heeft de gemeenteraad de Nota Gezondheid voor iedereen-Volksgezondheidsbeleid Utrecht 2019-2022 vastgesteld. De ambitie van de nota is dat mensen op een prettige, gezonde manier in de groeiende stad Utrecht kunnen wonen, werken en leven. Met de nota worden kansen benut door gezondheid te koppelen aan gebiedsontwikkeling, duurzaamheid, mobiliteit en sociale- en economische ontwikkelingen. De speerpunten voor de beleidsperiode die extra gezondheidswinst helpen te realiseren zijn: gezonde leefomgeving, gezond en veilig opgroeien, gezond gedrag, gezond rondkomen, gezond werkgeverschap, psychische gezondheid en gezond ouder worden.

Binnenstedelijke verdichting brengt gezonde kwaliteiten met zich mee zoals het behoud van groen om de stad en autoluwe wijken die actieve mobiliteit en ontmoeting stimuleren en daarmee bijdragen aan gezondheid. Daarnaast biedt het mogelijkheden voor gemengd wonen en het vergroten van het aandeel sociale en midden huur in de stad. Er ontstaat, met name rond drukke wegen, echter ook een dilemma tussen gezonde lucht en minimale geluidsbelasting enerzijds en verdichting anderzijds.

Er wordt gekozen om idealiter geen nieuwe woningen binnen 100 meter van een autosnelweg te realiseren. Ook wordt de markt uitgedaagd om bij nieuwe gebiedsontwikkelingen aan drukke binnenstedelijke wegen (> 10.000 voertuigen per etmaal), waarover nog geen bestuurlijke afspraken zijn gemaakt, met (innovatieve) maatregelen te komen die de gezondheidseffecten door luchtverontreiniging en geluidbelasting minimaliseren met behoud van een goed binnenmilieu en een prettige woon-en verblijfskwaliteit. Voor groepen mensen die extra gevoelig zijn voor luchtverontreiniging (ouderen, mensen met een zwakke gezondheid en kinderen van 0-18 jaar) wordt bij het bestemmen van nieuwbouw van voorzieningen (scholen, kinderopvang en woon(zorg)voorzieningen) bij drukke binnenstedelijke wegen (>10.000 mvt/etm) een minimale afstand van 50 meter en bij autosnelwegen een minimale afstand van 300 meter aangehouden. Voor bestaande voorzieningen die renovatie, aanbouw of vervangende nieuwbouw nodig hebben, al dan niet met een bestemmingsplanwijziging, wordt in goed overleg met de vertegenwoordigers van de voorziening onderzocht of een alternatieve locatie ruimtelijk en binnen de financiële kaders

mogelijk is. Ook wordt onderzocht of er reguliere maatregelen te treffen zijn om het binnenmilieu te verbeteren. Bij tijdelijke schoolgebouwen en noodlokalen wordt er ook naar gestreefd om aan het afstandscriterium te voldoen. Als dit niet mogelijk is, wordt naar een zo kort mogelijke overbruggingsperiode gestreefd. In een verdichtende stad zijn stille plekken schaars, wij beschermen daarom deze plekken. Ook staan we geen horecavoorzieningen toe in stille hofjes en rustige woonstraten om zo geluidsoverlast te beperken.

Bij bouwplannen moeten alle soorten woningen (sociale huur, midden huur, koopwoningen etc.) in het plan een vergelijkbare lucht- en geluidskwaliteit hebben. Daarnaast worden er passende maatregelen genomen om de gevolgen van klimaatverandering zoals hittestress te beperken door bijvoorbeeld groene daken en gevels te realiseren en door bij de ruimtelijke inrichting voor meer plekken voor verkoeling te zorgen. Wij hanteren hierbij voor de openbare ruimte het principe 'groen tenzij'. Daarnaast is er ook ruimte voor biodiversiteit, dit versterkt de natuurbeleving en daarmee indirect de gezondheid.

Conclusie

Bij de transformatie van de Merwedekanaalzone wordt op alle mogelijke wijzen gestreefd naar het creëren van een gezonde leefomgeving. De inrichting van dit stukje stad wordt daarmee één van de pronkjuwelen voor gezonde verstedelijking in Utrecht. Het gebied zal zich kenmerken door een hoogwaardige openbare ruimte en langs de oevers van de kanalen (Merwedekanaal en ARK kanaal wordt een groene recreatieve parkstrook aangelegd (ronde stadseiland) waar mensen kunnen wandelen , sporten en verblijven. Het nieuwe Volksgezondheidsbeleid vormt daarom geen belemmering voor deze ontwikkeling.

Geluidnota Utrecht 2014-2018 (2014)

De Geluidnota Utrecht 2014-2018 is op 11 februari 2014 vastgesteld. Dit beleid gaat over het beperken en minimaliseren van geluidhinder bij ruimtelijke ontwikkelingen in Utrecht.

De Geluidnota heeft betrekking op weg-, rail- en industrielawaai. Hiervoor is landelijke wet- en regelgeving van toepassing. Daarbinnen is echter ook ruimte voor gemeentelijke beleidsvrijheden. In de Geluidnota wordt aangegeven hoe hier mee wordt omgegaan.

De belangrijkste regels uit de Geluidnota zijn:

- nieuw te bestemmen woningen beschikken over een geluidsluwe gevel, een rustige buitenruimte en een akoestisch goede woningindeling;
- behoud van goed akoestisch woon- en leefklimaat in rustige woonwijken bij bestemmen van nieuwe woningen en bedrijven in elkaars nabijheid.

Ook onderwerpen, die meer algemeen onder het begrip "een goede ruimtelijke ordening" vallen, worden in de Geluidnota beschreven.

Conclusie

In hoofdstuk 5 wordt ingegaan op de geluidssituatie in het plangebied.

Nota externe veiligheid (2007)

De Nota externe veiligheid, welke in 2007 is vastgesteld, gaat in op het beleid van de gemeente Utrecht voor de beheersing van risico's als gevolg van het werken met gevaarlijke stoffen in inrichtingen (bedrijf, productielocatie of kantoor) en het vervoer van gevaarlijke stoffen. De genoemde risico's zijn veiligheidsrisico's voor mensen die zich in de buurt van de inrichting of het transport bevinden.

De beleidskeuzen hebben betrekking op nieuwe situaties, waarin een risicobron zich vestigt of uitbreidt of een risico-ontvanger, zoals een woning, planologisch mogelijk wordt gemaakt. De randvoorwaarden en regels zijn vertaald in afstandseisen tussen risicobronnen (bedrijven, transportroutes (weg, spoorweg, vaarweg) of buisleidingen) en omgevingsobjecten. De gemeente Utrecht kiest ervoor om geen zwaardere veiligheidseisen op te leggen dan die vermeld staan in de risiconormering van de rijksoverheid. In sommige gevallen biedt de rijksregelgeving ruimte tot afwijken van de normering. In de Nota speelt de gemeente zich uit om terughoudend om te gaan met de mogelijkheid tot afwijken.

Conclusie
Voor de situatie met betrekking tot externe veiligheid verwijzen we naar hoofdstuk 5.

Actieplan luchtkwaliteit Utrecht 'Lucht voor ambitie'

Op 3 december 2009 heeft de gemeenteraad het Actieplan Luchtkwaliteit 2009 vastgesteld. Schone lucht, een bereikbare stad en duurzame groei. Dat zijn de doelstellingen van het Actieplan Luchtkwaliteit Utrecht (ALU). Het ALU bevat een samenhangend pakket maatregelen om de luchtkwaliteitsknelpunten op te lossen, bewoners, werkenden en bezoekers te stimuleren meer met het openbaar vervoer en de fiets te reizen en knelpunten in het autoverkeer op te lossen.

Conclusie

In hoofdstuk 5 wordt ingegaan op de situatie in het plangebied.

Utrecht: energiek middelpuntvan het land, Energieplan Utrecht en duiding van het college bij het Energieplan (2016) en de Utrechtse Energieagenda's 2016 - 2019

De gemeenteraad heeft op 14 januari 2016 het Energieplan besproken en het document Duiding van het College bij het Energieplan vastgesteld. Deze documenten geven samen richting aan het energiebeleid in Utrecht voor de komende jaren. Het Energieplan is door 165 Utrechters opgesteld en hierbij stond de volgende vraag centraal: realiseer een klimaat neutraal Utrecht. Aan de hand van de onderwerpen wonen, werken, vervoer en centrale energievoorziening in Utrecht zijn, om dit te bereiken, te nemen maatregelen geformuleerd. Bewustwording via het verbeteren van informatievoorziening is hierbij belangrijk en de gemeente heeft een grote en pro-actieve rol bij de overgang naar duurzame energie.

In het najaar van 2015 zijn de Utrechtse Energieagenda's verschenen, welke een vervolg zijn op het Energieplan en de duiding daarop van het college. Hierin worden de concrete gemeentelijke werkzaamheden gepresenteerd en de inzet van middelen welke leiden tot een klimaat neutraal Utrecht richting 2030. Om deze ambitie te bereiken zijn de volgende ambitieuze doelstellingen voor 2020 geformuleerd:

- 20% CO_2-reductie ten opzichte van 2010;
- 20% van het totale energieverbruik wordt duurzaam opgewekt;
- 10% van de daken zijn voorzien van zonnepanelen.

Met het coalitieakkoord 'Utrecht: Ruimte voor iedereen' (2018) zijn voorgaande doelstellingen vervangen. Utrecht wil zo snel mogelijk klimaat neutraal zijn en om hiertoe te komen worden de volgende stappen genomen:

- de gemeentelijke energie-inkoop is in 2020 volledig verduurzaamd;
- in 2025 ligt op 20% van de Utrechtse daken zonnepanelen;
- in 2030 is het Utrechtse systeem van stadsverwarming verduurzaamd;
- in 2030 zijn minimaal 40.000 bestaande woningen van het gas af;
- het gemeentelijke vastgoed is in 2040 volledig verduurzaamd.

Conclusie

Het wettelijk uitgangspunt voor nieuwbouw zijn momenteel de geldende EPC eisen. Behalve aardgasloos wordt Merwede ook all electric. Daartoe wordt groene stroom zoveel mogelijk in het gebied zelf opgewekt met zonnepanelen op de daken. Daarbij moeten we rekening houden met beperkingen zoals installaties op de daken en schaduwwerking van hoogbouw. Bovendien krijgt een groot aantal daken (50 procent) een groene inrichting en spelen ze een rol in de wateropvang. Alles bij elkaar komt circa 3 hectare zonnepanelen op daken te liggen. Daarmee kan voor maar liefst 75 procent in de energiebehoefte voor gebouwen worden voorzien.

Vanaf 2021 zullen nieuwe – strengere – eisen gesteld gaan worden, de BENG (Bijna Energie Neutrale Gebouwen). Voor de gehele Merwedekanaalzone is energieneutraal het uitgangspunt. De Merwedekanaalzone wil verder een hogere ambitie voor duurzame energie dan de wettelijke normen.

In het bouwplan worden alle woningen gasloos. Daarnaast wordt voor aansluiting op een collectief WKO systeem gekozen.

Visie op de warmtevoorziening (2017)

Op 2 november 2017 heeft de gemeenteraad de Visie op de warmtevoorziening vastgesteld. De CO_2-uitstoot in onze stad wordt voor een derde veroorzaakt door het verwarmen van huizen en gebouwen met aardgas (inclusief de stadsverwarming). Ook gebruiken gebouwen op dit moment

relatief veel warmte door een lage isolatiegraad en installaties met een laag rendement. Om de doelstelling te behalen om als Utrecht in 2030 klimaat neutraal te zijn, is een omschakeling naar een duurzame warmte- en koudevoorziening nodig. Met het nieuwe coalitieakkoord is de doelstelling opgenomen om zo snel mogelijk klimaat neutraal te zijn en 40.000 bestaande woningen van het gas af te halen. Een duurzame warmtevoorziening kan gerealiseerd worden door de vraag naar warmte te beperken, te stoppen met het gebruik van aardgas en over te stappen op duurzame warmtebronnen. Dit vraagt om ingrijpende aanpassingen in gebouwen, de energie infrastructuur en door nog meer gebruik te maken van duurzame warmtebronnen. Natuurlijke momenten, op zowel gebouw- als gebiedsniveau, moeten worden benut om de warmtetransitie te versnellen. Een klimaatneutrale warmtevoorziening moet aan de voorwaarden duurzaam, betaalbaar en betrouwbaar voldoen.

Naar verwachting wordt in 2019 een nieuwe regierol voor de gemeente op het gebied van energietransitie vastgelegd (Klimaatakkoord). Dit betekent dat gemeenten in 2021 een transitievisie Warmte en een Regionale Energiestrategie moeten opstellen.

Conclusie

Alle woningen worden gasloos. Voor het plangebied is gekozen voor aansluiting op een WKO systeem.

2.3.2.2.7 Bodem, ondergrond en water

Nota Bodembeheerplan 2017-2027 'Grondig Werken 4' (2017)

In 2017 is de Nota Bodembeheer 2017-2027 'Grondig Werken 4' vastgesteld. De Nota bodembeheer 2012–2022 is met de voorliggende Nota bodembeheer 2017-2027 geactualiseerd. Utrecht groeit en er wordt zowel in de stad als aan de randen veel gebouwd. Door deze bouwinitiatieven is de vraag naar bouwgrond in Utrecht groot. Deze bouwgrond wordt momenteel van elders (vaak over lange afstand) aangevoerd. De aanpak in de Nota Bodembeheer 2017 – 2027 zorgt ervoor dat de benodigde grond duurzaam uit de eigen en uit omliggende gemeenten in de regio kan komen, wat bijdraagt aan een gezonde verstedelijking en een circulaire economie.

Daarbij is de ambitie om maximaal voordeel te behalen voor mens en milieu, efficiënter te werken (goedkoper, kortere doorlooptijden) en werk met werk te maken. In de Nota bodembeheer staat hoe beschikbare vrijgekomen grond en baggerspecie op en in de landbodem van de gemeente Utrecht mag worden opgeslagen, hergebruikt of toegepast en welke regels en procedures hierbij gelden. De nota is bedoeld voor professionele partijen.

De gemeente Utrecht volgt zoveel mogelijk het algemene landelijke beleid zoals dat is opgenomen in het Besluit bodemkwaliteit. Dit landelijke beleid past echter niet in elke lokale situatie. De wetgever heeft het mogelijk gemaakt om lokaal beleid toe te staan. In Utrecht speelt, naast de grote vraag naar bouwgrond, mee dat gebiedseigen grond niet altijd kan worden hergebruikt en dat er te weinig hergebruiksmogelijkheden zijn. De lokale gebiedsgerichte invulling sluit aan bij de functie, kwaliteit en ontwikkelingen van een gebied. De nota is hierdoor ingedeeld in: gebiedsspecifiek beleid, ander gemeentelijk beleid en landelijk beleid.

Het gebiedsspecifieke beleid bestaat uit:
een uitbreiding van het beheergebied en acceptatie van bodemkwaliteitskaarten uit omringende gemeenten;

- lokale maximale waarden op gebiedsniveau om zo gebruik te maken van de toegestane kwaliteit die past bij de bodemfunctie. Het betreft enkele wijken van Leidsche Rijn en de gemeentelijke hoofdwegen aan de oostzijde van de stad. Met deze lokale maximale waarden sluiten we aan bij de (toekomstige) woonfunctie van de wijken of industriefunctie van de hoofdwegen;
- lokale maximale waarden voor de stofgroepen polychloorbifenylen (PCB's) en organochloor bestrijdingsmiddelen (OCB's) binnen bepaalde gebieden. Bij beide stofgroepen is met de lokale maximale waarden aangesloten bij de gebiedseigen kwaliteit;
- lokale maximale waarden voor het Noorderpark. Aangesloten is bij de gebiedseigen kwaliteit;
- een strengere eis met betrekking tot het gewichtspercentage bodemvreemd materiaal bij het toepassen van grond.

Ander gemeentelijk beleid bestaat uit:
strengere onderzoekseisen bij bodemonderzoek en hergebruik van arseenhoudende veenlagen afkomstig van bodemlagen dieper dan 2 meter;

- een strengere eis met betrekking tot het volumepercentage bodemvreemd materiaal bij het toepassen van grond;
- regels voor het toepassen van grond met zichtbare asbestdeeltjes (dit is geen verplichting, maar

een advies. De gemeente heeft hierin een voorbeeldfunctie en verplicht zichzelf wel) ;
- regels voor het toepassen van grond vanuit diepere bodemlagen;
- tijdelijke uitname van grond bij kabels- en leidingen cunetten (uitgravingen).
- Verminderde onderzoeksinspanning voor gebieden met een verhoogde kans op bestrijdingsmiddelen.

Landelijk beleid geldt voor alle andere gebieden en stoffen die niet onder het gebiedsspecifiek beleid of ander gemeentelijk beleid vallen.

Conclusie

In hoofdstuk 5 wordt ingegaan op de situatie in het plangebied.

Plan Gemeentelijke Watertaken 2016-2019

Het Plan Gemeentelijke Watertaken beschrijft de invulling van de wettelijke gemeentelijke zorgplichten voor afvalwater, hemelwater en grondwater. Ook de wijze van beheer van oppervlaktewater wordt beschreven. Op basis van de zorgplichten heeft de gemeente op het gebied van water de volgende taken:

1. een veilige inzameling en transport van afvalwater, zonder risico's voor de volksgezondheid en het milieu;
2. het inzamelen en verwerken van hemelwater zonder dat er wateroverlast optreedt;
3. het voorkomen en verminderen van structurele grondwateroverlast;
4. het samen met de waterschappen realiseren van veilig, gezond en aantrekkelijk oppervlaktewater waarlangs het goed wonen, werken en recreëren is.

Hemelwater en oppervlaktewater

De openbare ruimte kent een hoog percentage groen, waardoor water goed kan infiltreren in de bodem. Het groen creëert een microklimaat dat bijdraagt aan het temperen van de klimaateffecten.

Omwille van wateroverlast en droogte wordt regenwater bij extreme regenbuien vooral vastgehouden in plaats van zo snel mogelijk afgevoerd naar riool en/of oppervlaktewater. Dat geldt niet alleen voor de openbare ruimte, maar ook in binnentuinen en op daken. Vijftig procent van de daken worden groen, waarvan de helft als retentie- of polderdak. Dat is een combinatie van een waterbergend dak met een daktuin, met een royale aanplant.

Dat laatste is een belangrijk instrument tegen hittestress. De rijke beplanting biedt niet alleen schaduw maar zorgt ook voor verdampingskoeling. Daarnaast heeft zo'n beplanting een belangrijk psychologisch effect. Bewoners en bezoekers beleven het thermisch comfort als aangenamer en vinden de hitte draaglijker.

Conclusie

De gekozen maatregelen in het plangebied voor water sluiten goed aan op de gemeentelijke watertaken. In Hoofdstuk 5 Waterparagraaf wordt verder op de waterhuishouding in het gebied ingegaan.

2.3.2.3 Gebiedsbeleid

Ruimtelijke strategie Utrecht

In de Ruimtelijke Strategie Utrecht (RSU) is de Merwedekanaalzone aangewezen als een belangrijke nieuwbouwlocatie in de stad. Dit is het gebied tussen de Mandelabrug en de A12. Daarmee wordt het groene landschap in het buitengebied ontzien. Door het beter benutten van in de stad beschikbare ruimte voor ontwikkeling geeft Utrecht meer mensen de kans om in de stad te wonen. Op 8 februari 2018 heeft de gemeenteraad van Utrecht de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone deel 1 (Ruimtelijke Agenda) vastgesteld.

Het Coalitieakkoord Utrecht (Ruimte voor iedereen), opgesteld na de gemeenteraadsverkiezingen van mei 2018, is uitgangspunt voor het gemeentelijk beleid in de raadsperiode 2018-2022. Dit coalitieakkoord biedt ruimte voor "het mogelijk maken van maximaal 10.000 woningen in de Merwedekanaalzone, waarbij de realisatie daarvan is verbonden met planvorming en investeringen in mobiliteit". In het Mobiliteitsplan 'Slimme Routes, Slim Regelen en Slim Bestemmen' (SRSRSB) kiest Utrecht voor lopen, fietsen en het openbaar vervoer. Vervoerswijzen die weinig plaats innemen én

duurzaam zijn. De auto doet in Utrecht een stapje terug. Op basis van deze uitgangspunten is de Omgevingsvisie nader uitgewerkt naar de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone deel 2, uitwerking van de ruimtelijke agenda.

Omgevingsvisie Merwedekanaalzone, deel 1

De Merwedekanaalzone is een van de belangrijkste gebieden waar Utrecht de groei van de economie en de groei van het aantal inwoners op een gezonde en duurzame manier mogelijk wil maken. De gemeente werkt hierbij nauw samen met ontwikkelaars, eigenaren, gebruikers en anderen in het gebied, zodat er tot 2030 tussen de 6.000 en 10.000 woningen gebouwd kunnen worden. Dit zijn vooral koop- en huurappartementen maar ook eengezinswoningen.

Voor de Merwedekanaalzone (deelgebied 4, 5 en 6) is een MER en een Omgevingsvisie opgesteld. In de Omgevingsvisie zijn de gemeentelijke ambities van gezonde verstedelijking opgenomen en is een robuust ruimtelijk raamwerk uitgewerkt dat ruimtelijke en sociale verbindingen legt tussen het gebied, de omliggende wijken en de stad.

Het raamwerk bestaat uit de volgende delen: historische kwaliteiten, Merwedepark, Europalaan, stedelijke langzaam verkeersverbindingen en voorzieningen.

Het plangebied ligt in de Merwedekanaalzone. Het beleid voor deze zone is er al sinds 2005 op gericht om een stedelijke transformatie tot stand te brengen, omdat het terrein zijn betekenis als watergebonden industrie grotendeels verloren is en door de ontwikkeling van Leidsche Rijn midden in de stad is komen te liggen. De gemeenteraad heeft op 8 februari 2018 de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone, ruimtelijke agenda en de milieueffectrapportage (MER) vastgesteld. De ambities en uitgangspunten zijn meegewogen in de ontwikkeling van dit bouwplan.

De Merwedekanaalzone wordt een karaktervolle Utrechtse stadswijk voor alle typen huishoudens, bedrijven en andere organisaties en individuen die bewust kiezen om op een vernieuwende stedelijke manier te leven en waar kwaliteit van leven voorop staat. Het biedt een leefmilieu voor jong en oud met verschillende portemonnees. De Merwedekanaalzone zal ook van betekenis zijn voor de bestaande omliggende wijken, doordat er nieuwe voorzieningen en routes voor langzaam verkeer gerealiseerd zullen worden. Hierdoor draagt het gebied bij aan het verbinden van de stad en haar inwoners op grotere schaal.

De ambitie van gezond stedelijk leven in de Merwedekanaalzone is uitgewerkt in vier kernwaarden:

1. Kwaliteit van leven
   Er wordt op een toekomstgerichte wijze omgegaan met beweging en mobiliteit. Langzaam verkeer (lopen en fietsen) krijgt een prominente plek in het gebied.

2. Bedrijvige mix;
   Er is een verrassende mix aan oude en nieuwe gebouwen, woningtypen en functies.

3. Duurzaam en slim
   Een duurzame energievoorziening en klimaat adaptatie gaan hand in hand met het aantrekkelijk maken van groen en water. Met circulair bouwen zorgen we dat het milieu zo weinig mogelijk wordt belast.

4. Robuust en flexibel
   De grote omvang van het gebied en fasering in ontwikkeling vragen om een robuust en flexibel raamwerk dat in alle tijdsperioden aantrekkelijk, bruikbaar en klimaat vast is.

Momenteel worden de ambities uit de Omgevingsvisie voor de Merwedekanaalzone nader uitgewerkt in een deel 2.

Milieueffectrapportage Merwedekanaalzone (MER)

In de milieueffectrapportage is onderzocht welke randvoorwaarden er vanuit milieuoogpunt zijn om in de Merwedekanaalzone tot een verantwoorde stedelijke ontwikkeling te komen. Onderwerpen zijn onder meer: bereikbaarheid en verkeersafwikkeling, geluidbelasting, luchtkwaliteit, waterberging, (sociale) veiligheid en integratie in de bestaande ruimtelijk structuur. De MER is op 8

februari 2018 gelijktijdig met de Omgevingsvisie vastgesteld door de raad. Voorliggend plan voor de Eendrachtlaan dient een eigen MER-beoordeling te laten uitvoeren, waarin de relatie wordt gelegd met de MER Merwedekanaalzone. Deze MER-beoordeling is onderdeel van het bestemmingsplan en wordt verder beschreven in Hoofdstuk 5 paragraaf 5.2.

Parallel aan de uitwerking van het 2e deel van de Omgevingsvisie wordt er een aanvulling gemaakt op de Milieueffectrapportage.

Conclusie

De sloop - nieuwbouw van een voormalig kantoor naar circa 215 woningen past binnen de verdichtingsopgave die voor de Mewedekanaalzone geformuleerd is. Het plan sluit aan bij de ambities die voor de Merwedekanaalzone worden na gestreefd.

2.4 Conclusie

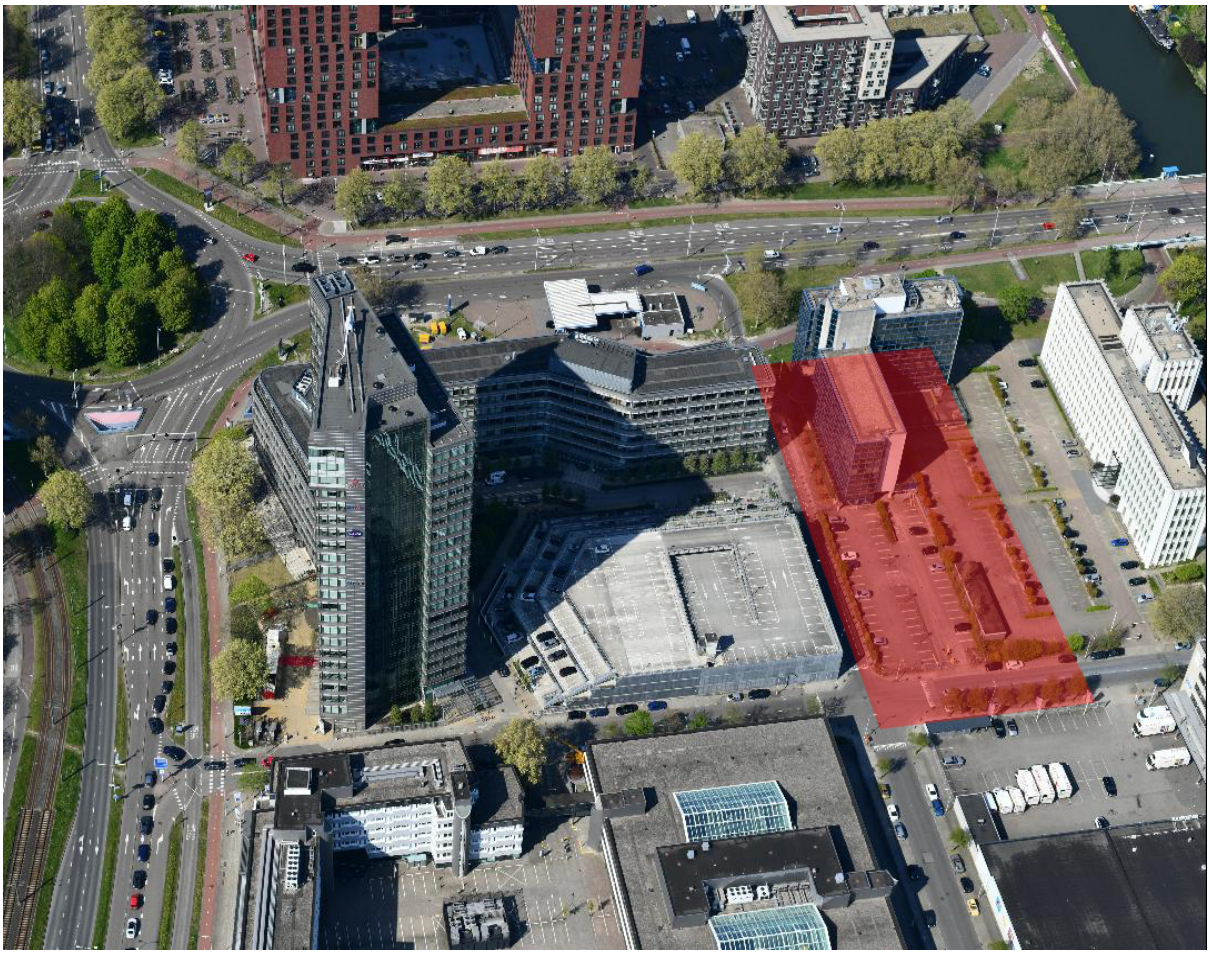
De conclusie is dat de ontwikkeling past binnen de beschreven beleidskaders.

Hoofdstuk 3 Bestaande situatie

3.1 Inleiding

Het plangebied ligt in de Merwedekanaalzone dat komende periode stapsgewijs transformeert in een nieuwe stadswijk, waar mensen wonen, werken en recreëren. De bestaande omgeving van Eendrachtlaan 10 wordt gekenmerkt door een inrichting met functies als grootschalige kantoren, instellingen, bedrijven en grootschalige detailhandel (o.a. de meubelboulevard), naast de eerste wooncomplexen van het gebied (Citycampus Max en Lux en Pax).

Hoogbouw is met name te vinden aan de randen langs de doorgaande wegen, zoals de Europalaan en de Beneluxlaan. Verder in het gebied is er veel bebouwing in twee tot vier lagen. Zowel aan de noord- als zuidzijde van de A12 is er diverse bedrijvigheid en een hotel te vinden. Aan de zuidzijde, in Westraven, is ook een transferium aanwezig. Aan de westkant loopt de Europalaan, die een belangrijke functie vervult als stedelijke invalsweg en aansluit op de A12. Aan de oostzijde het Merwedekanaal, dat ter hoogte van het plangebied oversteekbaar is middels de Socratesbrug



Figuur 2. bestaande situatie met in rood raster het plangebied.

3.2 Beschrijving van het plangebied

3.2.1 Historische ontwikkeling

Het plangebied maakt deel uit van de Merwedekanaalzone, een langgerekt industrie-/bedrijfsgebied dat zijn ontstaan te danken heeft aan het Merwedekanaal. De Middeleeuwse ontginning is in delen van de Merwedekanaalzone nog zichtbaar in diverse lijnen en kavels. De negentiende-eeuwse industrialisering wordt vertegenwoordigd door het Merwedekanaal, de Kanaaldijk en de nog aanwezige oudere bedrijven (zoals Mobach en Jongerius), vaak in combinatie met de oude verkaveling structuren. De naoorlogse periode wordt vertegenwoordigd door karakteristieke bedrijven (zoals OPG), maar ook in de karakteristieke ruimtelijke opzet van de infrastructuur van Kanaleneiland. Ook uit de meer recente periode van kantorenbouw zijn enkele karakteristieke voorbeelden aanwezig (zoals Kanaalweg 30).

3.2.2 Monumenten, beeldbepalende elementen en cultuurhistorie

Het plangebied ligt tussen het karakteristieke voormalige kantoorpand aan Vliegend Hertlaan 1-11, dat onlangs is getransformeerd tot woongebouw, en het moderne kantoorgebouw Le Mirage. Er bevinden zich geen monumenten in het plangebied zelf of de onmiddellijke omgeving daarvan.

3.2.3 Structuurbepalende elementen

Structuurbepalende elementen in de directe omgeving van het plangebied zijn het Merwedekanaal, de A12,de Europalaan en (het oostelijk deel van) de Beneluxlaan. In de nabijheid van het plangebied zijn ook nog sporen terug te vinden van de Limes.

3.3 Beschrijving van de bestaande functies in het plangebied

3.3.1 Openbare ruimte

Het plangebied ligt aan de rand van een bedrijventerrein. De Eendrachtlaan en de Vliegend Hertlaan hebben vooral een verkeersfunctie ten behoeve van bedrijvigheid en zijn met dat doel ook ingericht. De openbare ruimte heeft geen verblijfskwaliteit. Ook de onbebouwde ruimte op eigen terrein is functioneel en verhard, voor parkeerplaatsen voor de huidige functie. Een deel van het parkeerterrein ligt half verdiept met een terras bovenop als buitenruimte voor de kantoorfunctie.

Ten noorden van de locatie ligt een grasstrook tussen het tweezijdig fietspad en de Beneluxlaan, die onderdeel is van de typisch ruimtelijke opzet van de infrastructuur van Kanaleneiland. Op het (semi openbare) parkeerterrein aan de zuidzijde van de bestaande bebouwing staan 26 Noorse Bolesdoorns in twee rijen tussen de parkeervakken. Langs de Vliegend Hertlaan staan Hollandse Lindes.

3.3.2 Bestaande bebouwing

Het huidige hoofdgebouw is L-vormig en heeft een hoogte van circa 26 meter. Het gebouw staat met de zuidgevel direct naast een parkeerplaats (op eigen terrein). Dit terrein is omringd door een hekwerk en af te sluiten door een slagboom. Op de hoek van de noord/westzijde bevindt zich de entree van het gebouw met een groene inrichting . Aan de noordzijde grenst het gebouw met zijn voet aan openbaar groen. Ten oosten van het gebouw bevindt zich een opgetild terras met daaronder parkeerruimte (half verdiept).

3.3.3 Bereikbaarheid en parkeren

De locatie is met de auto zowel vanaf de rijksweg A12 als vanuit de stad te bereiken via de route Europalaan – Europaplein - Beneluxlaan - Eendrachtlaan. Vanaf de A12 is de locatie ook te bereiken door vlak voor het Europaplein rechtsaf de Vliegend Hertlaan in te rijden of nog eerder af te slaan en via de Winthontlaan en vervolgens Eendrachtlaan of Zeehaenkade naar de Vliegend Hertlaan te rijden.

Uitgaand verkeer naar de snelweg A12 rijdt via de Zeehaenkade (langs het Merwedekanaal) of kiest voor de 'halve' aansluiting van de Vliegend Hertlaan op de Europalaan om vervolgens via het Europaplein naar de snelweg te rijden. Uitgaand verkeer richting de stad rijdt eveneens via de Vliegend Hertlaan en het Europaplein, aangezien het stuk Eendrachtlaan tussen de Vliegend Hertlaan en Beneluxlaan 1-richtingsverkeer is (alleen het gebied in).

Per fiets is de locatie te bereiken via een vrij liggend tweerichtings-fietspad langs het Merwedekanaal, net als langs de Beneluxlaan en Socratesbrug en langs de Europalaan. Ook via de Eendrachtlaan (een interne ontsluitingsweg voor deelgebied 6) is de locatie per fiets te bereiken.

Te voet is het plangebied ontsloten door middel van een doorlopend voetpad ten westen (langs de Eendrachtlaan) en ten zuiden van het perceel (Vliegend Hertlaan) en ten noorden van het perceel (Beneluxlaan). De dichtstbijzijnde openbaar vervoersvoorzieningen liggen aan de Europalaan en de Beneluxlaan. Hier stoppen meerdere buslijnen van en naar de stad Utrecht en is tevens een halte van de sneltram tussen Utrecht en Nieuwegein / IJsselstein.

Het autoparkeren vindt plaats op eigen terrein, op de parkeerplaats aan de achterkant van het gebouw en de halfverdiepte bak onder het gebouw. De inrit bevindt zich aan de Vliegend Hertlaan. Op het perceel van het bestaande kantoor is ruimte voor 86 parkeerplaatsen. Daarnaast is een deel van het buurperceel overgenomen, met ruimte voor circa 50 parkeerplaatsen. Tevens zijn er in de openbare ruimte nabij de hoofdentree langs de Eendrachtlaan nog vier openbare parkeerplaatsen en langs de Vliegend Hertlaan nog vier openbare parkeerplaatsen.

Hoofdstuk 4 Planbeschrijving

4.1 Projectbeschrijving

4.1.1 Programma

De initiatiefnemer wil het kantoorpand aan de Eendrachtlaan 10 slopen en vervangen door nieuwbouw van 215 appartementen (in totaal zo'n 20.666 m² bvo, exclusief parkeren). Het bouwblok bestaat uit twee delen, verbonden door een verhoogd dek met daaronder half verdiept een parkeergarage. De doelgroep is onder andere Young Professionals, waaronder wordt verstaan huidige bewoners van de stad Utrecht die in hun eerste werkende fase in Utrecht willen blijven wonen. Het plan bevat verschillende woning categorieën en is daarmee (financieel) toegankelijk voor verschillende doelgroepen en draagt bij aan een gemengde wijk. Alle woningen worden verhuurd, waarbij er rekening wordt gehouden met verschillende inkomensgroepen.

Het plan betreft het volgende functioneel programma:

- Noordelijk blok (toren): Wonen in de vorm van 122 huurappartementen. Het totale oppervlak van de appartementen is 14.002 m² bvo.
- Zuidelijk blok (carré): Wonen in de vorm van 93 huurappartementen. Het totale oppervlak van de appartementen is 6.663 m² bvo.
- Begane grond: Entrees, binnentuin en fietsparkeervoorziening voor het noordelijk blok.
- Verdiepte kelderbak: Parkeergarage voor fiets- en autoparkeren en een aantal bergingen (ten behoeve van een aantal woningen in het zuidelijke blok). Het oppervlak van het autoparkeren is circa 2.196 m² bvo.



Figuur 3. Artist impression van het plan

Het plan bestaat uit in totaal 215 appartementen, verdeeld over 2 woonblokken van 7 respectievelijk 16 bouwlagen aan een gezamenlijke binnentuin: 40 sociale huur woningen (secundaire voorraad), 45 middenhuurwoningen (Actieplan Middenhuur) en 130 vrije sector huurwoningen. De minimale exploitatietermijn is 20 jaar.
Er is een goede mix aan woningtypes en oppervlaktes. De appartementen hebben een oppervlakte die oploopt van ca. 50 m^2 gebruiksoppervlakte (gbo) in de laagbouw tot ca. 75 m^2 gbo in de hoogbouw en zes grotere varianten van ca. 100m^2 gbo op de 15e verdieping.

De combinatie van sociale huur (tot de huurtoeslaggrens), middeldure huur (conform het Utrechtse Actieplan Middenhuur) voor het merendeel van de appartementen in de laagbouw en categorie daarboven voor de appartementen in de hoogbouw sluit aan bij de Utrechtse woningmarkt behoefte.

4.1.2 Stedenbouwkundig plan

Functies

De transformatie van de Merwedekanaalzone gaat uit van een organische ontwikkeling. Stapsgewijs wordt toegewerkt naar een verbindende en toekomst bestendige stadswijk, waar prettig gewoond, gewerkt en gerecreëerd kan worden. De locatie biedt kansen voor het toevoegen van woningen. De Omgevingsvisie Merwedekanaalzone gaat uit van een functionele mix aan woningen, werkgelegenheid en voorzieningen en is gericht op mensen, die bewust kiezen voor een vernieuwende stedelijk manier van leven. De kwaliteit van het leven staat voorop en er is ruimte voor iedereen: starters, studenten, gezinnen, senioren, woongroepen, huur en koop. Dit vraagt een grote verscheidenheid aan woningtypen en bijbehorende prijs categorieën. Conform de raadsmotie van 8 februari 2018 wordt voor de Merwedekanaalzone uitgegaan van 30% sociale huurwoningen (excl. MAX en Twogether), minimaal 25% middeldure woningen en minimaal 45% koopwoningen. Bij de middeldure huurwoningen gelden de afspraken uit het Actieplan Middenhuur, zoals dat 7 december 2017 door de Utrechtse gemeenteraad is vastgesteld.

Het plan gaat uit van 2 woonblokken met een mix van sociale, middeldure en vrije sector huurwoningen, die de huidige bewoners van bijvoorbeeld het tegenovergelegen City Campus Max en Lux et Pax (of elders in de stad) de mogelijkheid bieden om door te stromen binnen de Utrechtse woningmarkt.

Woonfunctie

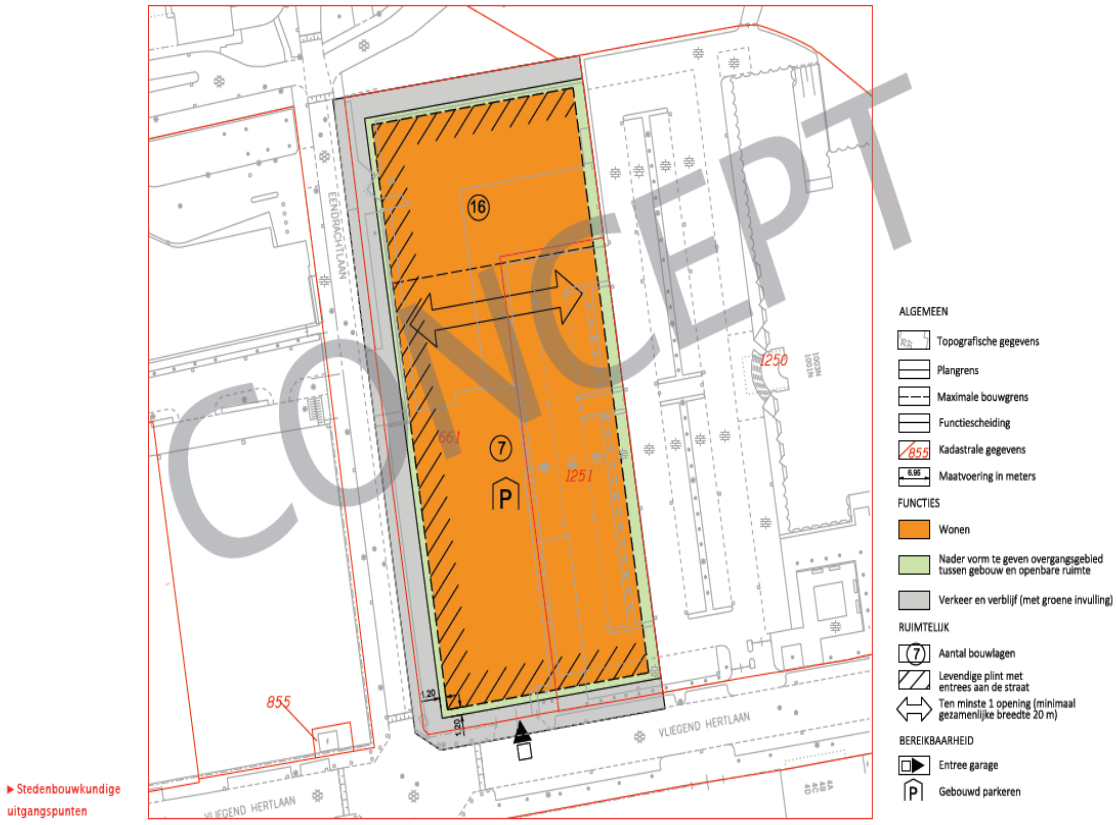
Het plan voor Eendrachtlaan 10 draagt bij aan het behalen van de stedelijke ambitie om het woonaanbod in de stad te vergroten en de keuze om de Merwedekanaalzone tot een gemengd woon-werkgebied te transformeren. Het initiatief sluit aan op de woonfuncties aan de overkant van de Beneluxlaan, waar de afgelopen periode de appartementencomplexen City Campus Max en Lux et Pax zijn gerealiseerd en in het naastgelegen “Flying Deer”, dat sinds zomer 2017 gemeubileerde appartementen aanbiedt aan internationale studenten en expats. Kijkend naar de omgeving en de gevraagde differentiatie van woningaanbod wordt in dit plan een gevarieerd aanbod van huurwoningen gerealiseerd, mede gericht op mensen die willen doorstromen op de Utrechtse woningmarkt.

Ruimtelijk

Het plangebied vormt tezamen met de aan de overkant van de Beneluxlaan gelegen wooncomplexen City Campus Max en Lux et Pax en het naastgelegen Citypads een eerste woongebied in een nog verder te transformeren bedrijfsmatige en kantooromgeving

De nieuwe bebouwing past qua schaal en korrelgrootte bij de Merwedekanaalzone. In de Omgevingsvisie wordt voor de bebouwing aan de kant van het Merwedekanaal uitgegaan van een basishoogte van 4 bouwlagen en aan de kant van de hoofdwegen een basishoogte van 8 bouwlagen. De basishoogte in het middengebied zit daar tussenin met 6 bouwlagen. Op bijzondere plekken is een accent (dubbele basishoogte) toegestaan. In het plan is sprake van een maximale bouwhoogte van 24 meter en een accent aan de Beneluxlaan van circa 52 meter. Daarmee verhoudt het plan zich goed tot haar omgeving. Aan de noordzijde ligt het bouwblok aan de Beneluxlaan, hierdoor kan het gebouw ook een maatvoering krijgen die aansluit bij de toekomstige stadsboulevard en de aan de overzijde gelegen torens van City Campus MAX en Lux et Pax. Aan de westzijde sluit het bouwblok aan op de bebouwing van Berenschot.

De invulling van de plinten draagt bij aan het karakter van de (semi-) openbare ruimte en maakt contact mogelijk met de straat. In het plan zijn de woningen op maaiveld georiënteerd op de Beneluxlaan, Eendrachtlaan, op naastgelegen perceel van de Vliegend Hertlaan en op het binnenterrein. Daarmee wordt de levendigheid van dit gebied vergroot.



CONCEPT

Bouwblok

Het zuidelijk blok heeft maximaal 7 bouwlagen (exclusief parkeergarage half verdiept) en een bouwhoogte van circa 24 meter. Het noordelijk blok aan de Beneluxlaan vormt een hoogteaccent in het gebied en heeft maximaal 16 bouwlagen (exclusief parkeergarage halfverdiept) en een bouwhoogte van circa 52 meter.

Het gebouw vormt randen naar de omgeving en heeft in verband met de situering op een bedrijventerrein een luwe binnenzijde die wordt ingericht als gemeenschappelijke tuin.

Vanwege het krappe straatprofiel van de Eendrachtlaan heeft het bouwblok aan de westzijde niet een volledig gesloten straatwand, maar ten minste één opening met een minimale gezamenlijke breedtemaat van 20 meter.

Het bouwblok heeft vanwege een eventuele verbinding (in de toekomst) met het naastgelegen perceel van Vliegend Hertlaan 1-11 aan de oostzijde ten minste één opening met een minimale gezamenlijke breedtemaat van 20 meter. Dit zorgt er voor dat de interne bereikbaarheid en de doorwaadbaarheid van het gebied wordt vergroot.

Elke woning in het noordelijk blok heeft een individuele buitenruimte, met uitzondering van de twee woningen op de begane grond aan de Beneluxlaan.

De woningen in het zuidelijk blok hebben een collectieve buitenruimte. De hoekwoningen en de woningen op de begane grond en de bovenste verdieping hebben ook een individuele buitenruimte. De beeldkwaliteit van het initiatief wordt nader afgestemd met de Gemeente (en wordt bekeken in de context van de Merwedekanaalzone als totaal).

Het bouwblok bevat minstens 4 uitsparingen (over 2 bouwlagen) die zorgen voor lichttoetreding richting het binnenterrein.

Rooilijn

Het gebouw ligt evenwijdig aan het kanaal en de Eendrachtlaan.

De noordzijde van het gebouw ligt nagenoeg in het verlengde van de naastgelegen panden aan de Beneluxlaan en schuift daarmee een paar meter naar achter ten opzichte van het huidige kantoorpand, zodat rondom een trottoir en fietspad aangelegd kan worden.

De zuidzijde van het gebouw ligt ca. 1,5 meter terug ten opzichte van de eigendomsgrens; De westzijde van het gebouw ligt in het verlengde van het naastgelegen pand (GEPU) aan de Eendrachtlaan.

Aan de Beneluxlaan mogen de bouwlagen boven de begane grond de rooilijn overschrijden ten behoeve van balkons, zoals ook bij het tegenovergelegen gebouw van Lux et Pax et Lux. Dit is ook gewenst bij de Vliegend Hertlaan.

Plint en entrees

Het gebouw is alzijdig en heeft geen blinde gevels.

De plinten worden met Wonen ingevuld, waarbij er aandacht is voor de relatie tussen het gebouw en de openbare ruimte. De begane grond woningen hebben een deur aan de straatzijde met uitzondering van de woningen met een dove gevel.

Het noordelijke en zuidelijk bouwblok hebben elk een centrale entree aan de Eendrachtlaan. De centrale entrees vormen een verbijzondering in het gevelbeeld.

De entree van de centrale fietsenstallingen bevindt zich aan de Vliegend Hertlaan. De entree van de extra fietsenstalling is gepositioneerd op maaiveldniveau aan de Beneluxlaan. Vanuit de fietsenstallingen kan men inpandig door naar de centrale entrees van de twee appartementenblokken.

4.2 Verkeer en openbare ruimte

4.2.1 Verkeer

De verkeersaantrekkende werking van de bouwontwikkeling is naar verwachting iets lager dan voor de huidige (kantoor)functie. Dit kan als volgt worden onderbouwd: Op dit moment zijn er 150 autoparkeerplaatsen op de bouwplot voor kantoorgebruik. De totale autoparkeereis voor de bouwontwikkeling ligt op 132 plekken, uitgaande van voorliggende bouwopgave (zie de berekening hieronder). Hiervan worden er naar schatting 85 op de bouwplot zelf gerealiseerd. De dagelijkse verkeersproductie vanuit de bouwplot wordt hierdoor kleiner. Voor het overige deel (47 plekken) wordt gebruik gemaakt van bestaande parkeervoorzieningen in de omgeving, die hierdoor minder of niet meer beschikbaar zijn voor de oorspronkelijke functie. De totale verkeersproductie hiervan zal waarschijnlijk niet veel wijzigen, omdat deze plekken naar verwachting vooral voor bewonersbezoek en voor (11) deelauto's worden gebruikt. De verkeersintensiteit van bewonersbezoek is relatief laag, de verkeersproductie van deelauto's relatief hoog, maar niet in de spitsuren. In de bestemmingsplanfase wordt de verkeersaantrekkende werking nader onderzocht als onderdeel van de Mer-beoordeling (zie § 5.12).

Op termijn zal de totale verkeersproductie als gevolg van de Eendrachtlaan 10 naar verwachting verder omlaag gaan vanwege de geplande Mobiliteitshubs en de verdere verbeteringen van de fiets- en OV-voorzieningen voor de Merwedekanaalzone. Potentiële mogelijkheden voor dubbel gebruik van de parkeervoorzieningen en inzet van andere (smart) mobilitydiensten worden nog onderzocht en worden onderdeel van de afspraken in de anterieure overeenkomst.

Door de krimp van het parkeer areaal op de bouwplot worden de omliggende kantoren en bedrijven naar verwachting niet gehinderd in hun bereikbaarheid. Bij de positionering van de ingang van de parkeergarage is rekening gehouden met aan- en afvoerroutes van bedrijven in het gebied (hier: met name GEPU).

De toekomstige ontsluiting van deelgebied 6 van de Merwedekanaalzone is een van de onderzoeksopgaven voor de komende periode. Dit vraagt om een bredere studie en meer inzicht in zaken als de doorontwikkeling van het OV, kansen van nieuwe vervoersconcepten (smart mobility) en de gemeentebrede afwikkeling van verkeer. De bestaande langzaam verkeer route langs het Merwedekanaal geeft een goede fietsverbinding naar de binnenstad en naar de stations Utrecht Centraal en Vaartsche Rijn.

4.2.2 Parkeren

Autoparkeren

Op basis van de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone deel 1 en de Nota Stallen en Parkeren geldt hier de norm B1, waarbij de minimale norm tevens de maximale norm is. Ook wordt ingezet op een maximaal gebruik van fietsvoorzieningen om het aantal autoparkeerplaatsen te beperken. Deelauto's en fietsparkeren moeten meegewogen worden, waardoor de parkeereis 15% lager wordt. De huidige capaciteitseis autoparkeren voor Eendrachtlaan 10 ligt op 132 plekken (waarvan 11 deelautoplekken). Dit is gebaseerd op de naastgenoemde uitgangspunten.

AUTOPARKEREN	woning aantal	parkeer-plekken nodig	*norm B1 totaal*	
woning 55 tot 80 m2 bvo woning	87	82	*0,94*	
woning 80 tot 130 m2 bvo woning	128	131	*1,02*	
Subtotaal	215	212	*pp's*	
Reductie door salderen kantoor (7200 m2)		-79		
Verlaging reductie door weghalen pp's		136		
Reductie totaal door salderen		**0**	***pp***	
Maximale reducties pp's:				
- door dubbelgebruik		-27	*-10% en -20%*	
- door meer fietsen		-21	*-10%*	
- door meer deelauto's		-42	*-20%*	
- pp's voor deelauto's		11	*5%*	
Totale capaciteitseis met reducties		**132**	***pp***	
Aanvullende eis in ruil voor reductie				
- Aantal te organiseren deelauto's		11	*5%*	
- Aantal extra te realiseren fietsplekken		32	*15%*	

Figuur 4. parkeerbalans auto's

In de verdiepte parkeergarage onder het gebouw worden maximaal 85 parkeerplaatsen gerealiseerd. Naast de plekken op eigen terrein maakt de exploitant gebruik van de maatwerk oplossing "huren bij de buren" (een maatwerk mogelijkheid uit bijlage I van de nota stallen en parkeren waar parkeerplaatsen buiten het eigen terrein worden benut voor het voldoen aan de parkeereis). Dit wordt door de exploitant ingevuld door 47 auto-parkeerplekken op te lossen in de nabije omgeving; binnen een loopafstand van 250 meter voor bewoners en 500 meter voor bezoekers, waar parkeerruimte beschikbaar is. Deze parkeerplaatsen dienen in principe structureel en duurzaam beschikbaar te zijn voor de ontwikkeling. Door de exploitant is aangetoond dat deze alternatieve parkeerruimte structureel en duurzaam beschikbaar is voor de ontwikkeling op tijden dat het nodig is voor de parkeervraag van de ontwikkeling. De exploitant dient de verplichting om de 47 parkeerplaatsen duurzaam en structureel beschikbaar te houden op te nemen in de contractuele afspraken met de door de exploitant geselecteerde belegger (met kettingbeding en boetebepaling voor de belegger).
Bij het vaststellen van het nieuwe parkeerbeleid voor de gehele Merwedekanaalzone zal o.b.v. van de dan geldende parkeernorm bepaald worden hoeveel plaatsen conform de maatwerk oplossing aangeboden dienen te worden.

Voor het Project kan de parkeernorm alleen worden verlaagd.

In de overeenkomst met de ontwikkelaar is tevens vastgelegd dat bij de woningen behorende te realiseren parkeerplaatsen op eigen terrein en de te huren parkeerplaatsen in aangrenzend gebied uitsluitend mogen worden verhuurd aan bewoners van woningen in het appartementencomplex Eendrachtlaan 10.

Fietsparkeren

In de berekening voor de minimum capaciteit voor het fietsparkeren worden de eisen uit de bijlage fietsparkeren woningbouw bij het addendum Nota Parkeernormen gehanteerd. Deze zijn in geest met de eerder vermelde en gehanteerde fietsparkeernormen zoals opgenomen in de bouwenvelop.

Op basis van de Utrecht parkeernota c.q. om te voldoen aan het bouwbesluit krijgen alle grotere woningen (vanaf 50m2 gbo) een eigen berging van ten minste 5m2. Het gaat om 128 woningen.

De minimale fietsparkeereis voor:

- 128 grotere woningen (vanaf 50m2 gbo): conform bouwbesluit, eigen stalling minimaal 5m2
- Fietsparkeerplaatsen 87 woningen tot 50m2 gbo (norm 3 fpp/woning) = 261 fietsparkeerplaatsen;
- Extra fietsparkeerplaatsen in ruil voor de reductie op de autoparkeereis: 30 fietsparkeerplaatsen.

Minimaal totaal aantal fietsparkeerplaatsen te realiseren is 261 + 30 = 291 fietsparkeerplaatsen.

Voor de 87 woningen en aanvullend op de eigen bergingen van de 128 grotere woningen wordt voorzien in een collectieve fietsenstalling van in totaal 355 fietsparkeerplaatsen. Hiermee wordt voldaan aan de minimale eisen ten aanzien van de fietsparkeerplaatsen.

Tot slot is er een extra fietsberging van 37 m2 voor bijzondere tweewielers, zoals (deel)bakfietsen die niet in de fietsrekken passen. Dit voldoet aan de wens om hiervoor tenminste 5% ruimte te creëren.

Eisen aan ontwerp, gebruik en beheer van de collectieve parkeervoorzieningen

Het plan voorziet in een verdiepte parkeergarage voor zowel fiets als auto, bereikbaar via een hellingbaan aan de kant van de Vliegend Hertlaan. De twee fietsparkeerbergingen zijn gesitueerd bij de centrale entrees van beide appartementenblokken en van elkaar gescheiden door het autogedeelte. Met het oog op de uitwerkingsvraagstukken op het gebied van mobiliteit en mogelijke toekomstige innovatieve (parkeer)oplossingen is de garage zodanig ontworpen dat hier in de toekomst flexibiliteit mogelijk blijft, bijvoorbeeld om een deel van de autoparkeerruimte om te zetten naar fietsparkeren. De extra fietsberging voor de bijzondere tweewielers is gesitueerd op de begane grond aan de kant van de Beneluxlaan en is dus zonder hellingbaan bereikbaar.

Het plan voldoet qua aantallen en ontwerp aan de parkeereisen uit de Nota Stallen en Parkeren 2013 en het daaraan gekoppelde Addendum 2019.

In de uitwerking van deze ontwikkeling is een vereiste dat er tijdig en helder met (toekomstige) bewoners wordt gecommuniceerd welke rechten en plichten de huurder heeft ten aanzien van het gebruik van de gebouwde parkeervoorzieningen. Afspraak is dat de parkeerplaatsen in de parkeergarage onder het gebouw enkel en alleen bedoeld zijn voor de bewoners van het appartementencomplex Eendrachtlaan 10. Verhuur aan derden is niet toegestaan. Ook moet de ontwikkelaar bij de plantoetsing helder maken hoe het beheer en de handhaving hiervan wordt georganiseerd. De afspraken hierover worden vastgelegd in de anterieure overeenkomst.

4.2.3 Openbare ruimte en groen

Om hier een aantrekkelijk woonmilieu te realiseren is het belangrijk dat er ook prettige openbare ruimte wordt gerealiseerd waar mensen elkaar kunnen ontmoeten en verblijven. De ideeën voor het openbaar gebied uit de Omgevingsvisie -zoals een autoluwe omgeving met een primaat voor voetgangers en fietsers en het inrichtingsprincipe van 'groen, tenzij'- worden niet onmogelijk gemaakt door deze ontwikkeling. In het kader van een bredere gebiedsstudie zal onderzocht moeten worden hoe de toekomstige verkeersafwikkeling van dit deelgebied gaat lopen en of de Eendrachtlaan omgevormd kan worden naar een langzaam verkeersverbinding. Ook zal onderzocht moeten worden hoe de openbare ruimte van de Eendrachtlaan en Vliegend Hertlaan kwalitatief heringericht kan worden. Uitgangspunt is maximaal vergroenen van de openbare ruimte ('groen, tenzij'), waarbij ecologische waarden een plek moeten krijgen. Het planten van 26 bomen van de 2e orde in de Eendrachtlaan, Vliegend Hertlaan en Beneluxlaan zijn uitgangspunt. Echter, dit is afhankelijk van de plaatsingsmogelijkheid en de afstand tot de gevel. Het inrichtingsplan van de openbare ruimte wordt in overleg met de afdeling stedenbouw uitgewerkt zodat deze aansluit bij de laatste inzichten van de openbare ruimte van de Merwedekanaalzone. Er zijn voor de inrichting van de openbare ruimte algemene kaders. Deze staan beschreven in de Kadernota kwaliteit openbare ruimte (vastgesteld door de raad op 22 december 2016) en het handboek openbare ruimte (dit is te vinden op de website van de Gemeente bij Beheer Inrichting Gebruik). Bij de inrichting wordt bekeken in hoeverre aangesloten kan worden op het gekozen bestratingsmateriaal en straatmeubilair bij MAX (verderop in de Merwedekanaalzone).

Hoofdstuk 5 Onderzoek en randvoorwaarden

5.1 Inleiding

In toenemende mate wordt de milieukwaliteit van belang bij de ontwikkeling van functies in het landelijk en stedelijk gebied. Het milieubeleid heeft zich in de loop van enkele decennia ontwikkeld tot een complexe materie, die er in de praktijk toe leidt dat bij ruimtelijke ontwikkelingen met verschillende milieu aspecten rekening moet worden gehouden. In dit hoofdstuk is een overzicht gegeven van de relevante (milieu)aspecten in het plangebied en de diverse onderzoeken die zijn uitgevoerd.

5.2 Milieu-effectrapportage en Strategische Milieu Beoordeling

5.2.1 Kader

Het doel van een milieu effect rapportage (m.e.r.) is om vooraf de mogelijke milieueffecten van plannen en besluiten in beeld te brengen en deze een volwaardige rol te laten spelen bij de besluitvorming van plannen en besluiten. Het maken van een milieueffectrapport (MER) of m.e.r.-beoordeling is verplicht bij de voorbereiding van plannen en besluiten van de overheid over initiatieven en activiteiten van publieke en private partijen die nadelige gevolgen voor het milieu kunnen hebben

In het Besluit m.e.r. staat omschreven welke activiteiten MER-plichtig (C-lijst) dan wel m.e.r.-beoordelingsplichtig (D-lijst) zijn. Echter op grond van een uitspraak van het Europese Hof (van 17/10/2009(C-255/08) dienen ook initiatieven die niet voldoen aan de drempelwaarde van het Besluit m.e.r. kritisch bekeken te worden of deze milieueffecten kunnen hebben. Indien dit het geval is dient hiervoor ook een MER of m.e.r-beoordeling te worden opgesteld.

5.2.2 Situatie plangebied

Dit bestemmingsplan zelf voorziet niet in een ontwikkeling die de geldende drempelwaarden opgenomen in de C- of D-lijst uit het Besluit m.e.r. overschrijden. Het plangebied valt echter binnen de vastgestelde kaders van de MER 'Merwedekanaalzone'.

Op grond van artikel 2 lid 5 sub b van het Besluit m.e.r. moet het bevoegd gezag, voordat het ontwerpbestemmingsplan ter inzage wordt gelegd, nog wel een beslissing nemen over de vraag of er een milieueffectrapport nodig is voor deze ontwikkeling. Daarnaast dient voor het project uitgesloten te worden of sprake is van een passende beoordeling op grond van de Wet natuurbescherming. De onderbouwing hiervoor is opgenomen in de door ons ontvangen aanmeldnotitie en de daarbij behorende stikstofdepositieberekening. De aanmeldnotitie is beoordeeld en hieruit blijkt dat er geen sprake is van belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu. Daarnaast heeft het project geen effect op beschermde natuurgebieden (Natura2000) waardoor er geen passende beoordeling noodzakelijk is vanuit de Wet natuurbescherming.

Het bureau Basevalue heeft in voorliggend geval een m.e.r. -beoordelingsnotitie opgesteld. Hierna is de samenvatting van de notitie opgenomen. Voor de volledige notitie wordt verwezen naar Bijlage 1 m.e.r. - beoordelingsnotitie bij deze toelichting.

In de m.e.r.-beoordelingsnotitie zijn de plaats, de kenmerken en de potentiële effecten van de ontwikkeling van Concorde aan de Eendrachtlaan 10 in de Utrechtse Merwedekanaalzone, bestaande uit de sloop van bestaande bebouwing, de realisatie van een wooncomplex met bijbehorende voorzieningen, beschreven. Onderstaand zijn per milieuaspect de conclusies van de milieugevolgen in beeld gebracht.

Verkeer en vervoer

De ontwikkeling van Concorde trekt meer verkeer dan de huidige functie op de locatie. De omgeving van het projectgebied wordt in het kader van de toekomstige ontwikkeling van de Merwedekanaalzone heringericht waardoor goede structuur voor fiets- en wandelverkeer ontstaat. Mede hierdoor en door de gunstige ligging ten opzichte van andere stedelijke functies en de

nabijheid van openbaar vervoer is te verwachten dat bewoners en bezoekers van het projectgebied veel gebruik zullen maken van andere manieren van transport dan de auto. Deze voorgenomen ontwikkeling vormt dan ook vanuit verkeerskundig oogpunt geen belemmering voor de Eendrachtlaan en de omliggende wegenstructuur.

Woon- en leefmilieu

De ontwikkeling van Concorde heeft op het aspect geluid nadelige effecten op het woon- en leefmilieu. Er kan worden voldaan aan de wet- en regelgeving met betrekking tot geluid, mits er maatregelen worden toegepast. Vanwege het wegverkeerslawaai van omliggende wegen moet tevens een hogere waardenbesluit te worden genomen. Er zijn geen belangrijke nadelige milieugevolgen ten aanzien van het aspect luchtkwaliteit. Er zijn beperkte gevolgen voor de milieugezondheidskwaliteit als gevolg van dit project. Die effecten worden veroorzaakt door de hinder die ontstaat tijdens de sloop van het huidige gebouw en de realisatiefase. Met betrekking tot het doen afnemen van hittestress heeft het project een gunstige bijdrage.

Bodem en water

De ontwikkeling van Concorde veroorzaakt geen nieuwe bodemverontreiniging. Er is geen sprake van toename van verhardingsoppervlak. Door de ontwikkeling van Concorde infiltratie van het regenwater mogelijk gemaakt. Tevens wordt regenwater opgeslagen op het groene dak. Het regenwater dat niet op de eigen kavel kan worden opgeslagen kan via het hemelwater riool worden geloosd op het oppervlaktewater (Merwedekanaal). Door de gescheiden afvoer van het regenwater is er sprake van minder afvoer naar de gemeentelijke riolering.

Duurzaamheid

De herontwikkeling van de Merwedekanaalzone biedt kansen voor hergebruik van vastgoed en materiaal voor het bouwen en toekomst bestendige gebouwen (flexibel, demontabele gebouwen). Deze methoden worden toegepast bij Concorde.

Het object wordt uitgerust met een WKO installatie.

Natuur

De ontwikkeling leidt niet tot effecten op beschermde gebieden en de groenstructuur Utrecht. Mits de werkzaamheden buiten het voortplantingsseizoen van vogels worden uitgevoerd, heeft de ontwikkeling geen gevolgen voor deze of andere beschermde soorten. Het plan sluit hiermee aan op de effect beoordeling van het planMER.

Ruimtelijke kwaliteit

De ontwikkeling past binnen het ruimtelijk beeld en de ruimtelijke structuur van de Merwedekanaalzone.

Archeologie en cultuurhistorie

Uit archeologisch bureau- en veldonderzoek blijkt dat de archeologische hoge verwachting van het plangebied kan worden bijgesteld naar een lage archeologische verwachting. Er zijn met het oog op archeologie en cultuurhistorie geen belangrijke nadelige milieugevolgen te verwachten.

Veiligheid

Zoals uit tabel 3.1 blijkt loopt voor twee milieu belastende activiteiten de maximale richtafstand over de begrenzing van het woongebouw. Het betreft het LPG tankstation en de Groothandel in horeca. Voor beide locaties geldt dat de maximale richtafstand bepaald wordt door het aspect gevaar. Voor de aspecten geur, stof en geluid loopt de richtafstand niet over het plangebied. Voor deze onderdelen is geen aanvullend milieuonderzoek noodzakelijk.

Voor het tankstation geldt dat er LPG aflevering plaatsvindt. Voor het LPG station geldt echter dat de locatie van de vulpunten de maatgevende risicobronnen zijn. Het LPG vulpunt ligt op circa 320 meter afstand van het projectgebied. Hierdoor is het aanvaardbaar om het project te realiseren.

De richtafstand voor gevaar voor een groothandel wordt bepaald door het gebruik van

koelinstallaties. Voor de betreffende bedrijfslocatie van GEPU komt geen vermelding voor op de landelijke risicokaart. Uit de verleende milieuvergunning blijkt dat er geen koelinstallatie aanwezig is die gevaarlijke stoffen bevat.

5.2.3 Conclusie

Bij besluit van 28 mei 2020 Bijlage 2 m.e.r. beoordelingsbesluit heeft het bevoegd gezag beoordeeld dat het project Concorde geen significante nadelige effecten op het milieu heeft. Er is geen passende beoordeling op grond van de Wet natuurbescherming noodzakelijk en daarmee is het opstellen van een planMER dus ook niet aan de orde.

5.3 Geluidhinder

5.3.1 Kader

Geluid beïnvloedt vaak de kwaliteit van de leef- en woonomgeving. De belangrijkste geluidsbronnen die voor de ruimtelijke ordening van belang zijn, zijn wegverkeer, railverkeer en bedrijven. De mate van acceptatie en hinder is onder meer afhankelijk van de functie van het geluidbelaste object - hiervoor kent de wet "geluidsgevoelige bestemmingen" zoals woningen en scholen.

De regels en normen van de Wet geluidhinder zijn in de volgende gevallen van toepassing bij het vaststellen van een bestemmingsplan:

1. bestemmen van gronden voor nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen;
2. bestemmen van gronden voor aanleg van nieuwe (gezoneerde) wegen (niet bij woonerven of wegen waarvoor een maximum snelheid van 30 km/u geldt);
3. reconstructie van wegen;
4. gezoneerde industrieterreinen.

De Wet geluidhinder kent voorkeursgrenswaarden waarbinnen een geluidsgevoelige bestemming altijd kan worden gerealiseerd. Onder voorwaarden kan er een ontheffing van de voorkeursgrenswaarde worden verleend ('hogere waarde') tot aan een zekere maximale ontheffingswaarde. Bij een geluidsbelasting boven de maximale ontheffingswaarde zijn geluidsgevoelige bestemmingen niet toegestaan. Als er gebruik wordt gemaakt van 'dove gevels', kan hierop een uitzondering worden gemaakt. De grenswaarden zijn voor wegverkeer 48-63 dB, voor spoorweglawaai 55-68 dB en voor gezoneerde industrieterreinen 50-55 dB(A).

Bij een geluidsbelasting tussen de voorkeursgrenswaarde en de maximale ontheffingswaarde moet akoestisch onderzoek uitsluitsel te geven over de te verwachte geluidsbelasting en de doeltreffendheid van maatregelen om een overschrijding van grenswaarden te voorkomen. Onder bepaalde voorwaarden, die zijn vastgelegd in de gemeentelijke Geluidnota, kan door burgemeester en wethouders een hogere waarde voor de ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting worden vastgesteld. De voorwaarden uit de Geluidnota Utrecht 2014 op basis waarvan een hogere waarde kan worden vastgesteld, zijn:

1. Iedere woning beschikt over een geluidsluwe gevel;
2. De woning bevat voldoende verblijfsruimten aan de geluidsluwe gevel, te weten 30% van het aantal verblijfsruimten of 30% van de oppervlakte van het verblijfsgebied;
3. Indien de woning beschikt over een buitenruimte, dan is deze bij voorkeur gelegen aan de geluidsluwe zijde. Het geluidsniveau mag er in ieder geval niet meer dan 5 dB hoger zijn dan op de geluidsluwe gevel.

5.3.2 Plansituatie

Met betrekking tot de geluidsbelasting is door het Buro Bouwfysika het rapport Akoestisch onderzoek verkeerslawaai en GEPU van 23 januari 2020 opgesteld. Door bureau Peutz zijn geluidmetingen gedaan om de nachtelijke geluidsbelasting van de Horeca Groothandel GEPU op de gevels van de nieuwbouw te berekenen (Bijlage 5 Geluid ten gevolge van horecagroothandel).

Het project “Concorde” bestaat uit de nieuwbouw van een Carré-blok en een toren. De berekeningen zijn uitgevoerd op basis van het concept bouwplan opgesteld door Klunder Architecten, d.d. 11 maart 2019 en 17 mei 2019, waarop de rooilijnen van het bestemmingsplan zijn afgestemd en actuele verkeersgegevens prognoses 2030 uit het verkeersmodel VRU3.4, het vastgestelde verkeersmodel voor de gemeente Utrecht.

De inhoud van het onderzoek richt zich op de volgende aspecten:

- Het bepalen van de geluidbelastingen vanwege wegverkeerslawaai en beoordeling in relatie tot de grenswaarden uit de Wet geluidhinder en aanvullende voorwaarden uit het gemeentelijk geluidbeleid.
- Het bepalen van de geluidniveaus ten gevolge van de activiteiten van GEPU en beoordeling aan de grenswaarden uit het Activiteitenbesluit in hoeverre GEPU als gevolg van de voorgenomen ontwikkeling in haar activiteiten wordt belemmerd.
- Het in kaart brengen van maatregelen waarmee de verkaveling voldoet aan zowel de aanvullende voorwaarden uit het gemeentelijk geluidbeleid m.b.t. wegverkeerslawaai alsmede aan de grenswaarden uit het Activiteitenbesluit om te beoordelen of sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

Verkeerslawaai

De woningen in de toren (gebouw Noord) ondervinden door het verkeer op de route Beneluxlaan (max. 56 dB), Eendrachtlaan (max. 54 dB) en Ventweg noordzijde Beneluxlaan (max. 49 dB) een geluidsbelasting die de voorkeursgrenswaarde overschrijdt. De woningen in het carré-blok ondervinden door het verkeer op de route Eendrachtlaan (max. 55 dB) en Vliegend Hertlaan (max. 55 dB) een geluidsbelasting die de voorkeursgrenswaarde overschrijdt. De maximale ontheffingswaarde van 63 dB wordt niet overschreden zodat het toepassen van dove gevels of gelijkwaardige (geluidafschermende)constructies niet noodzakelijk is.

Geluidsreducerende maatregelen aan de bron of in de overdracht sorteren niet voldoende effect of ontmoeten bezwaren van civieltechnische, verkeerskundige en stedenbouwkundige aard. Omdat de voorkeursgrenswaarde voor wegverkeerslawaai wordt overschreden is het noodzakelijk een hogere grenswaarde vast te stellen voor de woningen waar de geluidsbelasting hoger is dan de voorkeursgrenswaarde en zijn vanuit de gemeente aanvullende voorwaarden van toepassing die betrekking hebben op de aanwezigheid van een geluidluwe gevel, de woningindeling en de buitenruimte.

Burgemeester en wethouders van Utrecht maken gebruik van hun bevoegdheid tot het vaststellen van een hogere waarde (artikel 110a Wet geluidhinder), omdat geluidsbeperkende maatregelen stuiten op overwegende bezwaren van stedenbouwkundige, verkeerskundige en financiële aard (niet doelmatig). De gemeente heeft in haar beleid (Geluidnota Utrecht) aangegeven dat het treffen van maatregelen in het overdrachtsgebied - het gebied tussen de geluidsbron en de gevels van de woningen - in stedelijk gebied langs lokale wegen ruimtelijk en verkeerskundig ongewenst is.

Een hogere waarde voor de ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting voor het Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 6, Eendrachtlaan 10 als volgt vast te stellen:

- maximaal 56 dB vanwege de Beneluxlaan

- maximaal 55 dB vanwege de Eendrachtlaan

- maximaal 55 dB vanwege de Vliegend Hertlaan

- maximaal 49 dB vanwege de Ventweg ten noorden van de Beneluxlaan

De woningen beschikken dankzij diverse gebouw gebonden maatregelen, zoals balkonschermen, overeenkomstig de Geluidnota Utrecht 2014-2018 over een geluidsluwe gevel. Deze gebouw gebonden maatregelen maken via artikel 4.4, lid 1 onderdeel uit van de omgevingsvergunningsaanvraag HZ_20-08135 welke gecoördineerd wordt met dit bestemmingsplan.

De vastgestelde hogere waarde is het gevolg van een akoestische afweging en toetsing aan de Wet geluidhinder. Zij heeft geen betrekking op andere toetsingskaders en afwegingen die in het kader van de ruimtelijke ordening (kunnen) worden gemaakt.

Industrielawaai

Uit de uitgevoerde berekeningen blijkt dat ter plaatse van gebouw zuid aan de oost-, west- en zuidgevel niet voldaan wordt aan de voorkeurswaarde van 50 dB(A) etmaalwaarde. De grenswaarde van 65 dB(A) etmaalwaarde wordt echter niet overschreden. Gelet op de geluidwering die vanuit het Bouwbesluit vereist is en voor de langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus en maximale geluidniveaus noodzakelijk is zal binnen in de woningen voldaan kunnen worden aan 35 dB(A) etmaalwaarde en is sprake van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Het maximaal optredende piekniveau van 71 dB(A) in de nachtperiode op de zuidgevel van de toren (bouwdeel noord) is te verantwoorden in het licht van een goed woon en leefklimaat gezien de minimaal voorgeschreven geluidwering van 20 dB(A) van de gevels en het gegeven dat de buitenruimte in de nachtperiode niet in gebruik is. Om de activiteiten van GEPU te borgen dient hiervoor een maatwerk voorschrift te worden opgesteld. Zie ook paragraaf 5.4 Bedrijven en Milieuzonering

De geluidbelasting als gevolg van indirecte hinder leidt niet tot een strengere eisen aan de geluidwering van de gevel dan op grond van piekniveaus. Uit de uitgevoerde berekeningen blijkt verder dat het maximale geluidsniveau ten gevolge van passerende vrachtwagens (van GEPU of van derden) over de openbare weg ten hoogste 76 dB (A) bedraagt.

Voor de situering van de waarneem punten wordt verwezen naar het rapport "Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai en GEPU, project Concorde te Utrecht", d.d. 23 januari 2020 met referentie 17177.31 van Buro Bouwfysica en het rapport in Bijlage 5.

5.3.3 Conclusie

Uit het onderzoek blijkt dat zonder maatregelen niet voldaan wordt aan de aanvullende voorwaarden conform het gemeentelijk beleid voor wegverkeerslawaai en grenswaarden uit het Activiteitenbesluit en dat evenmin voldaan wordt aan de toetswaarden die gehanteerd worden om te beoordelen of sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

Het treffen van maatregelen bij de bron of in de overdracht wordt niet als effectief, dan wel passend beoordeeld. Maatregelen aan de woningen worden binnen het ontwerp inpasbaar geacht.

Met betrekking tot de het waarborgen van een goed akoestisch woon en leefmilieu zijn in artikel 4.4 lid 1 en 2 van dit bestemmingsplan voorwaardelijke verplichtingen opgenomen waarbij voor het wegverkeerslawaai voldaan moet worden aan de maatregelen zoals beschreven in het hogere waardenbesluit en voor het industrielawaai is bepaald dat voor het realiseren en veranderen van een geluidsgevoelige bestemming moet vast staan dat het langtijd gemiddelde geluidsniveau dat op de woninggevels valt niet hoger is dan 50, 45 en 40 dB(A) voor respectievelijk 7-19 uur, 19-23 uur en 23-7 uur, en het maximale geluidsniveau dat op de woninggevels valt is niet hoger dan 70, 65 en 60 dB(A) voor respectievelijk 7-19 uur, 19-23 uur en 23-7 uur.

5.4 Bedrijven en Milieuzonering

5.4.1 Kader

De gemeente Utrecht streeft naar een situatie waarin wonen en werken in de stad op een goede manier samengaan. Beide functies zijn zeer belangrijk voor Utrecht. Milieuzonering is het middel om nu en in de toekomst:

- te voorkomen dat milieuhinder van bedrijven een negatieve invloed heeft op de gevoelige functies in de omgeving, en tegelijk
- te vermijden dat de bedrijvigheid wordt belemmerd door de aanwezigheid van woningen en andere gevoelige functies in de nabijheid.

Van belang zijn de invloed van geluid, geur, stof en gevaar van bedrijfsactiviteiten op de gevoelige bestemmingen in de omgeving. Bij de beoordeling zijn primaire factoren: het type gevoelige gebied (rustige woonwijk of gemengd gebied) en de situering van bedrijven (bedrijventerrein of functiemenging).

Voor het bepalen van de aan te houden afstanden is de VNG-uitgave 'Bedrijven en Milieuzonering' uit 2009 en de Geluidnota Utrecht gebruikt.

5.4.2 Plansituatie

Voor de ruimtelijke ontwikkeling een omgevingsonderzoek milieuzonering Bijlage 4 Onderzoek bedrijven en milieuzonering uitgevoerd ten behoeve van het plangebied Eendrachtlaan 10.

Milieuzonering en afstanden

Bij de beoordeling aan de richt afstanden zal aangegeven worden of afwijking van de richt afstanden mogelijk is op basis van de specifieke plaatselijke omstandigheden dan wel de daadwerkelijke omvang van de milieu belastende activiteit. Het plangebied vormt samen met het naastgelegen woonpand aan het Vliegend Hertlaan, een nieuwe woongebied dat aan de noordzijde grenst aan een drukke doorgaande weg. Het zuidelijke deel van het plangebied grenst aan relatief rustige

wegen maar kan niettemin worden aangemerkt als een gebied met een verhoogd achtergrond niveau, als gevolg van de invloed van de snelweg A12. Daarom wordt voor de richtwaarden en richt afstanden voor gemengd gebied uitgegaan. De richtafstand is dan één afstandstap kleiner.

Gevaar

Zoals uit tabel 3.1 blijkt loopt voor twee milieu belastende activiteiten de maximale richtafstand over de begrenzing van het woongebouw. Het betreft het LPG tankstation en de Groothandel in horeca. Voor beide locaties geldt dat de maximale richtafstand bepaald wordt door het aspect gevaar. Voor de aspecten geur, stof en geluid loopt de richtafstand niet over het plangebied. Voor deze onderdelen is geen aanvullend milieuonderzoek noodzakelijk.

Voor het LPG tankstation wordt de richtafstand van 50 meter bepaald door het aspect gevaar; de aflevering van LPG. De maatgevende risicobronnen van een LPG station zijn het vulpunt van het LPG reservoir en het LPG reservoir zelf. Deze risicobronnen zijn echter niet gelegen in de directe omgeving van het LPG tankstation maar ten noorden van het LPG tankstation, aan de Europalaan. De afstand van deze risicobronnen tot het plangebied bedraagt circa 320 meter. Het invloedsgebied van een LPG-tankstation is 150 meter rond het vulpunt en het reservoir. Het bouwplan wordt ruim buiten deze afstand gesitueerd, waardoor het geen oplevert zie ook paragraaf 5.5.

De richtafstand voor gevaar voor een groothandel wordt bepaald door het gebruik van koelinstallaties. Voor de betreffende bedrijfslocatie komt geen vermelding voor op de landelijke risicokaart. Uit de milieuvergunning voor het bedrijf blijkt dat en geen koelinstallatie aanwezig is welke gevaarlijke stoffen bevat.

De afstand van het hoofdgebouw van de groothandel tot het woongebouw bedraagt circa 55 meter. Op basis hiervan is het aannemelijk dat de nieuwe ruimtelijke ontwikkeling geen beperking geeft aan de bedrijfsvoering van de groothandel.

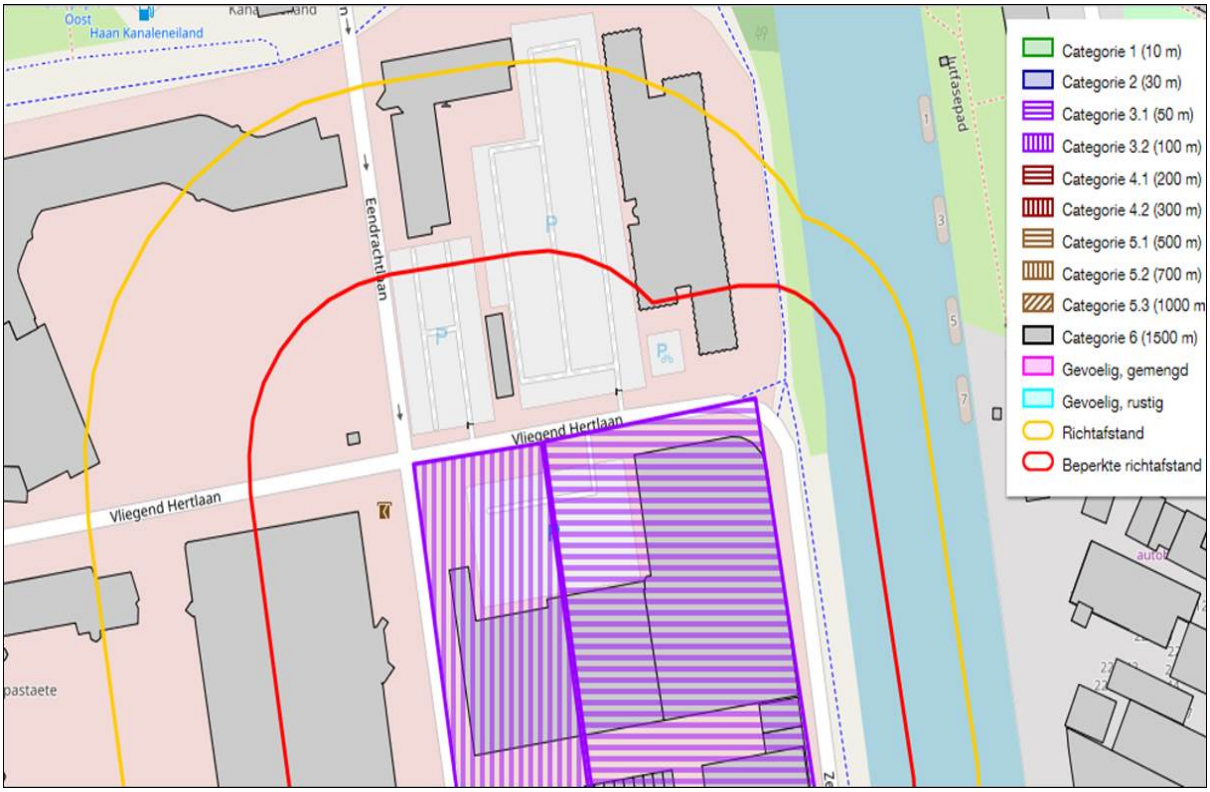
Geur

Bepaalde bedrijven kunnen geurhinder veroorzaken. Voor specifieke bedrijven is in de Wet milieubeheer een richtwaarde aangegeven voor de hoeveelheid geur (uitgedrukt in geureenheden/m3) die acceptabel is in de omgeving van bedrijven. Deze geur uitstoot heeft ruimtelijke consequenties. In de directe omgeving van het bedrijf zijn vanuit de norm van de Wet milieubeheer beperkingen gesteld aan de mogelijkheid voor nieuwe ontwikkeling van gevoelige bebouwing (met name wonen). Dit soort bedrijven bevindt zich niet binnen het plangebied of in de directe omgeving daarvan. Kleinere bedrijven zoals horeca vestigingen, of een bakkerij kennen soms ook geurhinder maar daarvoor zijn geen richtlijnen opgesteld. Daarnaast kan de mestopslag bij agrarische bedrijven geurhinder veroorzaken. Echter bij grotere bedrijven is voldoende afstand ten opzichte van woningen van derden noodzakelijk. Dit wordt geregeld in de bestemmingsplan regels. De hiervoor beschreven situaties doen zich in de directe nabijheid van het plangebied niet voor.

Binnen het plangebied is geen sprake van industriële geurhinder.

Geluid (GEPU)

Voor het plangebied en de locatie van GEPU zijn op het westelijke deel bedrijven behorende tot de milieucategorie 3.1 van de Lijst van Bedrijfsactiviteiten toegestaan en op het oostelijke deel de bedrijven behorende tot de milieucategorie tot en met 3.2 van de Lijst van Bedrijfsactiviteiten. Voor categorie 3.1 is de aan te houden richtafstand voor een gemengd gebied 30 m en voor 3.2 is dat 50 m. Dat resulteert in de milieuzones, gemeten vanaf de bestemmingsgrens, zoals weergegeven in navolgende figuur.



Figuur Milieucontouren GEPU

Voor GEPU is de rode lijn voor gemengd gebied van toepassing: 30 en 50 m. Het bedrijf zelf, GEPU, is categorie 3.1, dus 30 m. Die afstand geldt voor gevaar, voor geluid is die 10 m. Dit betekent dat er een overlap is van deze milieuzone met het bouwplan (de rode lijn). De werkelijke afstand van het bouwplan tot de bestemmingsgrens bedraagt circa 10 m. Dit is de richtafstand van een categorie 2 bedrijf in een gemengd gebied. Aan de westzijde van het plangebied is bestemming maatschappelijke voorzieningen, kantoren en sportvoorzieningen (gebied G) . Hier is een open parkeergarage in 3 lagen aanwezig met een richtafstand van 10 m in gemengd gebied. Aan de oostzijde staat een voormalig kantoorpand dat nu de functie van woongebouw heeft waarvoor geen afstand hoeft te worden aangehouden.

Omdat GEPU een bedrijfsbestemming met milieucategorie 3.1 een milieuzone heeft die overlapt met het bouwplan, de milieu-invloed van GEPU op het woon- en leefklimaat van de nieuwe woonfunctie onderzocht. Gezien de functie van GEPU, is het aspect geluid maatgevend aangezien het bedrijf geen ammoniak in koelinstallaties gebruikt. Momenteel wordt voor het omliggende gebied waarin o.a. GEPU is gelegen een conserverende bestemmingsplan voorbereid waarin de milieucategoriën in het gebied naar beneden (categorie 2) gebracht zullen worden dan wel waarin maatwerkvoorschriften voor bedrijven met een hogere milieubelasting worden opgenomen.

De richtafstand voor het aspect geluid is voor een gemengd gebied 10 m en heeft daarom geen overlap met het plangebied. Naar aanleiding van geluid gegevens van het bedrijf GEPU is niettemin onderzoek ingesteld naar de geluidsinvloed van dit bedrijf. Zie ook paragraaf 5.4 Bedrijven en Milieuzonering

De geluidbelasting als gevolg van indirecte hinder leidt niet tot een strengere eisen aan de geluidwering van de gevel dan op grond van piekniveaus. Uit de uitgevoerde berekeningen blijkt verder dat het maximale geluidsniveau ten gevolge van passerende vrachtwagens (van GEPU of van derden) over de openbare weg ten hoogste 76 dB (A) bedraagt.

Voor de situering van de waarneem punten wordt verwezen naar Bijlage 3 Akoestisch onderzoek verkeerslawaai en GEPU.

5.4.3 Conclusie

Gevaar

Uit de beoordeling van de richt afstanden, uitgaande van het omgevingstype 'gemengd gebied', blijkt

dat bij twee milieu belastende activiteiten niet voldaan wordt aan de maximale richtafstand geldend voor gevaar. Voor deze bedrijfslocaties is aangetoond waarom afwijking van de richtafstand aanvaardbaar is. Op basis van de situering van de risicobronnen van het LPG tankstation, de afstand van het hoofdgebouw van de Horeca Groothandel tot het woongebouw en de getroffen akoestische maatregelen aan de woningen om wederzijdse overlast of belemmeringen te voorkomen vormen nabijgelegen bedrijven en daarbij behorende milieuzoneringen geen belemmering voor de gewenste ontwikkeling.

Geluid

Het treffen van maatregelen bij de bron of in de overdracht wordt niet als effectief, dan wel passend beoordeeld. Maatregelen aan de woningen worden binnen het ontwerp inpasbaar geacht. Vanwege de korte afstand van circa 10 meter van het bouwplan tot het bestaande bedrijf GEPU, een groothandel in (deels bederfelijke) levensmiddelen en dranken, is een geluidsonderzoek uitgevoerd naar de invloed van geluid door activiteiten van GEPU. Dit onderzoek is gevoegd bij het bestemmingsplan zie bijlage4 en 5.

Op grond hiervan zijn aan het bestemmingsplan regels verbonden waaraan de bouwaanvraag moet worden getoetst. Met betrekking tot het waarborgen van een goed akoestisch leefmilieu in het kader van bedrijven en milieuzonering is in artikel 4.4 lid 2 van dit bestemmingsplan een voorwaardelijke verplichting opgenomen. Ten aanzien van de activiteiten van GEPU worden in dit bestemmingsplan eisen gesteld aan het langtijd gemiddelde geluidsniveau aan de gevels waaraan moet worden voldaan. Hierdoor is een goed woon en leefklimaat gewaarborgd.

5.5 Externe veiligheid

Voor het onderhavige project is een onderzoek externe veiligheid uitgevoerd. Het onderzoek is uitgevoerd door Agel adviseurs. Het projectgebied dient aangemerkt te worden als een milieugevoelige functie. Voor de realisatie van deze woonfunctie is een goed woon- en leefklimaat gewenst. Als beoordelingskader is uitgegaan van het omgevingstype gemengd gebied. Dit omgevingstype is van toepassing op een ruimtelijke ontwikkeling waar sprake is van een menging van gebruiksfuncties. De keuze voor het omgevingstype gemengd gebied is gebaseerd op grond van het bestaande bedrijfsmatig gebruik van de omliggende percelen alsmede de invloed van het wegverkeer van de gebiedsontsluitingswegen op het heersende akoestisch klimaat.

Er zijn twee activiteiten waarbij de maximale afstand ten opzichte van het projectgebied wordt overschreden. Dat zijn het tankstation aan de Beneluxlaan en de horecagroothandel GEPU. Voor het tankstation geldt dat er LPG aflevering plaatsvindt.

Voor het LPG tankstation wordt de richtafstand van 50 meter bepaald door het aspect gevaar; de aflevering van LPG. De richtafstand van de overige aspecten is maximaal 10 meter. Een LPG tankstation betreft een inrichting die valt onder de werkingssfeer van het Besluit externe veiligheid inrichtingen. Op basis van dat besluit dient getoetst te worden aan de grenswaarden voor het plaatsgebonden risico (PR) en de oriëntatiewaarde van het groepsrisico. Daarnaast dient een verantwoording plaats te vinden van de mogelijkheden tot zelfredzaamheid en bestrijdbaarheid. Voor het LPG tankstation zijn de maatgevende risicobronnen het vulpunt van het LPG reservoir en het LPG reservoir zelf. Deze risicobronnen zijn niet gelegen in de directe omgeving van het LPG tankstation maar ten noorden van het LPG tankstation, aan de Europalaan. De afstand van deze risicobronnen tot het plangebied bedraagt circa 320 meter. Uit de risicokaart blijkt dat de PR 10-6 contouren van het LPG-tankstation niet over de locatie zijn gelegen, waardoor het PR geen belemmering oplevert voor het bouwplan. Voor de berekeningen voor het groepsrisico is het invloedsgebied van belang. Het invloedsgebied van een LPG-tankstation is 150 meter rond het vulpunt en het reservoir. Het bouwplan wordt ruim buiten deze afstand gesitueerd, waardoor het groepsrisico eveneens geen belemmering oplevert. Gelet op het voorgaande levert het aspect gevaar voor het LPG-tankstation geen belemmering op en zodoende aanvaardbaar wordt geacht om binnen de richtafstand het bouwplan te realiseren.

De richtafstand voor gevaar voor een groothandel wordt bepaald door het gebruik van koelinstallaties. Voor de betreffende bedrijfslocatie van GEPU komt geen vermelding voor op de landelijke risicokaart. Op basis hiervan is het aannemelijk dat er geen koelinstallatie aanwezig is welke gevaarlijke stoffen bevat. In het kader van een goede ruimtelijke ordening is dit middels een dossierbeoordeling vastgesteld. Verder zijn er geen risicobronnen die van belang zijn voor het plangebied. De A12 en het ARK liggen daarvoor op te grote afstand.

Conclusie

Als gevolg van de voorgenomen ontwikkeling is er geen sprake van belangrijke nadelige milieugevolgen ten aanzien van het aspect veiligheid.

5.6 Luchtkwaliteit

5.6.1 Kader

Luchtkwaliteit heeft betrekking op luchtverontreiniging door gasvormige stoffen en verontreiniging van de lucht met stof, door met name verkeer. De luchtkwaliteit beïnvloedt in belangrijke mate de kwaliteit van de woon- en leefomgeving. Wegverkeer is samen met de hoge achtergrond concentratie in Utrecht, in belangrijke mate van invloed op de luchtkwaliteit. In november 2007 is de wijziging van de Wet milieubeheer met betrekking tot luchtkwaliteit in werking getreden. Deze wetswijziging staat bekend als de "Wet luchtkwaliteit". Deze wet vervangt het Besluit luchtkwaliteit 2005. Op basis van deze wet, opgenomen in artikel 5.16 lid 1 Wet milieubeheer, dient het bevoegd gezag bij het vaststellen van een bestemmingsplan dat gevolgen kan hebben voor de luchtkwaliteit, rekening te houden met de effecten op de luchtkwaliteit.

Toets "Niet in betekenende mate"

Het zijn met name fijnstof en NO2 die in Nederland zorgen voor overschrijdingen van de grenswaarden. Uit epidemiologische studies blijkt dat het wonen nabij (snel)wegen nadelig is voor de gezondheid (1). Er bestaat een direct gezondheidseffect aan de longen als gevolg van blootstelling aan te hoge concentraties fijnstof en NO2.

Daarnaast gaat het ook om de gasvormige componenten benzeen (C6H6), koolmonoxide(CO), ozon (O3) en zwaveldioxide (SO2). Door verkeersbewegingen wordt fijnstof en NO2 geëmitteerd; deze stoffen zijn dus relevant voor dit luchtkwaliteitsonderzoek. Voor de overige stoffen geldt dat de achtergrondconcentraties in Nederland al lange tijd dermate laag zijn, of door de verkeersbewegingen niet worden geëmitteerd, dat zij in een luchtkwaliteitsonderzoek niet meegenomen behoeven te worden.

Het begrip "Niet in betekenende mate" (NIBM) is opgenomen in een AMvB (Besluit NIBM) en een ministeriële regeling (Regeling NIBM). Een project is NIBM als aannemelijk is dat het project een toename van de concentratie veroorzaakt van maximaal 3% van de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie. Dit begrip maakt ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk in overschrijdingssituaties. Elk project dat NIBM bijdraagt aan de verslechtering van de luchtkwaliteit kan uitgevoerd worden. Binnen gestelde omvang grenzen is geen toetsing aan de grenswaarden van de luchtkwaliteit noodzakelijk. Voor PM10 en NO2 is de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie gelijk aan 40 ìg/m3. Een bron draagt niet in betekenende mate bij als de bijdrage van deze bron aan de achtergrond concentratie voor PM10 of NO2 kleiner is of gelijk is aan 1,2 ìg/m3.

5.6.2 Plansituatie

In het kader van onderhavige ontwikkeling is een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd om aan te tonen of er kan worden voldaan aan de luchtkwaliteitseisen uit de Wet milieubeheer. Het onderzoek is uitgevoerd door Buro Blauw Luchtonderzoek en advies zie Bijlage 6 Onderzoek luchtkwaliteit. Er is gebruik gemaakt van de NIBM-tool. Met de NIBM-tool kan worden berekend of de verkeerstoename door het project 'niet in betekenende mate' zijn.

5.6.2.1 Conclusie

Het beleid in de Merwedekanaalzone is erop gericht het autoverkeer zoveel mogelijk terug te dringen. Voor deelgebied 6 betekent de omzetting van kantoren naar woningen juist dat er minder verkeer in de spits vaststaat omdat het woonverkeer een andere richting kiest (het gebied uit) dan het werkverkeer (het gebied in). Doorstromend verkeer veroorzaakt minder luchtvervuiling dan stokkend verkeer. De toename in verkeersbewegingen als gevolg van de beoogde woningbouw is vastgesteld op 661 mvt per etmaal. De NIBM-tool 2018 berekent voor deze bewegingen als maximale bijdrage 0,48 µg/m3 NO2 en 0,10 µg/m3 PM10. Voor beide componenten is dit lager dan 1,2 ìµg/m3 ofwel 3% van de jaargemiddelde grenswaarde. Dit is binnen de wettelijk normen. De bijdrage van de toename in verkeersbewegingen aan de heersende achtergrondconcentratie is daarmee Niet In Betekenende Mate. Het project voldoet hiermee aan de luchtkwaliteitseisen uit de Wet milieubeheer.

5.7 Bodem

5.7.1 Bodemkwaliteit

Het gemeentelijk bodembeleid gaat uit van de volgende algemene uitgangspunten:

- Bodembescherming
  Nieuwe bodemverontreiniging moet worden voorkomen en indien er toch bodemverontreiniging ontstaat moet de bodem direct worden gesaneerd. Dit speelt met name bij bedrijfsmatige activiteiten en/of calamiteiten.
- Bodemsanering
  Ernstig verontreinigde locaties dienen te worden gesaneerd indien er tevens sprake is van milieuhygiënische risico's. Bij immobiele verontreiniging in de bovengrond die zich niet kan verspreiden (zoals zware metalen en PAK) wordt uitgegaan van een zogenoemde functiegerichte benadering. Dit houdt in dat de kwaliteitseisen die aan de bodem worden gesteld afhankelijk zijn van de (toekomstige) bestemming van de locatie. Bij mobiele verontreiniging die zich via het grondwater kan verspreiden, wordt mede afhankelijk van de kosteneffectiviteit, zoveel mogelijk verwijdering van de verontreiniging nagestreefd. Een ander uitgangspunt is dat bij nieuw in te richten gebieden of terreinen hogere eisen worden gesteld aan de bodemkwaliteit dan bij milieuhygiënisch onvermijdbare saneringen in gebieden waar geen nieuwe inrichting plaats vindt. Bij nieuwe situaties ligt het criterium voor saneren bij ernstige verontreiniging.
- Bodembeheer
  Bij hergebruik van (schone of licht verontreinigde) grond wordt uitgegaan van het principe "wat schoon is moet schoon blijven" en "wat vies is mag niet viezer worden". Waar mogelijk wordt een verbetering van de kwaliteit nagestreefd, zodat de bodem duurzaam geschikt wordt voor elk gewenst gebruik.

Bij een aanvraag om omgevingsvergunning, een functiewijziging of aan- dan wel verkoop dient een bodemonderzoek conform de NEN 5740 verricht te worden. Op basis van dit onderzoek wordt beoordeeld of de locatie geschikt is voor de geplande functie of dat er nog een nader onderzoek of misschien zelfs een bodemsanering noodzakelijk is voordat de locatie geschikt is voor de geplande functie.

De resultaten van het onderzoek dienen bij de in te dienen bouwaanvraag te worden overlegd voor deze in behandeling wordt genomen. Hierbij dient te worden aangetoond dat de grond ter plaatse geschikt is voor de uitoefening van de functie. In het gemeentelijk bodem informatiesysteem AV Besure is onderzocht of in het gebied ernstige gevallen van bodemverontreiniging aanwezig zijn.

- Relevante informatie uit bodem informatiesysteem over historisch bodemgebruik.
- Zijn er in het plangebied verontreinigde locaties aanwezig
- Aangeven wat bekend is van bodemkwaliteit, wat is gesaneerd, wat eventueel potentieel risico is vanwege huidig gebruik.

5.7.2 Plansituatie

Uit Bijlage 7 Verkennend bodemonderzoek aan de Eendrachtlaan te Utrecht (Milieutechniek ZVS Eemnes BV, 9 mei 2017, BO17131 blijkt het volgende:

- Er zijn boringen verricht rondom een kantoorpand en een parkeerplaats;
- Bij een eerder onderzoek uit 2006 zijn plaatselijk lichte tot matige verontreinigingen aangetoond in puinhoudende grond.
- Bij dit onderzoek zijn geen verontreinigingen aangetroffen, met uitzondering van een licht verhoogd gehalte aan barium in het grondwater.
- Bij één boring (nummer 2) is koolas aangetroffen en deze boring is gestaakt.

Op dit moment zijn er geen belemmeringen te verwachten. Voor de herontwikkeling naar wooneenheden wordt het volgende opgemerkt:

- Er is niet inpandig geboord. Na sloop van het gebouw is er (bv o.a. voor de omgevingsvergunning) aanvullend bodemonderzoek nodig conform de NEN5740. Er wordt een parkeerkelder aangelegd met daaronder een wko-installatie. Bij afvoer van grond is meer inzicht in de bodemkwaliteit nodig (mogelijk ook naar eventuele aanwezigheid van asbest, i.v.m. puinhoudende bovengrond uit eerder bodemonderzoek).
- Er zijn gedempte sloten aanwezig op het terrein. Bij graafwerkzaamheden moet men alert zijn op onvoorziene verontreiniging van het dempingsmateriaal. In de directe omgeving zijn een

garagebedrijf en tankstation aanwezig, maar er zijn geen aanwijzingen dat er verontreiniging is, ten gevolge van deze activiteiten.
- Bij hergebruik van grond gelden de (toepassings)eisen uit de Nota bodembeheer 2017-2027, voor het plangebied is dit woonkwaliteit.
- Het terrein bevindt zich in de dynamische zone van het Gebiedsplan gebiedsgericht grondwaterbeheer. Dit betekent dat er diepere grondwater verontreinigingen met vluchtige stoffen aanwezig zijn en dat er een diepte beperking voor bodemenergie of boringen geldt tot circa 50 m-mv. Bij een grondwateronttrekking of bemaling moet men rekening houden met saneringsmaatregelen, of er kan aansluiting worden gezocht bij de aanpak van het Gebiedsplan.
- Op basis van de bodemopbouw is het terrein minder gevoelig voor zettingen.
- Er is sprake van archeologische verwachting volgens de archeologische waardenkaart. Afhankelijk van de mate van verstoring kan er een onderzoek/vergunning noodzakelijk zijn.
- Het is verstandig om ook het toekomstig ondergronds ruimtegebruik (b.v. voor archeologie, bodemenergie, waterberging, boomwortels, kabels en leidingen, riolering, parkeerkelders, infrastructuur) inzichtelijk te maken, om vooraf te kunnen sturen op eventuele knelpunten met (ander) ondergronds en bovengronds gebruik.

5.7.3 Conclusie

De conclusie is dat, met inachtneming van de hierboven genoemde aandachtspunten, er geen milieutechnische belemmering is voor de voorgenomen herontwikkeling.

5.8 Natuurbescherming

5.8.1 Kader

Op grond van de Wet natuurbescherming moeten initiatiefnemers onderzoek doen naar de effecten van hun activiteiten op beschermde dier- en plantensoorten en beschermde gebieden. Bij het vaststellen van (wijzigingen in) een bestemmingsplan moet van tevoren duidelijk zijn dat de Wet natuurbescherming niet in de weg staat aan de uitvoering van het plan. Daarnaast moet worden gekeken naar de regels in de Provinciale Ruimtelijke Verordening Provincie Utrecht en de Provinciale Verordening Natuur en Landschap provincie Utrecht 2017.

Beschermde dier- en plantensoorten
Voorafgaand aan de vaststelling van een bestemmingsplan moet er worden onderzocht:

4. of er beschermde soorten voorkomen in het plangebied;
5. of er verbodsbepalingen uit de Wet natuurbescherming worden overtreden;
6. of er vrijstellingen gelden of dat er een ontheffing nodig is.

Als er een ontheffing nodig is, moet aannemelijk zijn dat deze verleend zal worden. Daarnaast moet er duidelijkheid zijn over eventuele ontheffingsvoorwaarden en het treffen van mitigerende maatregelen.

Op basis van het gemeentelijk beleid dient ook aangetoond te worden dat er natuurinclusief gebouwd wordt, bij voorkeur door – naast verblijfplaatsen voor huismus, gierzwaluw en vleermuizen – ook zoveel mogelijk met inheemse beplanting te werken in binnentuinen en op groene daken.

Beschermde gebieden
Natura 2000-gebieden
Bij het opstellen van een bestemmingsplan wordt door middel van een zogenaamde 'voortoets' bekeken of een passende beoordeling van dat plan moet worden gemaakt. Een passende beoordeling moet worden gemaakt als de waarschijnlijkheid of het risico bestaat dat het plan significante gevolgen heeft voor een of meerdere Natura 2000-gebieden (al dan niet in combinatie met andere plannen of projecten).

Het bestemmingsplan kan in beginsel alleen worden vastgesteld als er zekerheid bestaat dat de natuurlijke kenmerken van het betreffende gebied niet worden aangetast.

Als er een passende beoordeling nodig is, geldt er ook een plan-merplicht (art. 7.2a Wm).

Als het plan een herhaling of voortzetting is van een plan of project waarvoor al eerder een passende beoordeling is gemaakt, hoeft er niet opnieuw een passende beoordeling te worden

gemaakt (voor zover deze redelijkerwijs geen nieuwe gegevens of inzichten kan opleveren over de significante gevolgen ervan).

Nationaal Natuur Netwerk (v.m. EHS) en Groene Contour
In de Provinciale Ruimtelijke Verordening (artikelen 4.11 en verder) zijn regels vastgelegd waar (afwijkingen) van bestemmingsplannen aan moeten voldoen. Daarnaast moet er worden voldaan aan de Verordening Natuur en Landschap Provincie Utrecht 2017 (m.n. landschapselementen, art. 5.1.4 VNL).

Stikstof depositie
Voor het bestemmingsplan zal aangetoond moeten worden dat er als gevolg van de ontwikkeling geen negatieve effecten zullen zijn op de omliggende Natura2000-gebieden. Een van de aspecten waarop getoetst dient te worden is stikstof depositie. Het wettelijk kader rondom stikstof depositie werd gevormd door het PAS (Programma Aanpak Stikstof depositie), waarin ontwikkelingsruimte voor bouwprojecten beschikbaar werd gemaakt. Echter heeft de Raad van State 29 mei 2019 geoordeeld dat het Programma Aanpak Stikstof (PAS) niet als basis voor toestemming voor activiteiten mag worden gebruikt.

Na het wegvallen van het PAS moet middels een berekening aangetoond moeten worden dat de stikstofdepositiebijdrage van het plan 0,00 mol/ha/jr of lager (afname van depositie) is. Hiertoe is met behulp van de nieuwe Aeriuscalculator een berekening gedaan zie Bijlage 10 Aeriusberekening stikstof , Bijlage 11 Aanlegfase en BijlageBijlage 12 Gebruiksfase.

5.8.2 Plansituatie

Beschermde soorten

Binnen de planlocatie staat een kantoorpand. Het voornemen is om het kantoorpand te slopen, zodat er ruimte kan worden gemaakt voor nieuwbouw van appartementen. Voor de ruimtelijke plannen wordt een ruimtelijke procedure doorlopen. Onderdeel van de procedure is een onderzoek naar de potentiële aanwezigheid van beschermde soorten en het maken van een analyse van de mogelijke effecten op die soorten, als gevolg van de werkzaamheden. Hiervoor is door bureau Els & Linde op 17 september 2017 een Quick scan ecologie uitgevoerd. Het rapport dat is opgenomen in Bijlage 8 geeft een beschrijving van het oriënterend onderzoek naar de effecten op natuurwaarden.

Tijdens de inventarisaties in 2018 zijn geen aanwijzingen gevonden voor de aanwezigheid van een broedpaar van de slechtvalk. Het nest – dat tijdens het eerdere hierboven genoemde onderzoek was aangetroffen – is niet opnieuw gevonden. Waarschijnlijk is het nest tijdens de winter gevallen. Dat wijst op een niet bewoond nest. Het nader onderzoek is op genomen in de Bijlage 9 Afdoend onderzoek slechtvalk.

Om een goed oordeel te geven over de potentieel aanwezige beschermde planten en dieren, is het onderzoek op 21 april 2020 geactualiseerd door een ecoloog van bureau Els & Linde. Terplekke is beoordeeld of er beschermde soorten of Utrechtse soorten aanwezig kunnen zijn, die schade kunnen ondervinden van de geplande ontwikkelingen. Daarbij is gezocht naar sporen van dieren en is op basis van de begroeiing en de opbouw van het landschap, geschat of er beschermde soorten aanwezig kunnen zijn. De effecten worden beoordeeld als gevolg van de veranderde omgeving en het veranderde gebruik. Verder wordt geanalyseerd of de werkzaamheden die noodzakelijk zijn om de veranderingen te bereiken, een effect veroorzaken.

De planlocatie ligt op ruim 2 kilometer afstand van de gebieden die onderdeel uitmaken van het Natuurnetwerk Nederland (NNN). Op grotere afstand – ruim 8 kilometer – van de planlocatie, ligt het beschermde Natura 2000-gebied Oostelijke Vechtplassen.

Uit de resultaten van de het nader onderzoek en de tweede quick scan ecologie is gebleken dat de slechtvalk niet meer is aangetroffen in het gebied.

Beschermde gebieden

Uit berekeningen voor de aanleg- en gebruiksfase blijkt dat er geen sprake is van stikstofdeposities op Natura 2000 die hoger zijn dan 0,00 mol/ha/jr. Derhalve is er geen vergunning nodig in het kader van de Wet natuurbescherming. De AERIUS-berekeningen zijn als bijlagen 10, 11 en 12 opgenomen in het bestemmingsplan. De uitkomsten van de AERIUS-berekeningen dienen 5 jaar te worden bewaard, zodat bij controle kan worden aangetoond dat dit aspect is onderzocht.

Utrechtse soorten

Binnen de projectlocatie zijn geen soorten gevonden die vermeld zijn op de Utrechtse soortenlijst. In de nabije omgeving is de paddenstoel franjeameniet, en de bruine kikker en de gewone pad gevonden. De aanplant van eiken en/of beuken rondom het gebouw zouden de populatie franjeameniet kunnen versterken mits de juiste bodemomstandigheden voor deze bomen aanwezig zijn. In de verdere planuitwerking zal dit worden onderzocht. Op de projectlocatie komt geen water wat geschikt is voor amfibieën.

Het pand wordt voorzien van een binnentuin. Deze zal voor een deel beplant worden met inheemse vaste planten waar Utrechtse soorten als de grote klokjesbij en de lathyrusbij hun voedsel op verzamelen. Vlinders en andere insecten liften hier op mee. Deze insecten dienen weer als voedselbron voor broedvogels die nu ook een plek hebben in de struiken op het terrein. De aanplant van verschillende soorten inheemse struiken en bomen zal zorgen voor het behoud van hun leefgebied en een levendige binnentuin. Verlichting wordt alleen functioneel toegepast, het gebouw wordt niet aangestraald.

Diervriendelijk bouwen

In de anterieure overeenkomst is vastgelegd dat er natuurinclusief gebouwd zal worden, dat wil zeggen met mogelijkheden voor permanente verblijfplaatsen (ingebouwde kasten) voor bijvoorbeeld vleermuizen, huismus en gierzwaluw. Ook wordt in de uitwerking gekeken naar de mogelijkheid voor een slechtvalkkast.

5.8.3 Conclusie

Er is geen ontheffing van de Wet natuurbescherming nodig. Er is geen compensatie of mitigatie nodig. De depositiebijdrage is < 0,00 mol/ha/jr. De ontwikkeling is meldings-/vergunningsvrij in het kader van de Wnb.

5.9 Bomen

5.9.1 Kader

Bomen voor de leefbaarheid in de stad voor mens en dier. Bomen helpen bij het aanpassen aan klimaatwisselingen (verkoeling bij hitte en waterberging bij veel wateroverlast). Bomen zijn belangrijk voor de ruimtelijke kwaliteit, geven een plek identiteit en dragen bij aan de herkenbaarheid van de stad. De gemeente geeft extra aandacht aan monumentale bomen op privéterrein. Het doel is meer volwassen bomen in 2030 dan in 2009. Ten slotte wil de gemeente een heldere afweging kunnen maken rondom bomen in projecten.

Alle ruimtelijke plannen moeten een bomenparagraaf hebben die informatie biedt om een zorgvuldige afweging te maken door het bestuur.

Als bomen moeten wijken en verplanten niet mogelijk is, wordt per project bepaalt hoe de waarde van de bomen wordt teruggebracht: herplant of compensatie.

5.9.2 Plansituatie

In opdracht van Oké vastgoedgroep B.V. is door Copijn Boomspecialisten B.V. een boominventarisatie uitgevoerd bij veertig bomen rond het kantoorgebouw aan de Eendrachtlaan 10 te Utrecht. De rapportage is opgenomen in Bijlage 13 Bomeninventarisatie. Aanleiding van het onderzoek betreft de voorgenomen nieuwbouw op het terrein. Op het terrein bevinden zich meerdere bomen. Deze bomen vormen door hun standplaats mogelijk een knelpunt in relatie tot de voorgenomen werkzaamheden.

De veertig onderzochte bomen staan op en rond een parkeerplaats aan de Eendrachtlaan 10 te Utrecht met de entree aan de Vliegend Hertlaan. Het parkeerterrein heeft een klinkerverharding. De bomen staan in rijen in smalle stroken die veelal zijn gevuld met een laag kiezels of enige beplanting. Eén boom staat in gras. Elf bomen staan dicht tegen een betonnen rand.

Geen van de bomen heeft een monumentale status bij de gemeente. Geen van de bomen heeft een beeldbepalend effect op zijn omgeving. De aanwezige bomen hebben op de linden na, een beperkte

esthetische waarde. De zeven lindes hebben bij gelijkblijvende groei omstandigheden een hoge toekomstverwachting. De overige bomen zijn niet behoudenswaardig.

De boswilg had een forse stam, maar is recent afgezaagd op maaiveldhoogte. Wilgen zijn sterk regeneratief en de stobbe is weer uitgelopen. Zonder vervolg snoei zal hier op den duur een meerstammige boom ontstaan. Een alternatief is het uitfrezen van de stobbe.

Geen van de bomen is vergunningplichtig voor kap. Bij de gemeente Utrecht zijn bomen vergunningplichtig als de stammen een diameter hebben van meer dan 15 cm gemeten op 130 cm hoogte en de bomen ouder zijn dan 50 jaar.

De linde is een boomsoort die over het algemeen gunstig reageert op verplanting. Deze lindes zijn gesnoeid als vormboom wat de verplantbaarheid bevordert. Zij kunnen waarschijnlijk goed worden verplant met de verplantschep. Bij verplanten waarbij aan de stam wordt gehesen moet worden gecontroleerd of de kluit voldoende compact is en niet uiteenvalt.

De bolesdoorns verkeren deels in een verminderde condities. Dit maakt ze esthetisch minder interessant en minder waardevol. Verplanten wordt niet geadviseerd, omdat bij aanplant van een jonge bolesdoorn na een paar jaar hetzelfde, of zelfs een beter beeld wordt verkregen dan deze bolesdoorns nu bieden. Het is daarom aan te raden om te investeren in nieuwe bomen met een goede groeiplaats.

De jonge eiken en populieren zijn spontaan opgegroeid en hebben deels vergroeiingen met het hek. Verplanten worden niet geadviseerd.

De bomeninventarisatie van juli 2018 telt in totaal 40 bomen in het plangebied, waarvan 14 van matige of slechte kwaliteit zijn. Van de 26 bestaande bomen met voldoende kwaliteit zijn er 11 te verplanten waaronder 4 Lindes.

5.9.3 Conclusie

Bomen die niet verplaatst kunnen worden zullen worden gecompenseerd met bomen van voldoende grootte zodat uiteindelijk weer 26 bomen in het gebied terug komen. Dit is onderdeel van het inrichtingsplan buitenruimte, dat in overleg met de gemeente wordt opgesteld. Hierin wordt ook voorzien in een aantal nieuwe bomen.

5.10 Water

5.10.1 Kader

Met de watertoets (zie Bijlage 19 Waterparagraaf) wordt beoogd de waterbeheerders vroegtijdig in het ruimtelijke ordeningsproces te betrekken waardoor het water een evenwichtige plaats krijgt in ruimtelijke plannen. Een evenwichtige plaats houdt in dat in elk plan de negatieve effecten voor de waterhuishouding ten gevolge van ruimtelijke ontwikkelingen -waar mogelijk- moeten worden voorkomen. De resultaten van de watertoets worden weergegeven in deze paragraaf. Deze paragraaf is opgesteld in overleg met het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden (HDSR).

5.10.2 Plansituatie

Het plangebied Concorde is gelegen binnen de bebouwde kom. In het oosten van het plangebied bevindt zich het Merwedekanaal

De herontwikkeling ziet toe op de percelen kadastraal bekend gemeente Utrecht, sectie R, perceelnummers 661 en 1251. De gronden hebben een gezamenlijk oppervlakte van 4.660 m² (bron: Kadaster). In de bestaande situatie is het plangebied vrijwel volledig verhard en bebouwd. Het bebouwde en verharde oppervlak neemt in de toekomstige situatie met onderhavig plan niet (substantieel) toe. Voor aansluiting op de riolering geldt dat een gescheiden stelsel wordt gehanteerd.

Bij het berekenen van de bergingscapaciteit voor infiltratie voorzieningen is uitgegaan van een bui van 45 mm per m2 afgekoppeld verhard oppervlak. Dit komt neer op het realiseren van een minimale waterbergingscapaciteit van circa 113 m. (0,045 x2.514). o Voor het hele plangebied is de doelstelling om een bui van 80 mm / uur te kunnen verwerken zonder dat er schade ontstaat.

In de nieuwe situatie worden de volgende oppervlakten gehanteerd:

Onderdeel	Oppervlakte (m²)

Oppervlakte terrein rondom binnen de erfgrens (bron: architect)	4.657
Terrein	1.058
Footprint Concorde	3.599
Oppervlakte daktuin (incl. oppervlakte onder de onderdoorgang)	1.688
Dak Carre	689
Buitenruimte setback Carre	241
Dak Toren	782

Er wordt een binnentuin en een daktuin gerealiseerd.

- De binnentuin wordt voorzien van een hydratie/drainage laag. Dit wil zeggen dat regenwater wordt opgevangen en benut wordt voor hydratie van de groene bovenlaag. Verder heeft dit systeem een grote waterbuffer, waardoor regenwater vertraagd afgegeven wordt op het riool.;
- De daktuin omvat 1.700m² en vormt een aanzienlijke waterbuffer voor opvang van regenwater (ca. 70 liter per m²);
- Een aansluiting op het riool blijft nodig.

Relevant beleid

Bij de planvorming zijn er verschillende partijen betrokken met betrekking tot water.

- Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden (belangrijkste beleidsnota's: Waterbeheerplan 'waterkoers 2016-2021' en Waterstructuurvisie, Keur en Legger)
- Provincie Utrecht (Provinciaal waterplan, Grondwaterplan, provinciale milieuverordening)
- Gemeente (Waterplan, GRP, Milieuplan)

Gemeentelijk beleid

De gemeente heeft de taak de volksgezondheid en het milieu te beschermen en om wateroverlast te voorkomen. Zo heeft zij de plicht om te zorgen voor het afvalwater, hemelwater en grondwater. Met het waterbeleid wil de gemeente rekening houden met alle manieren waarop mensen van water gebruik maken, zorgen voor een goede afvoer en voor een goed natuurbeheer.

- Het afvalwater van alle bebouwing wil de gemeente Utrecht op een veilige wijze, zonder risico’s voor de volksgezondheid en het milieu verwerken.
- Het hemelwater dat andere eigenaren niet op hun terrein kunnen verwerken moet de gemeente verwerken zonder dat er wateroverlast ontstaat.
- Grondwateroverlast in openbaar gebied wil de gemeente voorkomen en daar waar het nu nog voorkomt structureel verminderen.

De gemeente werkt met andere overheden aan het klimaatbestendiger maken van de regio. Samen met de waterschappen wil de gemeente ook zorgen voor veilig, gezond en aantrekkelijk oppervlaktewater, waarlangs je goed kunt wonen, werken en recreëren.

Basisprincipes omgaan met water:

- Klimaatbestendige leefomgeving (ruimtelijke adaptatie)
- Vasthouden - bergen - afvoeren (water kwantiteit)
- Schoon houden - scheiden - zuiveren (waterkwaliteit)

Beleid hemel- en afvalwater

Bij de afvoer van overtollig hemelwater is infiltratie van water in de bodem het uitgangspunt, omdat dit het meest duurzaam is. Oppervlakkige afvoer naar de infiltratievoorziening en infiltratie via wadi's heeft daarbij de voorkeur. Als oppervlakkige infiltratie niet mogelijk is, is ondergrondse infiltratie door middel van bijvoorbeeld een infiltratieriool een optie. Als infiltratie niet mogelijk is, kan hemelwater via een bodempassage worden geloosd op oppervlaktewater. Schoon hemelwater (bijvoorbeeld vanaf

dakoppervlakken) kan direct worden afgevoerd naar oppervlaktewater. Speciale aandacht wordt besteed aan duurzaam bouwen en een duurzaam gebruik van de openbare ruimte om een goede kwaliteit van het afgekoppelde hemelwater te garanderen. Bij het infiltreren van schoon hemelwater in de bodem (afkoppelen) kan het afvalwater worden afgevoerd naar het vuilwaterriool/DWA.

Water in relatie tot de ruimtelijke ontwikkeling

De ruimtelijke ontwikkelingen hebben weinig tot geen gevolgen voor het huidige watersysteem. In het kort gaat het om:

- Het verhard oppervlak neemt gering toe (Zie de Keur bepalingen voor de grenswaarden). Deze geringe toename van verhard oppervlak heeft weinig gevolgen voor het watersysteem. Het bestaande watersysteem kan tijdens een hevige regenbui al het hemelwater vanaf dit oppervlak verwerken en bergen
- Het bestaande oppervlaktewater wordt niet aangepast.
- Water wordt niet buiten het plangebied geborgen.
- Er vindt geen lozing plaats van verontreinigingen en/of verontreinigd water naar oppervlaktewater.
- Het plangebied ligt niet op of nabij een waterkering of belangrijke watergang.
- Het plangebied ligt niet nabij een rioolwaterzuiveringsinstallatie (rwzi) of rioolpersleiding.

Afvoer hemelwater

Hemelwater wordt geïnfiltreerd in de bodem. In het waterbeleid is afvoer van overtollig hemelwater door middel van infiltratie in de bodem het uitgangspunt. Oppervlakkige afvoer naar de infiltratievoorziening en infiltratie via wadi's heeft daarbij de voorkeur. Als oppervlakkige infiltratie niet mogelijk is, is ondergrondse infiltratie door middel van bijvoorbeeld een infiltratieriool een optie. Afvalwater kan worden afgevoerd naar vuilwaterriool/DWA-riool.

Hemelwater wordt via een gemengd stelsel afgevoerd. Voor nieuwbouw is dit ongewenst vanuit het gemeentelijk en waterschapsbeleid.

Afvalwater

Afvalwater wordt als volgt afgevoerd: Afvalwater wordt verwerkt middels het reeds aanwezige gemengde rioolstelsel.

Ondergrondse bouwwerken

Het plan is om ondergrondse bouwwerken aan te leggen. Deze bouwwerken dienen waterdicht te worden uitgevoerd. Permanente onttrekking van grondwater is niet toegestaan. Daarnaast mogen geen deklagen doorsneden worden, waardoor grondwater stromen worden verstoord.

5.10.3 Verslaglegging van gevoerd overleg gemeente - waterbeheerder

Het watertoetsproces voor het project Concorde Utrecht is op 13 april 2018 digitaal doorlopen via www.dewatertoets.nl. Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden is via deze weg door de initiatiefnemer van de ruimtelijke ontwikkeling op de hoogte gebracht van de plannen.

Op 13-4-2018 heeft het waterschap aangegeven akkoord te zijn met de inhoud van voorliggende waterparagraaf Bijlage 20 Wateradvies . Op basis van uw ingevoerde gegevens blijkt dat de ruimtelijke ontwikkeling voldoet aan onze belangrijkste minimale voorwaarde: "het standstill beginsel". Dit beginsel houdt in dat door het plan geen verslechtering van de waterhuishouding ontstaat. De ontwikkelingen die door het plan mogelijk worden gemaakt, hebben een geringe invloed op de waterhuishouding en de afvalwaterketen.

5.10.4 Conclusie

Uit de digitale analyse blijkt dat er geen grote waterbelangen zijn. De ruimtelijke ontwikkeling voldoet aan de belangrijkste minimale voorwaarde: "het standstill beginsel". Dit beginsel houdt in dat door het plan geen verslechtering van de waterhuishouding ontstaat. Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden adviseert positief over het ruimtelijk plan.

5.11 Archeologie

5.11.1 Kader

In 1992 heeft Nederland het Europese Verdrag van Malta ondertekend en in 1998 geratificeerd. Doel van dit verdrag is een betere bescherming van het Europese archeologische erfgoed door een structurele inpassing van de archeologie in ruimtelijke ordeningstrajecten. Eén van de belangrijkste uitgangspunten van het Verdrag van Malta is dat archeologische waarden zoveel mogelijk in situ in de bodem bewaard dienen te blijven. Alleen als behoud in situ niet mogelijk is, wordt overgegaan tot behoud van de archeologische informatie ex situ, door middel van opgraven en bewaren in depot. Een ander uitgangspunt is dat het onderzoek naar de aanwezigheid van archeologische waarden in een zo vroeg mogelijk stadium dient plaats te vinden, zodat hiermee bij de planontwikkeling rekening gehouden kan worden. Een derde uitgangspunt is het 'de verstoorder betaalt principe'. Alle kosten die samenhangen met archeologisch onderzoek dienen worden betaald door de initiatiefnemer van de geplande bodemingrepen. Ten slotte richt het Verdrag van Malta zich tevens op een toename van kennis, herkenbaarheid en beleefbaarheid van het archeologische erfgoed.

De Erfgoedwet heeft betrekking op archeologie op het land en onder water. Samen met de toekomstige Omgevingswet maakt de Erfgoedwet een integrale bescherming van ons cultureel erfgoed mogelijk. Op grond van Hoofdstuk 9 Overgangsrecht blijft artikel 38a van de Monumentenwet 1988 van toepassing tot inwerkingtreding van de Omgevingswet. Artikel 38a schrijft voor dat in een bestemmingsplan rekening moet worden gehouden met in de grond te aanwezige dan wel te verwachten archeologische resten.

Verordening en bestemmingsplan
De gemeente Utrecht heeft ervoor gekozen ter bescherming van de archeologische waarden en verwachtingen een verordening op te stellen voor het hele grondgebied van de gemeente. In de verordening op de archeologische monumentenzorg is een vergunningenstelsel opgenomen ter bescherming van het archeologische erfgoed, waarmee de wettelijk vereiste bescherming kan worden geboden. In bestemmingsplannen wordt verwezen naar de verordening en een regel opgenomen (dubbelbestemming Waarde - Archeologie). In deze dubbelbestemming is opgenomen dat de voor Waarde- archeologie aangewezen gronden mede zijn bestemd voor de bescherming en veiligstelling van de archeologische waarden en verwachtingen. Met deze specifieke gebruiksregel wordt geregeld dat onder een met het bestemmingsplan strijdig gebruik in ieder geval wordt begrepen het handelen in strijd met de Verordening op de Archeologische Monumentenzorg. Door de verordening en de daarbij behorende archeologische waardenkaart is de bescherming van de archeologische waarden en verwachtingen in de bodem van de gemeente Utrecht gewaarborgd en zijn verstoringen van de bodem vanaf een op de archeologische waardenkaart aangegeven oppervlakte en diepte vergunningplichtig.

Gemeentelijke archeologische waardenkaart
De Archeologische Waardenkaart van de gemeente Utrecht ligt ten grondslag aan de verordening op de archeologische Monumentenzorg. Deze waardenkaart is geënt op de Indicatieve Kaart Archeologische Waarde (IKAW) van de provincie en op de kennis en ervaring opgedaan in tientallen jaren archeologisch onderzoek in de stad. Hij geeft inzicht in de ligging van beschermde archeologische Rijksmonumenten, gebieden van hoge archeologische waarde, gebieden van hoge archeologische verwachting en gebieden van archeologische verwachting en bij welk te verstoren oppervlakte en diepte een vergunningsplicht geldt. In de op de waardenkaart aangeduide gebieden waar een vergunningplicht geldt zal van toekomstige initiatiefnemers tot bodemverstorende activiteiten een inspanning vereist worden om resten uit het verleden op te laten sporen en zo nodig veilig te stellen.

Beschermde archeologische rijksmonumenten worden op grond van de Erfgoedwet beschermd. Op grond van Hoofdstuk 9 Overgangsrecht blijven paragraaf 2 en 3 van hoofdstuk II van de Monumentenwet 1988 van toepassing tot inwerkingtreding van de Omgevingswet. Hierin staat dat aantasting van de beschermde archeologische monumenten niet is toegestaan. Voor wijziging, sloop of verwijdering van een archeologisch Rijksmonument moet een vergunning worden aangevraagd waarop de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed beslist.

Gebieden van hoge archeologische waarde (rood) zijn gebieden waarvan bekend is dat er archeologische waarden zijn, maar die niet beschermd zijn als archeologisch Rijks- of gemeentelijk monument. Hier geldt een archeologie vergunningsplicht bij bodemingrepen groter dan 50 m^2 en dieper dan 50 cm. Gebieden van hoge archeologische verwachting (geel) zijn zones waar op grond van eerder uitgevoerd archeologisch onderzoek dan wel op basis van historisch geografisch onderzoek archeologische waarden te verwachten zijn (er wordt een middel hoge tot hoge dichtheid aan archeologische vondsten of sporen verwacht). Hier geldt een archeologie vergunningsplicht bij bodemingrepen groter dan 100 m^2 en dieper dan 50 cm. Bij gebieden met een archeologische

verwachting (groen) zijn de verwachtingen lager (er wordt een middel hoge dichtheid aan archeologische vondsten of sporen verwacht). Hier geldt een archeologie vergunningsplicht bij bodemingrepen groter dan 1000 m^2 en dieper dan 50 cm. Daarnaast zijn op de kaart witte gebieden aangewezen. Voor deze zones geldt geen verwachting en geen vergunningstelsel.

5.11.2 Plansituatie

In opdracht van de Oké Vastgoedgroep B.V. heeft RAAP in mei 2018 een Archeologisch onderzoek uitgevoerd in Plangebied Concorde in Utrecht, gemeente Utrecht. Het onderzoek, dat is opgenomen in Bijlage 14 is nodig in het kader van een bestemmingsplanwijziging, aangezien naar verwachting eventueel aanwezige archeologische resten bij toekomstige graafwerkzaamheden in het gebied zullen worden verstoord. Een archeologische onderbouwing met betrekking tot de eventuele aanwezigheid van archeologische waarden is derhalve verplicht conform het vigerende gemeentelijk beleid. Zoals op basis van het bureau onderzoek reeds verwacht werd, bestaat de opbouw van het plangebied uit oever- op geul- en/of bedding afzettingen. Op deze afzettingen is een 1,4 à 1,8 m dikke ophoging is aangebracht. Voor deze afzettingen gold een middel hoge archeologische verwachting voor de Bronstijd en de Ijzertijd en een hoge verwachting voor de Romeinse tijd. Tijdens het verkennend booronderzoek is de bodemopbouw en de mate van recente verstoringen van de bodem van het plangebied in kaart gebracht. Uit het onderzoek blijkt dat de afzettingen van de Houtense stroomgordel in het plangebied in het recente verleden tot een diepte van enkele decimeters tot ruim 1,5 m is verstoord. Bij de bepaling van de verstoringsdiepte is de top van oeverafzettingen in boring 3 (0,66 m +NAP) als referentieniveau gebruikt. In boring 3 en 5 is de top van de oeverafzettingen (het oorspronkelijke maaiveld van voor de ophoging) intact aangetroffen.

In deze afzettingen werden op grond van het bureau onderzoek archeologische resten verwacht. Gezien het feit dat in slechts een klein deel van het plangebied een intacte top van de oeverafzettingen is aangetroffen en vanwege het ontbreken van archeologische indicatoren in deze boringen wordt de kans dat er intacte archeologische resten in het plangebied aanwezig zijn klein geacht. Op basis van de onderzoeksresultaten wordt geen vervolgstap in het proces van de Archeologische Monumentenzorg (AMZ) noodzakelijk geacht.

Selectiebesluit gemeente Utrecht (bevoegd gezag)

De hoge en middel hoge verwachting van het plangebied is gebaseerd op de landschappelijke kenmerken en de bekende en verwachte archeologische waarden in de (directe) omgeving van het plangebied. Het plangebied ligt ten zuiden van de aangetoond romeinse Limesweg. Het booronderzoek heeft aangetoond dat in 7 van de 9 boringen de top van de oeverafzettingen niet intact bewaard is. In het zuidwesten van het plangebied is in boringen 3 en 5 een intact bodemprofiel aangetroffen waarin ook bodems aanwezig zijn in de top van de oeverafzettingen.

Hoewel er in de top van de oeverafzetting en dieper geen duidelijke laklaag en archeologische indicator is aangetroffen, is het aantal boringen dermate beperkt dat niet kan worden uitgesloten dat er in de zuidwesthoek van het terrein archeologische waarden kunnen worden aangetroffen. Het beperkte aantal boringen met een intacte bodemopbouw (2 boringen) geeft geen duidelijk uitsluitsel over de afwezigheid van eventuele archeologische waarden in de ondergrond: de afwezigheid van een laklaag en indicatoren in een dergelijk kleine steekproef is immers mogelijk niet representatief. Onder het bestaande gebouw kan tussen de bestaande heipalen wellicht eveneens archeologische waarden worden verwacht, maar die zijn wel aangetast door de heipalen en zijn niet in kaart gebracht.

Ondanks bovengenoemde beperkingen van het onderzoek wordt het advies overgenomen om geen aanvullend archeologisch onderzoek uit te voeren op deze locatie. De zone waar de bodem intact is en mogelijk nog eventueel archeologische waarden bevat is beperkt van omvang en/of de verwachting is dat deze zijn aangetast door de bestaande bebouwing (heipalen). Zonder duidelijke archeologische indicatoren is archeologisch vervolgonderzoek daarom een te sterke maatregel. Het plangebied is daarmee vrijgegeven voor de ontwikkeling.

Dit betekent echter niet dat het uitgesloten is dat er nog archeologische waarden in het plangebied aanwezig zijn in de zuidwesthoek van het plangebied en onder het bestaande gebouw of op dieper niveau. Wij blijven graag op de hoogte van de voortgang van het project en willen u vragen om ons voorafgaand aan de graafwerkzaamheden in de zuidwest zone en bij de sloop van het bestaande gebouw op de hoogte te brengen. Dit heeft geen consequenties voor het hierboven genomen besluit of voor de uitvoer of voortgang van het project.

5.11.3 Conclusie

Gezien het feit dat in slechts een klein deel van het plangebied een intacte top van de oeverafzettingen is aangetroffen en vanwege het ontbreken van archeologische indicatoren in deze boringen wordt de kans klein geacht dat in het plangebied archeologische resten aanwezig zijn. Op basis daarvan wordt in het plangebied geen nader archeologisch onderzoek geadviseerd. Indien bij de uitvoering archeologische resten worden aangetroffen, dan geldt conform artikel 5.10 van de Erfgoedwet een meldingsplicht.

Wel geldt de wettelijke meldingsplicht bij het doen van archeologische vondsten. Indien bij de uitvoering van de werkzaamheden onverwacht archeologische resten worden aangetroffen, dan dient conform artikel 5.10 van de Erfgoedwet aanmelding van de desbetreffende vondsten bij de Minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap c.q. afdeling Erfgoed, gemeente Utrecht, 030-2860000/archeologie@utrecht.nl te worden gedaan.

5.12 Kabels en leidingen

Het betreft een volledig particulier initiatief. Het eventueel aanpassen/verleggen van aanwezige kabels en leidingen ten behoeve van deze ontwikkeling is de verantwoordelijkheid van de initiatiefnemer. Gezien de benodigde graafwerkzaamheden zal in het kader van de bouwaanvraag een klic-melding worden gedaan. Voor zover bekend bevinden zich geen planologisch relevante kabels- en leidingen in het projectgebied.

5.13 Kwaliteit van de leefomgeving

Naast geluid, lucht, veiligheid en groen wordt de kwaliteit van de leef- en woonomgeving nog door een aantal andere ruimtelijke aspecten bepaald zoals wind en zon.

Hoogbouw
Wind en zon zijn elementen die ook bij hoogbouw (vanaf ongeveer 25 meter) van belang zijn. Woningen en openbare ruimten als pleinen en terrassen moeten voldoende licht- en zoninval krijgen willen ze een prettige verblijfskwaliteit hebben.

Wind

Kader

Rond hoogbouw dient vooral voor langzaam verkeer te worden voorkomen dat de wind er hinder veroorzaakt.

- zie hoogbouwnota in bijlage 1.

Plansituatie

De nieuwbouw is gelegen aan de zuidzijde van Utrecht op de kruising tussen de Beneluxlaan en de Eendrachtlaan. De omgeving van de nieuwbouw kenmerkt zich door een zone met kantoren en bedrijfspanden aan de Europalaan welke zich in noordelijke en zuidelijke richting uitstrekt en veelal woningbouw grenzend aan deze zone. Hierbij zijn er aan de Beneluxlaan en de kruisende Europalaan enkele relatief hoge gebouwen gelegen.

De nieuwbouw bestaat uit twee gebouwdelen die op een verhoogd dek zijn geplaatst. Onder dit dek bevindt zich ondermeer de parkeergarage. Het noordelijke gebouwdeel bestaat uit een toren van circa 52 meter hoog. Het zuidelijke gebouwdeel heeft een carrévorm met een hoogte van circa 24 meter hoog. Dit laatste volume omsluit een binnenplaats. Daarnaast kent dit gebouwdeel diverse doorsteken.

Middels een windstudie kan het risico op een oncomfortabele, hinderlijk of zelfs gevaarlijk windklimaat inzichtelijk worden gemaakt. Actiflow is gevraagd om voor de genoemde nieuwbouw het

windklimaat inzichtelijk te maken met behulp van berekeningen op basis van Computational Fluid Dynamics (CFD). Hierbij wordt gebruik gemaakt van de normstelling in NEN8100:2006 'Windhinder en windgevaar in de gebouwde omgeving. Het uitgevoerde onderzoek is opgenomen in Bijlage 15 Windhinder onderzoek

Conclusie

Het windklimaat nabij de nieuwbouw Concorde te Utrecht is onderworpen aan CFD-simulaties. Deze analyse geeft inzicht in windhinder en windgevaar voor voetgangers. Windhinder en windgevaar is door Actiflow inzichtelijk gemaakt conform de Nederlandse norm NEN8100:2006 'Windhinder en windgevaar in de gebouwde omgeving'. Hierbij zijn simulaties uitgevoerd voor 12 windrichtingen, waarna de resultaten zijn verwerkt met de lokale windstatistiek.

De resultaten laten zien dat er nabij de nieuwbouw geen risico op windgevaar aanwezig is. Daarnaast laat het niveau van windhinder klassen A t/m D zien in de straten rondom de nieuwbouw. Dit biedt een goed tot matig niveau voor een verkeersroute. Daarentegen kunnen entreezones mogelijk hinder ondervinden indien zij niet in windhinderklasse A of B geplaatst zijn. Hier kunnen lokaal maatregelen voorzien worden.

Het verhoogde dek kent windhinderklasse A tot en met C. Indien deze zone geschikt moet zijn voor langdurig comfortabel gebruik dan dient maximaal klasse B nagestreefd te worden. De binnenplaats van de carré kent daarentegen uitsluitend windhinderklasse A en is hiermee geschikt voor alle activiteiten.

Opgemerkt dient te worden dat de resultaten een opvallende zone op de kruising van de Europalaan en Beneluxlaan laat zien. Hier is een grote zone met windhinderklasse E en windgevaar aanwezig. Onderhavige studie is echter specifiek bedoeld voor de zone nabij de nieuwbouw Concorde, waardoor de resultaten op grotere afstand minder betrouwbaar zijn. Echter mag verwacht worden dat het windklimaat op de genoemde kruising niet optimaal zal zijn. Dit is echter een gevolg van de bestaande situatie en niet van de nieuwbouw.

Bezonning

Er is voor het plan een bezonningsstudie Bijlage 16 en Bijlage 17 gedaan. Daarnaast is er naar aanleiding van een specifieke vraag over de effecten van de bezonning op de woontoren aan de Aziëlaan als gevolg van de nieuwbouw een extra bezonningsstudie Bijlage 18 gedaan. Gesteld wordt dat de nieuwbouw leidt tot nadelige effecten voor de bezonning van de woningen in het woongebouw aan de Aziëlaan bij zonsopkomst.

Situatie

De nieuwbouw is gepland in de Merwedekanaalzone. Een gebied dat getransformeerd wordt naar een woon-werkgebied. De geplande nieuwbouw is gelegen naast een woongebouw (Citypads, Oostzijde), horecagroothandel (GEPU, Zuidzijde) en een kantoorpand met parkeervoorziening (Arbo Unie, Westzijde). Aan de Noordzijde grenst het bouwplan aan de Beneluxlaan waar de woongebouwen MAX en Lux et Pax aan gelegen zijn.

Aanpak

Om inzicht te geven in de gevolgen voor de bezonning ten gevolge van het bouwplan aan de Eendrachtlaan 10 is een bezonningsstudie gemaakt voor de maatgevende dagen 21 maart, 21 juni, 21 september en 21 december. Gedurende de dag is op elk uur tussen 8.00 uur en 20.00 uur de mogelijke bezonning in beeld gebracht.

Voor beantwoording van de specifieke vraag voor het woongebouw aan de Aziëlaan is gekeken op welke momenten (aantal dagen) het gebouw aan de Aziëlaan schaduw krijgt van de geplande nieuwbouw. Hierbij is rekening gehouden met de tijd van zonsopkomst. Ook is er nagegaan voor welke bouwlagen dit geldt.

Resultaat bezonning (algemeen)

Uit de bezonningsstudie blijkt dat er momenten zijn waarop extra schaduwwerking is te verwachten bij omliggende percelen op de gebouwen:

- Op 21 maart tussen circa 08.00 uur en 10.00 uur in de ochtend is op het kantoorgebouw van de Arbo Unie en het parkeergebouw extra schaduw te verwachten. Daarnaast is vanaf circa 16.00 uur tot 20.00 uur extra schaduw te verwachten op het woongebouw Citypads. In de bestaande situatie heeft het gebouw van Eendrachtlaan 10 vanaf circa 17.00 uur ook al effect op de bezonning van Citypads.
- Op 21 juni tussen circa 09.00 uur en 11.00 uur is op het parkeergebouw extra schaduw te verwachten. Daarnaast is er tussen circa 17.00 uur en 20.00 uur op het woongebouw Citypads extra schaduw te verwachten. In de bestaande situatie heeft het gebouw van Eendrachtlaan 10 vanaf 18.00 uur ook al effect op de bezonning van Citypads.
- Op 21 september tussen circa 08.00 uur en 11.00 uur in de ochtend is op het kantoorgebouw van de Arbo Unie en het parkeergebouw extra schaduw te verwachten. Daarnaast is rond 17.00 uur schaduw te verwachten op het woongebouw Citypads.
- Op 21 december tussen circa 08.00 uur en 11.00 uur in de ochtend is op het kantoorgebouw van de Arbo Unie schaduw te verwachten. Daarnaast is vanaf circa 10.00 uur tot 13.00 uur op een gering gedeelte van MAX en Lux et Pax (extra) schaduw te verwachten. Op het woongebouw Citypads is tussen circa 14.00 uur en 20.00 uur schaduw te verwachten.

Resultaat bezonning (specifiek voor woongebouw aan Aziëlaan)

Uit de bezonningsstudie blijkt dat er over het geheel genomen ruime mogelijkheden blijven voor de bezonning. Er zijn momenten waarop schaduwwerking is te verwachten op het woongebouw aan de Aziëlaan ten gevolge van het bouwplan:

- Tussen 28 maart en 12 mei (en tussen ca. 31 juli en 16 september, zie afbeelding 3) valt er schaduw te verwachten ten gevolge van het nieuwbouwplan de Concorde.
- Dit betreft ca. 3 maanden in het jaar.
- Op 28 maart (en 16 september) valt er gedurende ca. 5 minuten schaduwvorming vanaf zonsopkomst op beperkte delen van de woontoren (voor circa 6 bouwlagen van de Noordgevel) te verwachten.
- Vanaf 28 maart neemt de schaduwvorming geleidelijk toe tot ca. 21 april.
- Op 21 april (en 22 augustus) valt gedurende ca. 71 minuten vanaf zonsopkomst op delen van de woontoren (voor maximaal 6 bouwlagen van de Noordgevel en Oostgevel) schaduwvorming te verwachten.
- Rondom deze peildatum is de schaduwvorming relatief het grootst.
- Vanaf ongeveer 21 april neemt de schaduwvorming geleidelijk af.
- Op 12 mei (en 31 juli) valt er gedurende ca. 6 minuten schaduwvorming vanaf zonsopkomst op zeer beperkte delen van de woontoren (voor circa 1 bouwlaag van de Oostgevel) te verwachten.

Conclusie (algemeen)

Voor de omliggende percelen kan het volgende worden geconcludeerd:

- Woongebouw Citypads (Oostzijde): Vanaf het eind van de middag (in december vanaf begin van de middag) is er gedurende het hele jaar op de westgevel van Citypads extra schaduw te verwachten.
- Horecagroothandel GEPU (Zuidzijde): Ten gevolge van het bouwplan is geen of nauwelijks schaduwwerking te verwachten.
- Kantoorgebouw Arbo Unie en parkeergebouw (Westzijde): Gedurende het hele jaar is vanaf ongeveer 08.00 uur voor circa 2 á 3 uur extra schaduw te verwachten. De bezonningssituatie wordt, gezien de functie, als acceptabel beschouwd.
- Woongebouw MAX en Lux et Pax (Noordzijde): Op 21 december is er in de ochtend op een gering gedeelte van de gevel extra schaduw te verwachten. Opgemerkt wordt dat de zon dan het minst krachtig schijnt.

Het effect van de geplande nieuwbouw is daarmee minimaal en er is geen sprake van een onevenredige verslechtering ten opzichte van de huidige situatie. In stedenbouwkundig opzicht wordt de bezonningssituatie als acceptabel beschouwd.

Conclusie (specifiek)

Uit de bezonningsstudie blijkt dat gedurende 3 maanden in een zeer beperkte tijdspanne (maximaal

71 minuten) op enkele bouwlagen van het gebouw aan de Aziëlaan extra schaduw te verwachten is.

De 'lichte' TNO-norm van ten minste 2 mogelijke bezonningsuren per dag in de periode van 19 februari – 21 oktober (gedurende 8 maanden) in midden vensterbank binnenkant raam. wordt gehaald.

Het effect van de geplande nieuwbouw is daarmee aanvaardbaar en er is geen sprake van een onevenredige verslechtering ten opzichte van de huidige situatie. In stedenbouwkundig opzicht wordt de bezonningssituatie als acceptabel beschouwd.

5.14 Gezondheid

5.14.1 Kader

Gezonde verstedelijking is één van de speerpunten van de gemeente Utrecht. Dit betekent dat bij ruimtelijke ontwikkelingen de bescherming en bevordering van de gezondheid van bewoners en het creëren van een aantrekkelijk woon- en leefklimaat een belangrijke rol spelen.

5.14.2 Plansituatie

De bouwkavel aan de Eendrachtlaan ligt langs de Beneluxlaan. De Beneluxlaan is op dit moment een drukke binnenstedelijke weg, maar staat geprogrammeerd om heringericht te worden als stadsboulevard, waardoor de verkeersgerelateerde luchtverontreiniging en geluidsbelasting minder worden. Daarnaast is ook te verwachten dat de afstand van de gevel tot de weg groter wordt. Op dit moment is de geluidsbelasting op verschillende plekken hoog, een slimme indeling kan voor toekomstige bewoners al een positief effect hebben. Het positioneren van de slaapvertrekken aan de geluidsluwe zijde is daarom gewenst.

De Eendrachtlaan ligt op een bedrijven-/kantorenterrein, dat de komende jaren meer en meer zal transformeren naar wonen en recreatieve functies. Op dit moment hebben verschillende naastgelegen bedrijven echter nog een hindercirkel (met name geluid), waar passende maatregelen in het bouwplan voor genomen dienen te worden (zie paragraaf 5.3 Geluidhinder) .

Op verschillende manieren kan worden gewerkt aan gezondheidsbevordering. De 'nesten (gevelopeneningen in het gebouw)' zorgen voor looproutes door het gebouw en voor ontmoeting tussen bewoners wat het contact tussen bewoners kan bevorderen. Daarnaast is er ruimte in de nesten voor groen en er is het mogelijk om via de nesten omhoog of omlaag te lopen. Hierdoor wordt het aantrekkelijk gemaakt om eerder de trap te nemen in plaats van de lift. De binnentuin wordt groen aangekleed, wat ook een positief effect op de gezondheid heeft en bovendien het contact tussen bewoners kan bevorderen. De binnentuin heeft een grondlaag waardoor echte bomen en groen een mogelijkheid zijn. De tuin is in principe voor bewoners, maar kan overdag mogelijk breder toegankelijk zijn.

De fietsverbinding naar het centrum langs het Merwedekanaal is een aantrekkelijke fietsverbinding die het mogelijk maakt om gebruik te maken van gezonde mobiliteit. De fietsparkeerplaatsen worden gepositioneerd op de kop aan de Beneluxlaan en de Vliegend Hertlaan. Hierdoor is het voor bewoners gemakkelijk om de fiets te pakken en wordt zo het fietsgebruik gestimuleerd. Een gebruiksvriendelijke inrichting van de groenstrook aan de noordkant van het blok, waarbij fietser en wandelaar goed worden gefaciliteerd en gemakkelijk het fietspad langs het Merwedekanaal kunnen gebruiken is gewenst. Hierdoor wordt het toekomstige Merwedepark gemakkelijk bereikt. Het is onderdeel van "Rondje Stadseiland" en verbindt aanliggende wijken, waarbij wordt ingezet op het verder ontwikkelen van recreatieve en natuurlijk gebruik.

5.14.3 Conclusie

Het plangebied maakt onderdeel uit van de Merwedekanaalzone. Voor het gebied heeft de gemeente hoge ambities voor wat betreft stedelijke verdichting en gezond stedelijk leven. Om in de Merwedekanaalzone te komen tot een gezonde en levendige stadswijk wordt bij alle ontwikkelingen in het gebied aandacht gevraagd voor de verschillende aspecten van gezonde verstedelijking. Op de hierboven beschreven wijze draagt dit plan bij aan een gezonde verstedelijking.

5.15 Duurzaamheid

De initiatiefnemer heeft in een "visie duurzaam huisvesten" aangegeven wat zijn bijdrage is aan de doelstellingen van de gemeente Utrecht (klimaat, energie, duurzaam en circulair bouwen). Hierbij is zo veel mogelijk uitgegaan van de ambities uit de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone.

Energie

- Het huidige te slopen kantoorpand is aangesloten op het warmtenet; deze aansluiting komt te vervallen.
- De nieuw te bouwen appartementen maken voor verwarming en warmwaterbereiding gebruik van een WKO systeem waarbij niet dieper dan 55 meter wordt geboord teneinde de waterkerende laag tussen de 1e en 2e watervoerende pakketten niet te doorboren;
- Om langjarig goede werking van het warmteleveringssysteem te garanderen worden er maatregelen toegepast om voldoende regeneratie van de bodemtemperatuur te handhaven. Gedacht wordt aan regeneratie via een drycooler. In de anterieure overeenkomst worden de definitieve keuzes voor de benodigde regeneratie vastgelegd.
- Via zonnepanelen op het dak wordt zoveel mogelijk elektriciteit lokaal opgewekt;
- De EPC voor de hoogbouw is 0,29. De EPC voor de laagbouw 0,17. De ontwikkelaar heeft met berekeningen aangetoond dat een verdere verlaging van de EPC op dit bouwplan niet mogelijk is;
- De BENG 1 waarde (energiebehoefte) voor de hoogbouw is 44.50 kWh/ m².a. De BENG 1 waarde (energiebehoefte) voor de laagbouw is 48,40 kWh/m².a. De ontwikkelaar heeft onderbouwd waarom een lager BENG 1 op dit moment niet mogelijk is.

Duurzaamheid

- De GPR score voor de hoogbouw is 7,4;
- De GPR score voor de laagbouw is 7,3;
- De GPR scores worden nog geactualiseerd aan de huidige EPC berekeningen. Tezamen met enkele andere optimalisaties kan de GPR mogelijk stijgen naar 7,5 voor beide blokken;
- Er worden nestelkasten voor huismussen en gierzwaluwen toegepast.
- Er wordt geen aardgas toegepast.

Circulair bouwen

- De ontwikkelaar zet circulair bouwen in door het huidige kantoor op een duurzame wijze te slopen en waar mogelijk materialen her te (laten) gebruiken;
- Vrijkomend beton kan mogelijk als betongranulaat hergebruikt worden;
- Streven is dat het plan via een materialen paspoort aan het Madaster wordt toegevoegd.

Water

- De binnentuin wordt voorzien van een hydratie/drainage laag. Dit wil zeggen dat regenwater wordt opgevangen en benut wordt voor hydratie van de groene bovenlaag. Verder heeft dit systeem een grote waterbuffer, waardoor regenwater vertraagd afgegeven wordt op het riool.;
- De daktuin omvat 1.700m² en vormt een aanzienlijke waterbuffer voor opvang van regenwater (ca. 70 liter per m²);
- Een aansluiting op het riool blijft nodig.

Maatschappelijk Verantwoord Inkopen

Voor gemeentelijk aandeel is Maatschappelijk Verantwoord Inkopen (MVI) de norm. Dit betekent dat er, naast de prijs van de producten, diensten of werken er ook gelet wordt op de effecten van de inkoop op milieu en sociale aspecten. De gemeente appelleert aan de ontwikkelaars om hier in te volgen.

5.15.1 Conclusie

De maatregelen die genomen worden om in het kader van duurzaamheid sluiten aan bij de ambities die de gemeente op dat gebied heeft voor de Merwedekanaalzone.

5.16 Conclusies

Op basis van de hierboven beschreven paragrafen zijn er geen belemmeringen voor de ontwikkeling van het woningbouwplan. De onderzoeken die bij deze paragrafen horen zijn opgenomen in bijlagen bij deze plantoelichting.

Hoofdstuk 6 Uitvoerbaarheid

6.1 Economische uitvoerbaarheid

Het plangebied is eigendom van De Oké Vastgoedgroep B.V., en deels in erfpacht uitgegeven door de gemeente. Het erfpachtdeel, zijnde de parkeerstrook (zie hoofdstuk 2.1) zal de gemeente omzetten naar een eeuwig durend erfpachtrecht (conversie), en aansluitend het bloot eigendom verkopen. De afspraken over het conversiebedrag, de economische meerwaarde afdracht en de koopsom zijn onderdeel van de anterieure overeenkomst.

De kosten voor het project worden geheel gedragen door de initiatiefnemer. Met de initiatiefnemer is in december 2016 een intentieovereenkomst gesloten, waarin een voorschot op de plankosten overeen is gekomen. In de daarop aansluitende anterieure overeenkomst worden afspraken gemaakt over het verder verhalen van de gemeentelijke plankosten. Deze anterieure overeenkomst is inmiddels door de eigenaar/initiatiefnemer ondertekend. Hiermee is het kostenverhaal volgens art. 6.24 Wro anderszins verzekerd. Daarom is het vaststellen van een exploitatieplan voor deze ontwikkeling niet nodig.

De kosten voor de begeleiding en toetsing van het te wijzigen bestemmingsplan evenals de kosten voor de vergunningaanvraag worden door middel van de verschillende leges gedekt.

De financiële en economische haalbaarheid is aannemelijk door het ondertekenen van de anterieure overeenkomst. De eigenaar/initiatiefnemer realiseert het plan voor eigen rekening en risico. De gemeentelijke kosten zijn gedekt via de afspraken over het kostenverhaal.

De initiatiefnemer heeft een planschaderisico-analyse laten opstellen. In de anterieure overeenkomst is afgesproken dat de kosten van eventuele planschadeclaims voor rekening zijn van de eigenaar/initiatiefnemer.

6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

6.2.1 Inspraak & participatie

Eind maart 2018 is een inloopavond georganiseerd over de woningbouwplannen aan de Eendrachtlaan 10. Naast de brede uitnodiging van de omgeving via een wijkbericht en de digitale nieuwsbrief van het wijkbureau, is er via social media gericht contact gezocht met de bewoners van de omringende appartementencomplexen (City Campus, Pax et Lux, Citypads en Stadspoort Zuid), omdat zij zowel als huidige gebruikers van het gebied als met de ogen van potentieel toekomstige bewoners op de plannen kunnen reageren. Circa 25 geïnteresseerden hebben de inloopavond bezocht, waarvan het merendeel uit de omringende wooncomplexen. Zij hebben actief gebruik gemaakt van de post-its om hun ideeën achter te laten over:

- De indeling van het gebouw en duurzaam wonen, zoals: mogelijkheid van een klusruimte voor banden plakken en fiets schoonmaken in de garage, gebruik van LEDlampen met sensoren in gezamenlijke ruimtes, aandacht voor geluiddichtheid en graag groene energie, maar wel met keuzevrijheid in energieleverancier zodat niet 1 partij de prijzen hoog kan houden).
- Het gebruik van deelauto's en de fietsenberging: wisselend van 'handig als er deelauto's beschikbaar zijn' tot 'ik hoop op een baan met leaseauto, dus behoefte aan eigen parkeerplaats' en van 'fietsenstalling binnen graag!' tot 'liefst buiten, zodat je lekker snel weg kunt'.
- De inrichting van de openbare ruimte om het gebouw: zo veel mogelijk bomen en fietsenrekken. Interessante vraag is of er iets te bedenken valt waarmee huidige bewoners van het gebied voorrang krijgen bij nieuwe woningen (met name voor mensen met een campuscontract die na hun studie in zelfde gebied willen blijven.)
- Ook waren er enkele ondernemers uit het gebied, die aandacht vroegen voor de combinatie van wonen en bedrijvigheid en een paar bewoners van de flats aan de Aziëlaan, die met name aandacht vroegen voor de verandering van hun uitzicht.

6.2.2 Overleg ex artikel 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening

Het plan is aan een aantal instanties toegezonden voor reactie als bedoeld in art 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening.

De provincie en de VRU hebben aangegeven geen opmerkingen op het plan te hebben. Van de overige instanties is geen reactie ontvangen.

HDSR heeft ons gevraagd om in par. 5.10 van de toelichting de belangrijkste uitgangspunten uit de waterparagraaf (bijlage 19) over te nemen, te weten:

- Bij het berekenen van de bergingscapaciteit voor infiltratie voorzieningen is uitgegaan van een bui van 45 mm per m2 afgekoppeld verhard oppervlak. Dit komt neer op het realiseren van een minimale waterbergingscapaciteit van circa 113 m. (0,045 x2.514). o
- Voor het hele plangebied is de doelstelling om een bui van 80 mm / uur te kunnen verwerken zonder dat er schade ontstaat.

Verder zijn geen reacties ontvangen.

Deze uitgangspunten zijn overgenomen in de toelichting bij 5.10

Hoofdstuk 7 Juridische plantoelichting

7.1 Inleiding

Het bestemmingsplan is opgesteld volgens de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP 2012). De SVBP 2012 maakt het mogelijk om bestemmingsplannen te maken die op vergelijkbare wijze zijn opgebouwd en op eenzelfde manier worden verbeeld. Vergelijkbare bestemmingsplannen leiden tot een betere leesbaarheid, raadpleegbaarheid en helderheid voor de gebruiker en draagt zo bij aan een effectiever en efficiëntere dienstverlening.

7.2 Planvorm

De basis van dit bestemmingsplan is de door het college vastgestelde bouwenvelop Eendrachtlaan10. De hierbij horende uitgangspuntenkaart is vertaald in de regels en de verbeelding.

Het bestemmingsplan legt de omvang van het plan vast in woningaantallen en in omvang. Het biedt hierbij nog voldoende flexibiliteit voor een verdere uitwerking van het plan.

7.3 Opbouw regels

De opzet van de bestemmingsregels is steeds gelijk:

- bestemmingsomschrijving (met ondergeschikte en nevengeschikte doeleinden);
- bouwregels;
- nadere eisen waar de bestemmingsregeling dat nodig maakt;
- afwijkingsregels van de bouwregels;
- waar nodig: een bijzondere gebruiksregel, bijvoorbeeld bij wonen een aan-huis-verbonden bedrijf.
- afwijkingsregels van de gebruiksregels;
- eventueel een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden, ter bescherming van aanwezige cultuurhistorische, landschappelijke of natuurwaarden;
- waar nodig: een wijzigingsbevoegdheid of uitwerkingsplicht.

7.3.1 Nadere eisen

Op basis van artikel 3.6, lid 1 onder d van Wro, kan worden bepaald dat burgemeester en wethouders met inachtneming van de bij het plan te geven regels, nadere eisen kunnen stellen ten aanzien van in het plan omschreven onderwerpen of onderdelen. Het stellen van nadere eisen kan betrekking hebben op een heel scala van onderwerpen. Zo kan bijvoorbeeld worden bepaald dat de nadere eisen betrekking hebben op de situering of afmetingen van gebouwen en/of bouwwerken, of op het stellen van eisen aan parkeergelegenheid op eigen terrein, maar evenzeer kunnen nadere eisen betrekking hebben op het treffen van bouwkundige voorzieningen en/of aanpassingen die van belang zijn voor een goede ruimtelijke ordening.

In hoofdzaak vindt een goede ruimtelijke ordening plaats door het toekennen van bestemmingen en daarbij bouwmogelijkheden aan percelen. Hoewel daarmee op hoofdlijnen de gewenste ruimtelijk inrichting van een perceel (qua functie en bebouwingsvolume) is vastgelegd, kan er echter op detailniveau aanleiding zijn of behoefte bestaan om specifieke ruimtelijke belangen op een juiste manier af te stemmen. Hiervoor is het instrument van nadere eisen in de wet opgenomen.

Om nadere eisen te kunnen opnemen, wordt in de toelichting een beschrijving gegeven van bijvoorbeeld de relevante te beschermen karakteristiek van een plangebied, de parkeersituatie, de cultuurhistorische waarden die beschermd kunnen worden door middel van andere eisen enz.

Nadere eisen dienen er voor om binnen de toegekende bestemming en bouwmogelijkheden maatwerk te kunnen leveren op perceelsniveau. De noodzaak voor dit maatwerk is gelegen in de specifieke ruimtelijke omstandigheden van het betreffende (of het aangrenzende) perceel, die niet op voorhand te regelen zijn in de algemeen geformuleerde bestemmingsregeling.

Deze specifieke ruimtelijke omstandigheden kunnen de volgende aspecten betreffen:

- stedenbouwkundige aspecten;

- landschappelijke en of ecologische aspecten;
- milieukundige aspecten;
- cultuurhistorische aspecten;
- verkeersaspecten;
- sociale veiligheid;
- de gebruiksmogelijkheden van naastgelegen percelen/bouwwerken.

Het gebied geeft aanleiding voor het opnemen van nadere eisen, gelet op de hoge dichtheid en de mate van functiemenging. Hieronder worden enkele aspecten nader toegelicht.

Stedenbouwkundige aspecten
In het gebied is het creëren van een afwisselend bebouwingsbeeld van groot belang, waarbij de stedenbouwkundige opzet van het gebied wordt gerespecteerd en nieuwbouw zorgvuldig wordt ingepast.

Specifiek ten aanzien van technische installaties, afschermingen van installaties of ruimtes voor het onderbrengen van installaties op het dakvlak, kunnen nadere eisen worden gesteld. Om de gebouwvolumes zo gaaf mogelijk tot hun recht te laten komen, mogen technische installaties, afschermingen van installaties of ruimtes voor het onderbrengen van installaties, slechts als toegevoegde objecten of volumes op het dakvlak worden aangebracht, als deze duidelijk deel uitmaken van de architectonische expressie van het gebouw. Deze regel heeft betekenis met betrekking tot het uit beeld brengen van technische installaties en/of hun behuizing vanuit posities dichtbij of ver van het gebouw en/of vanuit hogere gebouwen.

Milieukundige aspecten
Vanuit specifieke milieuomstandigheden kan het noodzakelijk zijn nadere eisen te stellen aan nieuwbouw of verbouw. Bijvoorbeeld aan de locatie van toegangen of vluchtwegen bij gebouwen die op plekken worden gerealiseerd waarbij vanuit het aspect externe veiligheid maatregelen noodzakelijk zijn om de veiligheid van die gebouwen te waarborgen.

Sociale veiligheid
Vanuit sociale veiligheid kan het noodzakelijk zijn nadere eisen te stellen aan nieuwbouw of verbouw. Bijvoorbeeld aan de situering van de gebouwen zelf of de toegangen tot deze gebouwen die op plekken worden gerealiseerd waarbij vanuit het aspect sociale veiligheid geen sociaal onveilige situaties of plekken ontstaan en zo veel mogelijk een veilig gevoel ontstaat voor de gebruikers van deze gebouwen en omliggende terreinen.

Verkeersaspecten
De veilige afwikkeling van verkeer en het voorzien in voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein kunnen aanleiding zijn voor het stellen van nadere eisen aan bebouwing. Hierbij zal het vooral gaan om maatregelen en eisen aan bebouwing voor het waarborgen overzichtelijke verkeerssituaties, de doorstroming van het verkeer en de bereikbaarheid van gebouwen. Maar ook kan het stellen van eisen aan de situering of het aantal parkeerplaatsen bij een woning, bedrijf, kantoor of voorziening van belang zijn als bijvoorbeeld extra parkeerplaatsen op de openbare weg niet mogelijk of gewenst zijn.

Gebruiksmogelijkheden van naastgelegen percelen
Het is niet de bedoeling dat naastgelegen percelen en/of bouwwerken hinder ondervinden van de ontwikkelingen op hun buurperceel. Vaak is dit met kleine maatregelen goed te voorkomen. Te denken valt aan het stellen van nadere eisen aan de hoogte of aan de situering van erfbebouwing.

7.4 Nadere toelichting begripsomschrijvingen

Een enkele begripsomschrijving vraagt om nadere toelichting.

Zo wordt onder een Aan-huis-verbonden bedrijf ook een kleinschalige voorziening ten behoeve van kinderopvang verstaan. Door de beperking van de maatvoering van een aan-huis-verbonden bedrijf in de bestemmingen waar dat is toegestaan (maximaal 1/3 van de vloeroppervlakte van de woning met een maximum van 60 m²), is de kleinschaligheid gegarandeerd.

7.5 Systematiek van de bestemming Wonen

Aan-huis-verbonden bedrijf

Een belangrijk onderdeel van de bestemming Wonen is de regeling van de aan-huis-verbonden bedrijven als ondergeschikte functie bij het wonen. Zoals de naam al aangeeft, gaat het bij een aan-huis-verbonden bedrijf om een beroeps- of bedrijfsuitoefening in combinatie met wonen en dus door één van de bewoners van de woning. De maximale oppervlakte die daarvoor is toegestaan is 1/3 deel van het vloeroppervlak van de woning (inclusief aanbouwen) en vrijstaande bijgebouwen met een maximum van 60 m². Bij een aan-huis-verbonden bedrijf mag geen sprake zijn van detailhandel, horeca, afhaalzaken of belhuizen.

Er is een afwijkingsbevoegdheid opgenomen voor het toestaan van milieucategorie B2 voor een aan-huis-verbonden bedrijf, echter onder de voorwaarde dat de bedrijfsactiviteit in kwestie naar aard en invloed op de omgeving gelijk kan worden gesteld met bedrijfsactiviteiten in milieucategorie A of B1 van de Lijst van Bedrijven functiemenging.

7.6 Artikelsgewijze toelichting

Op een aantal bestemmingen is in deze paragraaf een nadere toelichting opgenomen.

In deze paragraaf wordt per bestemming uitgelegd wat de achtergrond is van een bepaalde bestemming.

Hoofdstuk 1 Inleidende regels

Artikel 1 Begrippen

In dit artikel wordt toegelicht wat onder een begrip uit een bestemmingsplan wordt verstaan.

Artikel 2 Wijze van meten

Om te voorkomen dat misverstanden bestaan over hoe en wat gemeten moet worden bij het bepalen van de in de regels genoemde maten, is in dit artikel uiteengezet hoe dat moet gebeuren.

Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels

Artikel 3 Verkeer - Verblijfsgebied

De bestemming 'Verkeer - Verblijfsgebied' heeft betrekking op het verblijfsgebied tussen en rondom de gebouwen. Binnen deze bestemming is een aantal daarin passende gebruiksvormen toegestaan zoals voet- en fietspaden en speelvoorzieningen. Ook groenvoorzieningen zijn opgenomen in deze bestemming.

Artikel 4 Wonen

Met dit artikel worden de doeleinden en bebouwingsmogelijkheden voor het perceel met de bestemming 'Wonen' vastgelegd. De woningen mogen uitsluitend binnen het bouwvlak worden gebouwd. In de specifieke bouwregels wordt een aantal kwaliteitseisen gesteld waaraan de bebouwing moet voldoen. Behoudens de vergunningvrije bouw- en gebruiksactiviteiten zoals genoemd in bijlage II van het Besluit omgevingsrecht, worden geen bouwwerken toegelaten. Zie paragraaf 7.3.

Binnen deze bestemming zijn ook voorzieningen ten behoeve van het wonen toegestaan, zoals onder andere parkeervoorzieningen, nutsvoorzieningen, tuinen, ontsluitingen etc.

4.3 Specifieke bouwregels

In dit artikel zijn een aantal specifieke regels opgenomen om de kwaliteit van het plan te waarborgen.

lid 4.4 Voorwaardelijke verplichting in verband met het waarborgen van een akoestisch goed woon- en leefmilieu

Voor het realiseren en veranderen van een geluidsgevoelige bestemming dient vast te staan dat de geluidsbelasting de voorkeursgrenswaarde ingevolge de Wet geluidhinder of de ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting (hogere waarde), ingevolge het besluit Hogere waarde met inachtneming van de in dit besluit gestelde voorwaarde(n), niet overschrijdt.

Omdat er wegens wegverkeerslawaai en industrielawaai niet zonder meer aan de regels voor een goed akoestisch woon- en leefklimaat is te voldoen zijn er in artikel 4.4 twee voorwaardelijke verplichtingen opgenomen waaraan voldaan moet worden. Door toepassing van lid 1 worden de maatregelen zoals beschreven in het Hogere waardenbesluit gekoppeld aan de vergunningverlening, terwijl lid 2 de maatregelen noemt die noodzakelijk zijn ter beperking van enerzijds een te hoge geluidsbelasting voor de woningen vanwege industrielawaai van het naastgelegen bedrijf GEPU, anderzijds de ongehinderde bedrijfsvoering van GEPU waarborgen.

De woningen beschikken dankzij diverse gebouw gebonden maatregelen, zoals balkonschermen, overeenkomstig de Geluidnota Utrecht 2014-2018 over een geluidsluwe gevel. Deze gebouw gebonden maatregelen maken via artikel 4.4, lid 1 onderdeel uit van de omgevingsvergunningsaanvraag HZ_20-08135 welke gecoördineerd wordt met dit bestemmingsplan.

De vastgestelde hogere waarde is het gevolg van een akoestische afweging en toetsing aan de Wet geluidhinder. Zij heeft geen betrekking op andere toetsingskaders en afwegingen die in het kader van de ruimtelijke ordening (kunnen) worden gemaakt.

Voor het industrielawaai is bepaald dat voor het realiseren en veranderen van een geluidsgevoelige bestemming moet vast staan dat het langtijd gemiddelde geluidsniveau dat op de woninggevels valt niet hoger is dan 50, 45 en 40 dB(A) voor respectievelijk 7-19 uur, 19-23 uur en 23-7 uur, en het maximale geluidsniveau dat op de woninggevels valt is niet hoger dan 70, 65 en 60 dB(A) voor respectievelijk 7-19 uur, 19-23 uur en 23-7 uur.

Artikel 5 Waarde - Archeologie

De Archeologische Waardenkaart van de gemeente Utrecht ligt ten grondslag aan de verordening op de archeologische Monumentenzorg. Deze gebieden worden in bestemmingsplannen met een aanduiding op de kaart aangegeven. Deze waardenkaart is geënt op de Indicatieve Kaart Archeologische Waarde (IKAW) van de provincie en op de kennis en ervaring opgedaan in tientallen jaren archeologisch onderzoek in de stad. Hij geeft inzicht in de ligging van beschermde archeologische rijksmonumenten, gebieden van hoge archeologische waarde, gebieden van hoge archeologische verwachting en gebieden van archeologische verwachting en bij welk te verstoren oppervlakte en diepte een vergunningsplicht geldt. In de op de waardenkaart aangeduide gebieden waar een vergunningplicht geldt zal van toekomstige initiatiefnemers tot bodemverstorende activiteiten een inspanning vereist worden om resten uit het verleden op te laten sporen en zo nodig veilig te stellen.

Hoofdstuk 3 Algemene regels

Artikel 6 Anti-dubbeltelregel

Deze bepaling is opgenomen om te voorkomen dat een stuk grond dat al eens was betrokken bij het verlenen van een omgevingsvergunning bij de beoordeling van latere bouwplannen nogmaals wordt betrokken.

Artikel 7 Algemene bouwregels

Overschrijding bouwgrenzen
Dit artikel regelt dit artikel de mogelijkheid voor (beperkte) overschrijdingen van bebouwingsgrenzen die op de kaart zijn aangegeven.

Deze bepaling bevordert een flexibele toepassing van bouwgrenzen, omdat die grenzen in een aantal gevallen als te knellend ervaren kunnen worden. Bij de beoordeling van een aanvraag voor een omgevingsvergunning voor het bouwen zal de gemeente in het geval van een overschrijding van een bouwgrens aan de hand van dit artikel beoordelen of die overschrijding vergunningverlening in de weg staat.

In het geval van vergunningvrij bouwen is ook de overschrijding van de bouwgrens vergunningvrij,

zolang aan de regels van dit lid voldaan worden. Degene die de vergunningvrije bouwactiviteit uitvoert, moet dat zelf beoordelen. Als niet aan dit lid voldaan wordt, moet alsnog een omgevingsvergunning worden aangevraagd. De gemeente kan ook bij vergunningvrije bouwactiviteiten handhavend optreden als in strijd met dit lid wordt gebouwd.

Voorwaardelijke verplichting over parkeren
Het artikel neemt de functie over van de vervallen stedenbouwkundige bepaling in de bouwverordening over parkeren.

Deze planregel volgt uit de uitspraak van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State d.d. 9 september 2015 (201410585/1) over bestemmingsplan "KPN Campus Fockema Andreaelaan, Rubenslaan e.o.".
Artikel 3.1.2, tweede lid, van het Bro maakt het mogelijk dat een bestemmingsplan ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening regels kan bevatten waarvan de uitleg bij de uitoefening van een daarbij aangegeven bevoegdheid afhankelijk wordt gesteld van beleidsregels. Artikel 8 lid a van de planregels regelt dat bij een omgevingsvergunning voor het bouwen de parkeergelegenheid voor auto's en fietsen voldoet aan het gemeentelijk beleid (ten tijde van het opstellen van deze toelichting: de Nota Stallen en Parkeren 2013).

Bij het toetsen van een bouwaanvraag aan het bestemmingsplan, zal onderzocht worden of de aanvraag voldoet aan de voorwaarde om voldoende parkeergelegenheid te regelen.

Als gedurende de geldigheid van dit bestemmingsplan het parkeerbeleid wordt gewijzigd, geldt als uitgangspunt dat een aanvraag om omgevingsvergunning aan het op dat moment geldende parkeerbeleid wordt getoetst. Daarom bevat lid b een bepaling die bij gewijzigd beleid een afweging over de bij de aanvraag horende parkeereis, zodat gemotiveerd wordt in hoeverre het nieuwe beleid wordt toegepast.

Woningvorming en omzetting
Het beleid voor het omzetten, vormen en kadastraal splitsen van woningen is in het najaar van 2015 gewijzigd met de vaststelling van de Beleidsnotitie en beleidsregels woningsplitsen en omzetten. Daarbij ook de Huisvestingsverordening aangepast, waarbij een vergunningstelsel is ingevoerd voor het zodanig veranderen van een woning dat meer woningen ontstaan, verder woningvorming genoemd, ingevoerd. Omdat is gebleken dat ongereguleerde omzetting en vorming van woningen kan leiden tot een aantasting van het woon- en leefklimaat, is besloten om in de lijn van de facetbestemmingsplannen Woningsplitsing I en II in alle bestemmingsplannen een regeling te treffen voor omzetting en woningvorming. In verband met een goede ruimtelijke ordening worden daarom regels gesteld die zien op een goede kwaliteit van het woon- en leefklimaat. Deze regels werken aanvullend op het Bouwbesluit, waarin veiligheid en gezondheid geregeld zijn, en op de Huisvestingsverordening 2015 die gericht is op het beheer van een goede woningvoorraad. In tegenstelling tot deze verordening gelden de regels van het bestemmingsplan voor alle woningen, ongeacht de WOZ-waarde van de woning of de huurprijs.

De beleidsregels uit de Beleidsnotitie en beleidsregels woningsplitsen en omzetten zien onder meer op het beoordelen van de gevolgen voor het woon- en leefklimaat, enerzijds door de eisen met betrekking tot de minimale omvang van woningen en anderzijds door het in beeld brengen van de gevolgen van extra woningen binnen de context van de bestaande situatie. De bestemmingsregeling kan daarom nauw aansluiten bij de wijze waarop het beleid over omzetting en woonvorming is neergelegd in die beleidsregels.

Artikel 8 Algemene gebruiksregels

Strijdig gebruik
De Wabo bevat een algemeen verbod om de gronden en bebouwing in strijd met het bestemmingsplan te gebruiken. Een algemeen gebruiksverbod hoeft derhalve niet meer in de planregels te worden opgenomen. Het is wel mogelijk om in het bestemmingsplan aan te geven wat onder verboden gebruik in ieder geval wordt verstaan. In dit artikel is opgenomen dat onder verboden gebruik wordt verstaan: onbebouwde gronden te gebruiken als staanplaats voor onderkomens als opslagplaats voor onklare voer-, vlieg- en vaartuigen of onderdelen daarvan of als stortplaats voor puin en afvalstoffen.

Het gebruik of bouwen in strijd met het bestemmingsplan was vroeger onder de oude Wet op de Ruimtelijke Ordening via een algemene gebruiksbepaling en strafbepaling geregeld in het bestemmingsplan. Onder de Wet ruimtelijke ordening was een en ander geregeld in de wet zelf. Met de invoering van de Wabo is dat opnieuw gewijzigd. Nu is het als volgt geregeld.

Voor elke verandering van gebruik (in ruime zin) die in strijd komt met een bestemmingsplan is volgens artikel 2.1, eerste lid, onder c, van de Wabo een omgevingsvergunning nodig is. Indien voor een dergelijk planologisch strijdig gebruik geen omgevingsvergunning wordt gevraagd of een

gevraagde vergunning niet wordt verleend, komt dit gebruik dus in strijd met artikel 2.1, eerste lid, aanhef en onder c, van de Wabo. Dat artikel kan vervolgens bestuursrechtelijk of strafrechtelijk via de Wet op de economische delicten worden gehandhaafd.

Strijdig gebruik met planologische regelingen waarvan afwijking niet is toegestaan valt niet onder artikel 2.1, eerste lid, onder c, van de Wabo. Met het oog op dergelijk gebruik is in artikel 7.2 Wet ruimtelijke ordening een verbodsbepaling opgenomen bij de invoering van de Wabo.

Woningvorming en omzetting zonder bouwkundige aanpassing
Dit artikel regelt dat gebruiksverandering waarvoor geen omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen nodig is niet mag leiden tot de omzetting van zelfstandige woonruimte in onzelfstandige woonruimte of tot de vorming van een extra woning.

Artikel 9 Algemene afwijkingsregels

Dit artikel regelt de bevoegdheid van het college van burgemeester en wethouders om af te wijken van de regels. Dit heeft primair tot doel enige flexibiliteit in de regels aan te brengen. Ze kunnen worden toegepast als er niet op grond van de bestemmingsregelingen in hoofdstuk 2 al een afwijkingsmogelijkheid is. Het gaat dan om een afwijking van maten, afmetingen en percentages, het plaatsen van objecten van beeldende kunst, het realiseren van kleine nutsgebouwtjes.

Artikel 10 Algemene wijzigingsregels

Ten behoeve van kleine wijzigingen zoals het wijzigen van een bestemmingsgrens zijn toegestaan mits dit voor de technische uitvoerbaarheid van bestemmingen en bouwwerken noodzakelijk is.

Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels

Artikel 11 Overgangsrecht

In het nieuwe Besluit op de ruimtelijke ordening (in werking 1 juli 2008) is overgangsrecht opgenomen dat in elk bestemmingsplan moet worden overgenomen.

Indien de in het plan opgenomen regels. voor wat betreft gebruik of bebouwing, afwijken van een bestaande legale situatie, dan zijn daarop de overgangsbepalingen van toepassing. De overgangsbepaling heeft tot doel bestaande belangen te respecteren totdat realisering van de nieuwe regels plaatsvindt.

Voor bouwwerken die onder het overgangsrecht vallen, is bepaald dat deze gedeeltelijk mogen worden vernieuwd of veranderd, mits de bestaande afwijking niet wordt vergroot. Gehele vernieuwing is in principe uitgesloten, waaronder ook gefaseerde vernieuwing van een bouwwerk wordt verstaan. Het doel van het overgangsrecht is dat het bestaande bouwwerk in de bestaande staat in stand mag worden gehouden. Uitsluitend na het tenietgaan van het bouwwerk door een calamiteit, waarmee onder andere brand of extreme weersomstandigheden wordt bedoeld, is onder voorwaarden gehele vernieuwing toegestaan.

Vergunningplichtige bouwwerken die zonder vergunning zijn opgericht, kunnen door overgangsrecht niet gelegaliseerd worden. Bouwen zonder vergunning is immers een overtreding van de Wabo die niet door een regeling in een bestemmingsplan ongedaan kan worden gemaakt.

Wel kan met een beroep op het overgangsrecht een aanvraag worden ingediend voor de verbouw van een illegaal bouwwerk. Om te voorkomen dat een dergelijke aanvraag moet worden gehonoreerd, is in de overgangsbepaling van dit plan opgenomen dat deze slechts van toepassing is op legale bouwwerken.

Voor het gebruik dat onder het overgangsrecht valt, is bepaald dat gebruik mag worden voortgezet. Het gebruik mag eveneens worden gewijzigd, voor zover de afwijking ten opzichte van het toegestane gebruik niet vergroot wordt.

Hiervoor is reeds aangegeven dat illegale bouwwerken niet gelegaliseerd kunnen worden door overgangsrecht. Voor gebruik is dat in principe wel mogelijk maar vanuit het oogpunt van handhaving ongewenst. Gezien het voorgaande is in de overgangsbepaling opgenomen dat het gebruik, dat reeds in strijd was met het voorheen geldende plan, van het overgangsrecht is uitgesloten.

Ook na het van kracht worden van dit plan kan dus nog met succes handhavend worden opgetreden tegen gebruik dat reeds in strijd was met het voorgaande bestemmingsplan. Dit laatste is uiteraard

mede afhankelijk van andere aspecten, waaronder de vraag of het strijdige gebruik reeds zolang plaatsvindt dat de gemeente haar rechten heeft verwerkt.

Artikel 12 Slotregel

In dit artikel is de naam van het bestemmingsplan, de citeertitel, omschreven.

Prostitutie
In het plangebied van dit bestemmingsplan zijn geen seksinrichtingen gevestigd met een vergunning op basis van de APV. Gezien het in Utrecht gehanteerde maximumstelsel zijn nieuwe seksinrichtingen niet toegestaan en zijn seksinrichtingen uitgesloten in de gebruiksbepaling en in de begripsbepaling "aan-huis-verbonden bedrijf". Gelet op het binnen de gemeente gehanteerde maximumstelsel betekent de regeling in dit bestemmingsplan geen algeheel verbod, maar wel een verbod op seksinrichtingen binnen dit plangebied.

7.7 Handhaving

Door handhaving controleert de overheid of burgers, bedrijven en bijvoorbeeld overheidsorganen zich aan de wet- en regelgeving houden. Onder handhaving wordt verstaan het door controle (toezicht en opsporing) en het toepassen (of dreigen daarmee) van bestuursrechtelijke sancties, bereiken dat het bepaalde bij of krachtens enig wettelijk voorschrift wordt nageleefd. De handhaving van de van toepassing zijnde regeling binnen de gemeente Utrecht, wordt uitgevoerd door diverse diensten en afdelingen. Zo wordt namens het college onder andere gehandhaafd op de regels van voorliggend bestemmingsplan. Dit betekent dat de regels voor wat betreft het gebruik en de bebouwingsregels worden gehandhaafd. Dit gebeurt veelal door toetsing tijdens het behandelen van de aanvragen om omgevingsvergunning, maar kan ook gebeuren als gevolg van toezicht tijdens de uitvoering van de bouw of op grond van een eigen constatering indien een bouwwerk of een perceel in strijd met het bestemmingsplan wordt gebruikt. Indien er bijvoorbeeld sprake is van illegale ingebruikname van gemeentelijke grond, dan zal hiertegen worden opgetreden.

Doel handhavend optreden
Het doel van het handhavend optreden van de gemeente is niet direct gekoppeld aan de noodzaak van een actueel bestemmingplan. Voor de bewoners van het plangebied is duidelijk waar zij aan toe zijn (qua bouwen, zoals bijvoorbeeld uitbreiding van de woning, en qua gebruik), maar het niet handhaven haalt de effectiviteit van een actueel bestemmingsplan onderuit. De toegevoegde waarde van het verlenen van een omgevingsvergunning voor een vrijstaand bijbehorend bouwwerk is niet groot, indien er op andere plaatsen - zonder vergunning - vrijstaande bijbehorende bouwwerken zijn geplaatst. Dit wordt nog eens problematischer zodra een omgevingsvergunning wordt geweigerd, terwijl diverse vergelijkbare bouwwerken reeds illegaal zijn geplaatst. In dit laatste geval is de roep om handhavend op te treden dan ook het grootst.

Wijze van handhaven
Op grond van de Algemene wet bestuursrecht heeft het college een tweetal instrumenten bij handhaving van bestemmingsplannen tot haar beschikking: bestuursdwang en dwangsom. Bij het toepassen van bestuursdwang wordt de overtreding (het geconstateerde illegale bouwwerk c.q. gebruik) ongedaan gemaakt op kosten van de overtreder. Dit kan betekenen dat een bouwwerk door de gemeente wordt afgebroken en de kosten van bijvoorbeeld de aannemer en de gemeentelijke (voorbereidings)kosten op de overtreder worden verhaald. Het is tevens mogelijk om, indien er zonder omgevingsvergunning wordt gebouwd en de bouw wordt stilgelegd door middel van een bouwstop, de bouwmaterialen weg te slepen en elders op te slaan. Het opleggen van een last onder dwangsom betekent bijvoorbeeld dat het illegale gebruik moet worden gestaakt binnen een door het college gestelde termijn. Overschrijdt men de termijn, dan zal de dwangsom in rekening worden gebracht bij de overtreder. Doel van de dwangsom is het onaantrekkelijk maken van het voortzetten van de geconstateerde overtreding. De dwangsom zal dan ook in relatie moeten staan aan (en zal derhalve altijd hoger zijn dan) het voordeel dat de overtreder heeft bij het voortzetten van de illegaliteit. In het plangebied zal handhavend worden opgetreden tegen het illegale gebruik van bouwwerken en percelen. Bijvoorbeeld het verhuren van opslagruimte ten behoeve van de stalling van caravans, maar ook het gebruik van een winkel als café. Verder zal er bij de bouw worden gecontroleerd op de uitvoering van verleende omgevingsvergunningen. Uiteraard zal er ook gecontroleerd worden of, in het geval van een geweigerde omgevingsvergunning voor een woning, de betreffende woning niet alsnog wordt gebouwd. Voorts zal de gemeente toezien op - onder de Wet milieubeheer vallende - bedrijven. Dit vloeit voort uit de regels van het bestemmingsplan. Indien er immers ter plaatse een bedrijfsactiviteit plaats mag vinden, zal dit qua gebruik (intensiteit en

hinder) gehandhaafd worden.

Uitgave Gemeente Utrecht
Bezoekadres Stadskantoor, Stadsplateau 1
Postadres Postbus 8406, 3505 RK Utrecht
Telefoon 030 - 286 00 00
Mail gebiedsontwikkelingjz@utrecht.nl

Gemeente Utrecht

Bestemmingsplan



Merwedekanaalzone deelgebied 6, Eendrachtlaan 10

Vastgesteld, datum volgt na vaststelling



Merwedekanaalzone deelgebied 6, Eendrachtlaan 10

Inhoudsopgave

Hoofdstuk 1	Inleidende regels	3
Artikel 1	**Begrippen**	**3**
Artikel 2	**Wijze van meten**	**6**
Hoofdstuk 2	Bestemmingsregels	8
Artikel 3	**Verkeer - Verblijfsgebied**	**8**
Artikel 4	**Wonen**	**8**
Artikel 5	**Waarde - Archeologie**	**10**
Hoofdstuk 3	Algemene regels	11
Artikel 6	**Anti-dubbeltelregel**	**11**
Artikel 7	**Algemene bouwregels**	**11**
Artikel 8	**Algemene gebruiksregels**	**11**
Artikel 9	**Algemene afwijkingsregels**	**12**
Artikel 10	**Algemene wijzigingsregels**	**12**
Hoofdstuk 4	Overgangs- en slotregels	13
Artikel 11	**Overgangsrecht**	**13**
Artikel 12	**Slotregel**	**13**

Regels

Hoofdstuk 1 Inleidende regels

Artikel 1 Begrippen

1.1 Plan

Het bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 6, Eendrachtlaan 10 met identificatienummer NL.IMRO.0344.BPMERWEDEDG6EENDRA-VA01 van de gemeente Utrecht.

1.2 Bestemmingsplan

De geometrisch bepaalde planobjecten met de bijbehorende regels en de daarbij behorende bijlagen.

1.3 Aan-huis-verbonden bedrijf

Beroep of bedrijf dat in een woning of een daarbij bijhorend bouwwerk wordt uitgeoefend, waarvan de ruimtelijke uitwerking of uitstraling met de woonfunctie verenigbaar is en waarbij de woning in overwegende mate haar woonfunctie behoudt en degene die het beroep of het bedrijf uitoefent bewoner van de woning is.

Hieronder wordt in ieder geval niet verstaan: een detailhandelsvestiging, een afhaalzaak, een horecabedrijf, een belhuis en een seksinrichting; hieronder wordt onder andere wel verstaan: een kleinschalige voorziening ten behoeve van kinderopvang.

1.4 Aanduiding

Een geometrisch bepaald vlak of figuur, waarmee gronden zijn aangeduid, waar ingevolge de regels regels worden gesteld ten aanzien van het gebruik en/of het bebouwen van deze gronden.

1.5 Aanduidingsgrens

De grens van een aanduiding indien het een vlak betreft.

1.6 Afhaalzaak

Een specifieke vorm van detailhandel waar in hoofdzaak kant en klare maaltijden en kleine etenswaren, alsmede alcoholvrije drank en consumptie-ijs worden verkocht voor directe consumptie anders dan ter plaatse.

1.7 Antenne-installatie

Installatie bestaande uit een antenne, een antennedrager, de bedrading en de al dan niet in een of meer techniekkasten opgenomen apparatuur, met de daarbij behorende bevestigingsconstructie.

1.8 Antennedrager

Antennemast of andere constructie bedoeld voor de bevestiging van een antenne.

1.9 Archeologisch onderzoek

Onderzoek verricht door of namens een bedrijf dat beschikt over het in artikel 1, eerste lid, van de Erfgoedwet, bedoelde certificaat.

1.10 Archeologische waarde

De aan een gebied toegekende waarde in verband met de in dat gebied voorkomende overblijfselen uit oude tijden.

1.11 Bebouwing

Eén of meer gebouwen en/of bouwwerken geen gebouwen zijnde.

1.12 Bebouwingspercentage

Het met een aanduiding of in de regels aangegeven percentage, dat aangeeft hoeveel van het desbetreffende bouwperceel ten hoogste mag worden bebouwd met gebouwen en bijbehorende bouwwerken.

1.13 Bed & breakfast

Het tegen betaling verstrekken van logies met ontbijt binnen de (bedrijfs)woning.

1.14 Besluit Hogere waarde

Besluit waarin de ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting op grond van de Wet geluidhinder is vastgesteld.

1.15 Bestaand

a. Bestaand gebruik: het gebruik van de gronden en bouwwerken zoals aanwezig op moment van het ter inzage leggen van het ontwerp van het bestemmingsplan of kan worden gebruikt krachtens een omgevingsvergunning voor het gebruik; daaronder valt niet het gebruik dat reeds in strijd was met het voorheen geldende bestemmingsplan c.q de beheersverordening, daaronder begrepen de overgangsregels van dat plan.
b. Bestaande bouwwerken: bouwwerken die op het tijdstip van het ter inzage leggen van het ontwerp van het bestemmingsplan:
    1. aanwezig zijn én bij of krachtens de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht of de Woningwet zijn gebouwd;
    2. nog kunnen worden gebouwd krachtens een omgevingsvergunning voor het bouwen op grond van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht of een bouwvergunning op grond van de Woningwet.

1.16 Bestemmingsgrens

De grens van een bestemmingsvlak.

1.17 Bestemmingsvlak

Een geometrisch bepaald vlak met eenzelfde bestemming.

1.18 Bouwen

Het plaatsen, het geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen of veranderen en het vergroten van een bouwwerk.

1.19 Bouwgrens

De grens van een bouwvlak.

1.20 Bouwperceel

Een aaneengesloten stuk grond, waarop ingevolge de regels een zelfstandige, bij elkaar behorende bebouwing is toegelaten.

1.21 Bouwperceelsgrens

Een grens van een bouwperceel.

1.22 Bouwvlak

Een geometrisch bepaald vlak, waarmee gronden zijn aangeduid, waar ingevolge de regels bepaalde gebouwen en bouwwerken geen gebouwen zijnde zijn toegelaten.

1.23 Bouwwerk

Een bouwkundige constructie van enige omvang die direct en duurzaam met de aarde is verbonden.

1.24 (Sta)caravan

Een caravan of stacaravan die op grond van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) omgevingsvergunningplichtig is .

In het derde hoofdstuk van bijlage twee van de Wabo wordt het vergunningsvrij bouwen geregeld. Vrij van vergunning is een, op de grond staand, bouwwerk ten behoeve van recreatief nachtverblijf, mits wordt voldaan aan de volgende eisen: a: niet hoger dan 5 meter, en b: de oppervlakte niet meer dan 70 m^2. Een recreatief nachtverblijf is b.v. een caravan, een chalet, een kleine bungalow, etc.

1.25 Gebouw

Elk bouwwerk, dat een voor mensen toegankelijke, overdekte, geheel of gedeeltelijk met wanden omsloten ruimte vormt.

1.26 Hoofdgebouw

Een gebouw, dat op een bouwperceel door zijn aard, functie, constructie of afmetingen dan wel gelet op de bestemming als belangrijkste bouwwerk valt aan te merken.

1.27 Kampeermiddelen

a. Tenten, tentwagens, kampeerauto's of caravans.
b. Enige andere onderkomens of enige andere voertuigen of gewezen voertuigen of gedeelten daarvan, voorzover geen bouwwerk zijnde, waarvoor ingevolge de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht een omgevingsvergunning vereist is.

Een en ander voorzover deze onderkomens of voertuigen geheel of ten dele blijvend zijn bestemd of opgericht, dan wel worden of kunnen worden gebruikt voor recreatief nachtverblijf en waarvan de gebruikers hun hoofdverblijf elders hebben.

1.28 Lijst van Bedrijven functiemenging

De Lijst van Bedrijven functiemenging die onderdeel uitmaakt van deze regels, die een onderverdeling van bedrijfsactiviteiten aangeeft, die een gelijke of nagenoeg gelijke invloed hebben op een nabij gelegen of omringende woonomgeving.

1.29 Nutsvoorzieningen

Voorzieningen ten behoeve van het openbare nut, zoals transformatorhuisjes, gasreduceerstations, schakelhuisjes, duikers, bemalingsinstallaties, gemaalgebouwtjes, voorzieningen ten behoeve van (ondergrondse) afvalinzameling en apparatuur voor telecommunicatie.

1.30 Omgevingsvergunning

Een vergunning als bedoeld in artikel 1.1, eerste lid, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht.

1.31 Omzetting (van een woning)

Een zelfstandige woning, of een deel daarvan, in gebruik geven of laten geven als onzelfstandige woonruimte.

1.32 Onzelfstandige woonruimte

Woonruimte die niet voldoet aan de begripsbepaling zelfstandige woonruimte.

1.33 Peil

a. Voor een gebouw, waarvan de hoofdtoegang grenst aan de weg: de hoogte van de kruin van de weg.
b. Voor andere gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde: de gemiddelde hoogte van het aansluitende afgewerkte maaiveld.
c. Voor gebouwen die grenzen aan een dijk: de hoogte van de kruin van de dijk ter plaatse van het bouwwerk.

1.34 Prostitutie

Het zich beschikbaar stellen tot het verrichten van seksuele handelingen met een ander tegen betaling.

1.35 (raam)Prostitutiebedrijf

Een prostitutiebedrijf waar het werven van klanten gebeurt vanuit de werkruimte door prostituees die zichtbaar zijn vanaf een openbare plaats.

1.36 Seksinrichting

Een voor het publiek toegankelijke besloten ruimte, dan wel meerdere besloten ruimten in elkaars directe nabijheid, waarin bedrijfsmatig of in een omvang alsof zij bedrijfsmatig was, seksuele handelingen, al dan niet met een ander, tegen vergoeding worden verricht. Hieronder wordt in ieder geval verstaan een prostitutiebedrijf, raamprostitutiebedrijf of sekstheater, al dan niet in combinatie met elkaar.

1.37 Verblijfsmiddelen

Voor verblijf geschikte – al dan niet aan hun oorspronkelijk gebruik onttrokken – voer- en vaartuigen, woonketen, arken, caravans en andere soortgelijke constructies, alsmede tenten; een en ander voorzover deze geen bouwwerken in de zin van de Woningwet zijn.

1.38 Verordening op de Archeologische Monumentenzorg:

De sedert 22 december 2009 van kracht zijnde Verordening op de Archeologische Monumentenzorg van de gemeente Utrecht.

1.39 Woning

Een complex van ruimten dat een zelfstandige woonruimte vormt, bedoeld voor de huisvesting van één afzonderlijk huishouden.

1.40 Woningvorming

Een woning verbouwen tot twee of meer woningen of het zodanig inrichten, gebruiken of laten gebruiken van een deel van de woning dat er feitelijk twee of meer woningen ontstaan.

1.41 Woonruimte

Besloten ruimte die, al dan niet tezamen met één of meer andere ruimten, bestemd of geschikt is voor bewoning van één huishouden.

1.42 Zelfstandige woonruimte

Woonruimte die een eigen toegang heeft en die door één huishouden kan worden bewoond zonder daarbij afhankelijk te zijn van wezenlijke voorzieningen, zoals badruimte, toilet en keuken, buiten de woonruimte.

Artikel 2 Wijze van meten

Bij toepassing van deze regels wordt als volgt gemeten:

2.1 De bouwhoogte van een bouwwerk

Vanaf het peil tot aan het hoogste punt van een gebouw of van een bouwwerk, geen gebouw zijnde, met uitzondering van ondergeschikte bouwonderdelen, zoals schoorstenen, antennes en naar de aard daarmee gelijk te stellen bouwonderdelen.

2.2 De goothoogte van een bouwwerk

Vanaf het peil tot aan de bovenkant van de goot, c.q. de druiplijn, het boeibord, of een daarmee gelijk te stellen constructiedeel.

2.3 De inhoud van een bouwwerk

Tussen de onderzijde van de begane grondvloer, de buitenzijde van de gevels (en/of het hart van de scheidsmuren) en de buitenzijde van daken en dakkapellen.

2.4 De oppervlakte van een bouwwerk

Tussen de buitenwerkse gevelvlakken en/of hart van de scheidingsmuren, neerwaarts geprojecteerd op het gemiddelde niveau van het afgewerkte bouwterrein ter plaatse van het bouwwerk.

Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels

Artikel 3 Verkeer - Verblijfsgebied

3.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Verkeer - Verblijfsgebied' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

1. verkeers- en verblijfsgebied voor gemotoriseerd verkeer en langzaam verkeer;
2. water, waterbeheer en waterberging;
3. groenvoorzieningen;
4. parkeervoorzieningen;
5. speelvoorzieningen;
6. voorzieningen die bij de bestemming horen zoals verkeers- en groenvoorzieningen, nutsvoorzieningen, fietsenstallingen, kunstwerken en geluidwerende voorzieningen.

3.2 Bouwregels

3.2.1 Gebouwen

1. De oppervlakte van gebouwen mag niet meer bedragen dan 6 m² per gebouw.
2. De bouwhoogte van gebouwen mag niet meer bedragen dan 2 meter.

3.2.2 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

1. De bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer bedragen dan 3 meter.
2. De regel onder 1 geldt niet voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ter geleiding, begeleiding en regeling van het verkeer.

3.3 Afwijken van de bouwregels

Burgemeester en wethouders kunnen afwijken van de regel in artikel 3.2.1 onder 1 en artikel 3.2.1 onder 2 voor:

1. afwijkingen van de maximale oppervlakte van een gebouw tot ten hoogste 20 m²;
2. afwijkingen van de maximale bouwhoogte van een gebouw tot maximaal 3 meter.

Artikel 4 Wonen

4.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Wonen' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

1. wonen, eventueel met een aan-huis-verbonden bedrijf of een bed & breakfast;
2. uitsluitend ter plaatse van de aanduiding 'ontsluiting', ook voor de ontsluiting van een gebouwde parkeervoorziening;
3. uitsluitend ter plaatse van de aanduiding 'parkeergarage' een verdiepte gebouwde parkeergarage;
4. water, waterberging;
5. voorzieningen en functies die bij de bestemming horen, bergingen, groenvoorzieningen, tuinen, erven en terreinen.

4.2 Bouwregels

4.2.1 Hoofdgebouwen

1. Hoofdgebouwen mogen uitsluitend binnen het bouwvlak worden gebouwd.
2. De bouwhoogte van het hoofdgebouw ter plaatse van de aanduiding: 'maximum bouwhoogte (m)' mag niet worden overschreden.

4.2.2 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

1. De hoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer dan 3 meter bedragen, met uitzondering van erf- en perceelafscheidingen die achter de voorgevelrooilijn niet meer dan 2 meter hoog en voor of op de voorgevelrooilijn niet meer dan 1 meter hoog mogen zijn.
2. In afwijking van de regel onder 1 mag de bouwhoogte van palen en masten niet meer dan 6 meter bedragen.

4.3 Specifieke bouwregels

1. Maximaal 215 woningen mogen worden gerealiseerd;
2. Het bouwblok bevat minstens 4 uitsparingen (over 2 bouwlagen) die zorgen voor lichttoetreding richting het binnenterrein.
3. De fietsparkeerplekken voor bewoners dienen inpandig, op eigen terrein gerealiseerd te worden; Collectieve fietsvoorzieningen worden logisch en aantrekkelijk gesitueerd ten opzichte van de omliggende fietsroutes en ten opzichte van de woning en zijn vanaf de straat eenvoudig toegankelijk;
4. De maximale hoogte van het (groene) dak van de parkeergarage is 1,50 m (groene invulling, zoals een grondlaag, inbegrepen) vanwege zichtlijnen vanaf het omliggende maaiveld, incidentele hoogte afwijkingen ter plaatse van bomen uitgezonderd;
5. De plinten worden met woningen ingevuld georiënteerd op de openbare ruimte;
6. De begane grond woningen op maaiveldniveau hebben ook een deur aan de straatzijde met uitzondering van de woningen met een dove gevel;
7. De entree van de centrale fietsvoorzieningen bevindt zich aan de Vliegend Hertlaan.
8. Met het oog op de uitwerkingsvraagstukken op het gebied van mobiliteit en mogelijke toekomstige innovatieve (parkeer)oplossingen is de garage zodanig ontworpen dat hier in de toekomst flexibiliteit mogelijk blijft, bijvoorbeeld om een deel van de autoparkeerruimte om te zetten naar fietsparkeren.
9. De extra fietsberging voor de bijzondere tweewielers is gesitueerd op de begane grond aan de kant van de Beneluxlaan en is zonder hellingbaan bereikbaar.

4.4 Voorwaardelijke verplichting in verband met het waarborgen van een akoestisch goed woon- en leefmilieu

1. Voor het realiseren en veranderen van een geluidsgevoelige bestemming dient vast te staan dat de geluidsbelasting de voorkeursgrenswaarde ingevolge de Wet geluidhinder of de ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting (hogere waarde), ingevolge het besluit Hogere waarde met inachtneming van de in dit besluit gestelde voorwaarde(n), niet overschrijdt.
2. Voor het realiseren en veranderen van een geluidsgevoelige bestemming staat vast dat het langtijd gemiddelde geluidsniveau dat op de woninggevels valt niet hoger is dan 50, 45 en 40 dB(A) voor respectievelijk 7-19 uur, 19-23 uur en 23-7 uur, en het maximale geluidsniveau dat op de woninggevels valt niet hoger is dan 70, 65 en 60 dB(A) voor respectievelijk 7-19 uur, 19-23 uur en 23-7 uur.

4.5 Nadere eisen

Burgemeester en wethouders zijn bevoegd nadere eisen te stellen met betrekking tot:

1. een samenhangend straat en bebouwingsbeeld, onder andere ten aanzien van de hoogte opbouw;
2. de verkeersveiligheid;
3. de milieusituatie;
4. de sociale veiligheid;
5. voor zieningen ter voorkoming van windhinder;
6. de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden en/of bouwwerken.

4.6 Specifieke gebruiksregels

4.6.1 Aan-huis-verbonden bedrijf

De uitoefening van een aan-huis-verbonden bedrijf in samenhang met wonen is uitsluitend toegestaan als voldaan wordt aan de volgende voorwaarden:

1. de vloeroppervlakte voor een aan-huis-verbonden bedrijf mag niet groter zijn dan een derde deel van de vloeroppervlakte van de woning, inclusief aangebouwde bijbehorende bouwwerken tot een maximum van 60 m^2;
2. de vloeroppervlakte voor een aan-huis-verbonden bedrijf in een vrijstaand bijbehorend bouwwerk mag niet groter zijn dan 60 m^2;
3. een aan-huis-verbonden bedrijf mag bedrijfsactiviteiten uitvoeren in categorie A of B1 van de Lijst van Bedrijven functiemenging waarvoor geen omgevingsvergunning voor de activiteit milieu is vereist.

4.6.2 Bed & breakfast

De uitoefening van een bed & breakfast in samenhang met wonen is uitsluitend toegestaan als de hoofdbewoner minimaal 50% van de woning in gebruik houdt voor wonen.

4.7 Afwijken van de gebruiksregels

Burgemeester en wethouders kunnen bij een omgevingsvergunning afwijken van de regel in artikel 4.6.1 onder 3 voor bedrijfsactiviteiten in categorie B2 van de Lijst van Bedrijven functiemenging, voor zover deze naar aard en invloed op de omgeving, gelet op de specifieke werkwijze of bijzondere verschijningsvorm en de aangegeven maatgevende milieu aspecten, vergelijkbaar zijn met categorie A of B1 van de Lijst van Bedrijven functiemenging.

Artikel 5 Waarde - Archeologie

5.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Waarde - Archeologie' aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemmingen, mede bestemd voor de bescherming en veiligstelling van de archeologische waarden en verwachting.

5.2 Specifieke gebruiksregels

Onder met het bestemmingsplan strijdig gebruik wordt in ieder geval begrepen, het handelen in strijd met de Verordening op de Archeologische Monumentenzorg.

Hoofdstuk 3 Algemene regels

Artikel 6 Anti-dubbeltelregel

Grond die eenmaal in aanmerking is genomen bij het toestaan van een bouwplan waaraan uitvoering is gegeven of alsnog kan worden gegeven, blijft bij de beoordeling van latere bouwplannen buiten beschouwing.

Artikel 7 Algemene bouwregels

7.1 Gevallen waarin het overschrijden van de bouwgrens is toegestaan

Een bouwgrens, niet zijnde bestemmingsgrens, mag, ongeacht de ter plaatse geldende aanduidingen en regels over maatvoering en situering, met maximaal 1,5 meter overschreden worden door bij gebouwen horende trappenhuizen, entreeportalen, veranda's en afdaken of andere ondergeschikte bouwdelen.

7.2 Gevallen waarin het overschrijden van de bouw- en bestemmingsgrens is toegestaan

1. Burgemeester en wethouders kunnen afwijken van de bestemming en bij omgevingsvergunning toestaan dat een bouw- en bestemmingsgrens, ongeacht de ter plaatse geldende aanduidingen en regels over bestemmingen, maatvoering en situering, met maximaal 1,5 meter overschreden worden door:
   a. bij gebouwen horende trappenhuizen, entreeportalen, veranda's;
   b. andere ondergeschikte bouwdelen, zoals bij gebouwen horende stoepen, stoeptreden, hellingbanen;
   c. balkons, erkers en afdaken, als de vrije hoogte, gemeten van de onderzijde van het overschrijdende bouwdeel tot aan het aansluitende, afgewerkte maaiveld minimaal 2,2 meter bedraagt.
2. Burgemeester en wethouders verlenen de onder 1 bedoelde omgevingsvergunning niet als:
   a. de overschrijding niet te verenigen is met de aard van de bestemming of
   b. de overschrijding onevenredige hinder voor aangrenzende percelen tot gevolg heeft.

7.3 Voorwaardelijke verplichting over parkeren

1. Bij het verlenen van een omgevingsvergunning voor het bouwen, staat vast dat voldoende parkeergelegenheid, overeenkomstig de normen in de beleidsregels in de Nota Parkeernormen Fiets en Auto, die als bijlage 1 bij de Parkeernota Stallen en Parkeren 2013 hoort, als mede het daar bij behorende Addendum Nota parkeernormen fiets en auto 2019, wordt gerealiseerd.
2. Als de onder regel 1 bedoelde beleidsregels worden gewijzigd, wordt met die wijziging rekening gehouden.

7.4 Woningvorming en omzetting

1. Het veranderen, vervangen of vergroten van een woning mag niet leiden tot omzetting van zelfstandige naar onzelfstandige woonruimte of tot de vorming van een extra woning.
2. Burgemeester en wethouders kunnen afwijken van de regel onder 1 en woningvorming en omzetting toestaan, als na toepassing van de algemene leefbaarheidstoets en de fysieke leefbaarheidseisen van de Beleidsnotitie en beleidsregels Woningsplitsen en omzetten, blijkt dat kwalitatief goede onzelfstandige woonruimten of woningen ontstaan en er geen onevenredige aantasting plaatsvindt van:
   a. het woon- en leefmilieu;
   b. de privacy van omwonenden;
   c. het verkeer en de parkeersituatie;
   d. de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden.

Artikel 8 Algemene gebruiksregels

8.1 Strijdig gebruik

Met uitzondering van de gevallen waarin de bestemmingsregeling dat gebruik expliciet toestaat, is strijdig met de bestemming het gebruik van of het laten gebruiken van:

1. onbebouwde gronden als staan- of ligplaats voor onderkomens;
2. onbebouwde gronden of bouwwerken ten behoeve van seksinrichtingen;
3. stacaravans en recreatiewoningen voor permanente bewoning;
4. onbebouwde gronden als kampeerterrein;
5. vrijstaande bijbehorende bouwwerken als woonruimte;
6. onbebouwde gronden als opslagplaats voor onklare voer-, vlieg- en vaartuigen of onderdelen daarvan;
7. onbebouwde gronden als stortplaats voor puin en afvalstoffen, voor zover dit niet betreft het storten of opslaan in bij gebouwen behorende tuinen van geringe hoeveelheden afvalstoffen die afkomstig zijn van het onderhoud van die tuinen.

8.2 Woningvorming en omzetting zonder bouwkundige aanpassingen

1. Een gebruiksverandering waarvoor geen omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen nodig is, mag niet leiden tot de omzetting van zelfstandige woonruimte in onzelfstandige woonruimte of tot de vorming van een extra woning.
2. Burgemeester en wethouders kunnen afwijken van de regel onder 1 en woningvorming en omzetting toestaan, als na toepassing van de algemene leefbaarheidstoets en de fysieke leefbaarheidseisen van de Beleidsnotitie en beleidsregels Woningsplitsen en omzetten, blijkt dat kwalitatief goede onzelfstandige woonruimten of woningen ontstaan en er geen onevenredige aantasting plaatsvindt van:
   a. het woon- en leefmilieu;
   b. de privacy van omwonenden;
   c. het verkeer en de parkeersituatie;
   d. de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden.

Artikel 9 Algemene afwijkingsregels

Burgemeester en wethouders kunnen, mits geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan het straat- en bebouwingsbeeld, de woonsituatie, de milieusituatie, de verkeersveiligheid, de sociale veiligheid en de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden, afwijken van:

1. de in het plan opgenomen (goot)hoogtematen en bebouwingspercentages tot niet meer dan 10% van deze maten en percentages;
2. de bestemmingsregels voor het toestaan dat het beloop of het profiel van wegen of de aansluiting van wegen onderling in geringe mate wordt aangepast, indien de verkeersveiligheid en/of -intensiteit daartoe aanleiding geven;
3. de bestemmingsregels voor het plaatsen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten behoeve van vlucht- en/of noodtrappen;
4. het overschrijden van de maximale bouwhoogte van gebouwen voor het plaatsen van hekwerken of borstweringen ten behoeve van dakterrassen, met dien verstande dat de maximale bouwhoogte met niet meer dan 1,50 meter mag worden overschreden;
5. de bestemmingsregels voor het bouwen met een geringe mate van afwijking van de plaats en richting van de bestemmingsgrenzen indien dit noodzakelijk is in verband met afwijkingen of onnauwkeurigheden ten opzichte van de feitelijke situatie of in die gevallen waar een rationele verkaveling van de gronden een geringe afwijking vergt;
6. de bestemmingsregels ten aanzien van de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, en toestaan dat de bouwhoogte van de bouwwerken, geen gebouwen zijnde, wordt vergroot tot niet meer dan 10 meter;
7. de bestemmingsregels ten aanzien van de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, en toestaan dat de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten behoeve van zend-, ontvang- en/of sirenemasten, wordt vergroot tot niet meer dan 55 meter;
8. de regels ten aanzien van de maximale bouwhoogte van gebouwen en toestaan dat de bouwhoogte van de gebouwen wordt verhoogd ten behoeve van plaatselijke verhogingen, zoals liftkokers, trappenhuizen, lichtkappen.

Artikel 10 Algemene wijzigingsregels

Burgemeester en wethouders zijn, op grond van artikel 3.6 Wro, bevoegd:

1. de in het plan opgenomen bestemmingen te wijzigen ten behoeve van overschrijding van bestemmingsgrenzen, voor zover zulks van belang is voor een technisch betere realisering van bestemmingen of bouwwerken dan wel voor zover zulks noodzakelijk is in verband met de werkelijke toestand van het terrein; de overschrijdingen mogen niet meer dan 3 meter bedragen en het bestemmingsvlak mag met niet meer dan 10% worden vergroot;

Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels

Artikel 11 Overgangsrecht

11.1 Overgangsrecht bouwwerken

1. Een bouwwerk dat op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan aanwezig of in uitvoering is, danwel gebouwd kan worden krachtens een omgevingsvergunning voor het bouwen, en afwijkt van het plan, mag, mits deze afwijking naar aard en omvang niet wordt vergroot;
   a. gedeeltelijk worden vernieuwd of veranderd;
   b. na het teniet gaan ten gevolge van een calamiteit geheel worden vernieuwd of veranderd, mits de aanvraag van de omgevingsvergunning voor het bouwen wordt gedaan binnen twee jaar na de dag waarop het bouwwerk is teniet gegaan.
2. Het bevoegd gezag kan eenmalig in afwijking van het eerste lid een omgevingsvergunning verlenen voor het vergroten van de inhoud van een bouwwerk als bedoeld in het eerste lid met maximaal 10%.
3. Het eerste lid is niet van toepassing op bouwwerken die weliswaar bestaan op het tijdstip van inwerkingtreding van het plan, maar zijn gebouwd zonder vergunning en in strijd met het daarvoor geldende plan, daaronder begrepen de overgangsbepaling van dat plan.

11.2 Overgangsrecht gebruik

1. Het gebruik van grond en bouwwerken dat bestond op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan en hiermee in strijd is, mag worden voortgezet.
2. Het is verboden het met het bestemmingsplan strijdige gebruik, bedoeld in het eerste lid, te veranderen of te laten veranderen in een ander met dat plan strijdig gebruik, tenzij door deze verandering de afwijking naar aard en omvang wordt verkleind.
3. Indien het gebruik, bedoeld in het eerste lid, na het tijdstip van inwerkingtreding van het plan voor een periode langer dan een jaar wordt onderbroken, is het verboden dit gebruik daarna te hervatten of te laten hervatten.
4. Het eerste lid is niet van toepassing op het gebruik dat reeds in strijd was met het voorheen geldende bestemmingsplan, daaronder begrepen de overgangsregels van dat plan.

Artikel 12 Slotregel

Deze regels worden aangehaald als:

Regels van het bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 6, Eendrachtlaan 10.

Bijlage 1 Lijst van Bedrijven functiemenging

Toelichting regeling toelaatbaarheid van bedrijfsactiviteiten

Om de toelaatbaarheid van bedrijfsactiviteiten in dit bestemmingsplan vast te leggen is gebruikgemaakt van een milieuzonering. Een milieuzonering zorgt ervoor dat milieu belastende functies (zoals bedrijven) en milieugevoelige functies (zoals woningen) waar nodig ruimtelijk voldoende worden gescheiden. De gehanteerde milieuzonering is gekoppeld aan een Staat van Bedrijfsactiviteiten.

Een Staat van Bedrijfsactiviteiten is een lijst waarin de meest voorkomende bedrijven en bedrijfsactiviteiten, al naar gelang de te verwachten belasting voor het milieu, zijn ingedeeld in een aantal categorieën. Voor de indeling in de categorieën zijn de volgende ruimtelijk relevante milieu aspecten van belang:

- geluid;
- geur;
- stof;
- gevaar (met name brand- en explosiegevaar).

Daarnaast kan de verkeersaantrekkende werking van een bedrijf relevant zijn.

Toepassing Lijst van Bedrijven functiemenging

Algemeen

In de VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering (2009) zijn twee Voorbeeldstaten voor milieuzonering opgenomen, namelijk de 'Voorbeeldstaat van Bedrijfsactiviteiten voor bedrijventerreinen' en de ' Voorbeeldstaat van Bedrijfsactiviteiten functiemenging'.

De aanpak van milieuzonering en de in dit plan gebruikte Lijst van Bedrijven functiemenging (LvB functiemenging) is gebaseerd op de tweede VoorbeeldStaat in de VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering (2009). De LvB functiemenging wordt gehanteerd in gebieden waar bedrijven of andere milieubelastende functies verspreid zijn gesitueerd tussen woningen en/of andere gevoelige functies. Onderstaand wordt hier meer in detail op ingegaan. Het gaat in dergelijke gebieden in het algemeen om relatief kleinschalige bedrijvigheid die op korte afstand van woningen kan worden toegestaan. De toelaatbaarheid van activiteiten wordt voor dergelijke gebieden in de VNG-publicatie (en de LvB functiemenging) bepaald met behulp van op deze situaties toegesneden toelatingscriteria.

Functiemengingsgebieden

In bestaande gebieden waar in enige vorm sprake is van functiemenging, of in gebieden waar bewust functiemenging wordt nagestreefd (bijvoorbeeld om een grotere levendigheid tot stand te brengen), wordt de LvB functiemenging toegepast. Zoals in de VNG-publicatie reeds is aangegeven kan bij functiemengingsgebieden gedacht worden aan:

- stadscentra, dorpskernen en winkelcentra;
- horecaconcentratiegebieden;
- zones met functiemenging langs stedelijke toegangswegen en in lintbebouwingen;
- (delen van) woongebieden met kleinschalige c.q. ambachtelijke bedrijvigheid.

Daarnaast kan ook in (delen van) woongebieden waar enige vorm van bedrijvigheid aanwezig of gewenst is de LvB functiemenging worden toegepast.

Kenmerken van de activiteiten

De activiteiten in dergelijke gebieden verschillen in het algemeen qua aard en schaal sterk van de activiteiten op een bedrijventerrein. Behalve in historisch gegroeide situaties gaat het in hoofdzaak om:

- kleinschalige, meest ambachtelijke bedrijvigheid;
- bedrijven waarbij de productie en/of laad- en loswerkzaamheden alleen in de dagperiode plaatsvindt;
- activiteiten die hoofdzakelijk inpandig geschieden.

De toegepaste Lijst van Bedrijven functiemenging

De bovenvermelde criteria liggen mede ten grondslag aan de selectie van activiteiten die zijn opgenomen in de Lijst van Bedrijven functiemenging. In de Lijst van Bedrijven functiemenging zijn de aspecten geluid, geur, stof en gevaar en de index voor verkeersaantrekkende werking (zoals aangegeven onder het kopje 'Regeling toelaatbaarheid van bedrijfsactiviteiten met behulp van milieuzonering') in de categorisering opgenomen. Deze Lijst is samengesteld volgens dezelfde methodiek als de betreffende Voorbeeldstaat uit de VNG-publicatie. Op twee punten is een andere werkwijze toegepast:

1. In dit plan wordt alleen de toelaatbaarheid van bedrijfsactiviteiten gekoppeld aan de Lijst. In de Lijst van Bedrijven functiemenging zijn daarom alleen de activiteiten opgenomen die passen binnen de definitie van bedrijf volgens de begripsbepalingen in de regels van dit bestemmingsplan. De toelaatbaarheid van andere functies wordt in dit plan indien nodig op een andere wijze in de regels en op de plankaart van dit bestemmingsplan geregeld (bijvoorbeeld horecabedrijven via een afzonderlijke Lijst van Horeca-activiteiten). Toegevoegd zijn enkele regelmatig voorkomende bedrijfsactiviteiten die in de lijst van de VNG-publicatie niet specifiek zijn opgenomen, maar wel aan de vermelde criteria voldoen zoals een ambachtelijke glas-in-loodzetterij en caravanstalling. Voor aannemers, SBI-code 45, heeft een nadere specificatie van de activiteiten plaatsgevonden met bijbehorende categorie-indeling die is afgestemd op de verwachte milieueffecten van deze activiteiten.

2. In de Lijst van Bedrijven functiemenging is in de categorie-indeling een nader onderscheid gemaakt tussen categorie B1 en B2. Voor de toepassing in dit bestemmingsplan blijkt het onderscheid tussen categorie A en categorie B zoals beschreven in de VNG-publicatie te groot om de toelaatbaarheid van activiteiten voldoende af te kunnen stemmen op de kenmerken van de functiemengingsgebieden en het daarin te volgen beleid.

Categorie-indeling
Zoals in de VNG-publicatie is aangegeven kan, vanwege de bijzondere kenmerken van gebieden met enige vorm van functiemenging, niet worden gewerkt met een systematiek van richtafstanden en afstandsstappen: vanwege de zeer korte afstand tussen milieubelastende en milieugevoelige functies is een dergelijke systematiek niet geschikt voor functiemengingsgebieden. De Lijst van Bedrijven functiemenging hanteert vier categorieën A, B1, B2 en C met specifieke criteria voor de toelaatbaarheid die onderstaand uiteen zijn gezet.

Categorie A
Bedrijfsactiviteiten die direct naast of beneden woningen/andere gevoelige functies zijn toegestaan, desgewenst in daarvoor omschreven zones binnen rustige woongebieden. De activiteiten zijn zodanig weinig milieubelastend dat de eisen uit het Bouwbesluit toereikend zijn.

Categorie B1
Bedrijfsactiviteiten die direct naast of beneden woningen/andere gevoelige functies in een daarvoor omschreven gebied met functiemenging zijn toegestaan. De activiteiten zijn zodanig weinig milieubelastend dat de eisen uit het Bouwbesluit toereikend zijn.

Categorie B2
Bedrijfsactiviteiten die in een gemengd gebied kunnen worden uitgeoefend, echter bouwkundig afgescheiden van woningen/andere gevoelige functies. Bouwkundig afgescheiden betekent dat de panden los van elkaar dienen te staan. Uitzondering hierop vormen binnenterreinen omringd door voornamelijk woningen: ook al zijn bedrijven bouwkundig afgescheiden van woningen, op deze locaties zijn hooguit categorie B1 bedrijven toegestaan.

Categorie C
Activiteiten vermeld onder categorie B2, waarbij vanwege relatief grote verkeersaantrekkende werking een directe ontsluiting op hoofdinfrastructuur gewenst is.

Flexibiliteit
De Lijst van Bedrijven functiemenging blijkt in de praktijk een relatief grof hulpmiddel te zijn om hinder door bedrijfsactiviteiten in te schatten. De inschalingen gaan uit van een gemiddeld bedrijf met een moderne bedrijfsvoering. Het komt in de praktijk voor dat een bepaald bedrijf als gevolg van een geringe omvang van hinderlijke deelactiviteiten, een milieuvriendelijke werkwijze of bijzondere voorzieningen minder hinder veroorzaakt dan in de Lijst van Bedrijven functiemenging is verondersteld. In de regels is daarom bepaald dat het college van burgemeester en wethouders een dergelijk bedrijf toch kan toestaan, indien dit bedrijf niet binnen de algemene toelaatbaarheid past. Bij de Lijst van Bedrijven functiemenging is deze mogelijkheid beperkt tot maximaal 1 categorie (dus bijvoorbeeld categorie B1 in plaats van A of categorie B2 in plaats van B1). Om te kunnen afwijken moet worden aangetoond dat het bedrijf naar aard en invloed op de omgeving (gelet op de specifieke werkwijze of bijzondere verschijningsvorm) vergelijkbaar is met andere bedrijven uit de desbetreffende lagere categorie.

Daarnaast is het mogelijk dat bepaalde bedrijven zich aandienen, waarvan de activiteiten in de Lijst van Bedrijven functiemenging niet zijn vermeld, maar die qua aard en invloed overeenkomen met bedrijven die wel zijn toegestaan. Met het oog hierop is in de regels bepaald dat het college van burgemeester en wethouders kan afwijken en vestiging van een dergelijk bedrijf kan toestaan. Om te kunnen afwijken moet op basis van milieutechnisch onderzoek worden aangetoond dat het bedrijf

naar aard en invloed op de omgeving vergelijkbaar is met direct toegelaten bedrijven.

Lijst van afkortingen in de Lijst van Bedrijven functiemenging:

- niet van toepassing of niet relevant < kleiner dan > groter = gelijk aan cat. categorie e.d. en dergelijke kl. klasse n.e.g. niet elders vermeld		o.c. opslagcapaciteit p.c. productiecapaciteit p.o. productieoppervlak b.o. bedrijfsoppervlak v.c. verwerkingscapaciteit u uur d dag w week j jaar		
SBI-CODE 1993	**SBI-CODE 2008**		**OMSCHRIJVING**	
		nummer		**CATEGORIE**
01	01	-	LANDBOUW EN DIENSTVERLENING TEN BEHOEVE VAN DE LANDBOUW	
014	016	0	Dienstverlening ten behoeve van de landbouw:	
014	016	2	- algemeen (onder andere loonbedrijven), b.o < 500 m²	**B1**
014	016	4	- plantsoenendiensten en hoveniersbedrijven, b.o. < 500 m²	**B1**
15	10, 11	-	VERVAARDIGING VAN VOEDINGSMIDDELEN EN	
151	101, 102	0	Slachterijen en overige vleesverwerking:	
151	101	6	- vleeswaren- en vleesconservenfabrieken, p.o. < 200 m²	**B2**
1552	1052	2	Consumptie-ijsfabrieken, p.o. < 200 m²	**B1**
1581	1071	1	Broodfabrieken, brood- en banketbakkerijen, v.c. < 2.500 kg meel/week	**B1**
1584	10821	0	Verwerking cacaobonen en vervaardiging chocolade- en suikerwerk:	
1584	10821	3	- cacao- en chocoladefabrieken, vervaardigen van chocoladewerken met p.o. < 200 m²	**B1**
1584	10821	6	- suikerwerkfabrieken zonder suiker branden, p.o. < 200 m²	**B1**
1593 t/m 1595	1102 t/m 1104		Vervaardiging van wijn, cider en dergelijke	**B1**
17	13	-	VERVAARDIGING VAN TEXTIEL	
174, 175	139		Vervaardiging van textielwaren	**B2**
176, 177	139, 143		Vervaardiging van gebreide en gehaakte stoffen en artikelen	**B2**
18	14	-	VERVAARDIGING VAN KLEDING; BEREIDEN EN VERVEN VAN BONT	
181	141		Vervaardiging kleding van leer	**B2**
20	16	-	HOUTINDUSTRIE EN VERVAARDIGING ARTIKELEN VAN HOUT, RIET, KURK EN DERGELIJKE	
203, 204, 205	162	1	Timmerwerkfabrieken, vervaardiging overige artikelen van hout, p.o. < 200 m²	**B2**
205	162902		Kurkwaren-, riet- en vlechtwerkfabrieken	**B1**
22	58	-	UITGEVERIJEN, DRUKKERIJEN EN REPRODUCTIE VAN OPGENOMEN MEDIA	

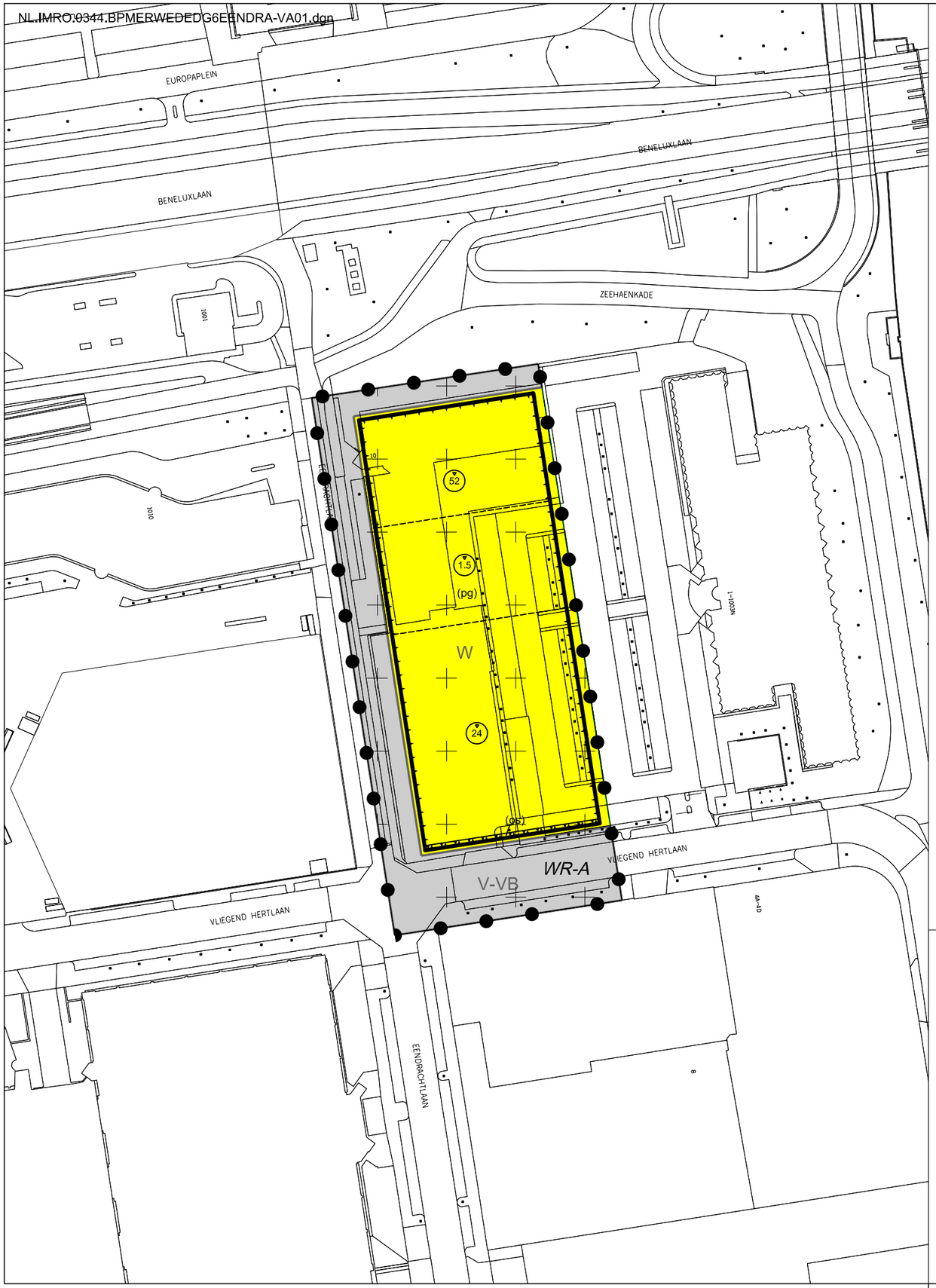
2222.6	18129		Kleine drukkerijen en kopieerinrichtingen	**B1**
2223	1814	A	Grafische afwerking	**A**
2223	1814	B	Binderijen	**B1**
2224	1813		Grafische reproductie en zetten	**B1**
2225	1814		Overige grafische activiteiten	**B1**
223	182		Reproductiebedrijven opgenomen media	**A**
24	20	-	VERVAARDIGING VAN CHEMISCHE PRODUCTEN	
2442	2120	0	Farmaceutische productenfabrieken:	
2442	2120	2	- verbandmiddelenfabrieken	**B1**
26	23	-	VERVAARDIGING VAN GLAS, AARDEWERK, CEMENT-, KALK- EN GIPSPRODUCTEN	
2615	231		Glasbewerkingsbedrijven	**B2**
262, 263	232, 234	0	Aardewerkfabrieken:	
262, 263	232, 234	1	- vermogen elektrische ovens totaal < 40 kW	**B1**
267	237	0	Natuursteenbewerkingsbedrijven:	
267	237	2	- zonder breken, zeven en drogen indien p.o. < 2.000 m²	**B2**
2681	2391		Slijp- en polijstmiddelen fabrieken	**B2**
28	25	-	VERVAARDIGING EN REPARATIE VAN PRODUCTEN VAN METAAL (EXCLUSIEF MACHINES/ TRANSPORTMIDDELEN)	
281	251, 331	1a	- gesloten gebouw, p.o. < 200 m²	**B2**
284	255, 331	B1	Smederijen, lasinrichtingen, bankwerkerijen en dergelijke, p.o. < 200 m²	**B2**
2852	2562, 3311	2	Overige metaalbewerkende industrie, inpandig, p.o. < 200 m²	**B2**
287	259, 331	B	Overige metaalwarenfabrieken n.e.g.; inpandig, p.o. < 200 m²	**B2**
30	26, 28, 33	-	VERVAARDIGING VAN KANTOORMACHINES EN COMPUTERS	
30	26, 28, 33	A	Kantoormachines- en computerfabrieken, inclusief reparaties	**B1**
33	26, 32, 33	-	VERVAARDIGING VAN MEDISCHE EN OPTISCHE APPARATEN EN INSTRUMENTEN	
33	26, 32, 33	A	Fabrieken voor medische en optische apparaten en instrumenten en dergelijke, inclusief reparaties	**B**
36	31	-	VERVAARDIGING VAN MEUBELS EN OVERIGE GOEDEREN N.E.G.	
361	9524	2	Meubelstoffeerderijen b.o. < 200 m²	**A**
362	321		Fabricage van munten, sieraden en dergelijke	**B1**
363	322		Muziekinstrumentenfabrieken	**B1**
3663.1	32991		Sociale werkvoorziening	**B1**
40	35	-	PRODUCTIE EN DISTRIBUTIE VAN STROOM, AARDGAS, STOOM EN WARM WATER	
40	35	C0	Elektriciteitsdistributiebedrijven, met transformatorvermogen:	
40	35	C1	- < 10 MVA	**B1**
40	35	D0	Gasdistributiebedrijven:	
40	35	D3	- gas: reduceer-, compressor-, meet- en regelinstallaties categorie A	**A**
40	35	D4	- gasdrukregel- en meetruimten (kasten en gebouwen), categorie B en C	**B1**
40	35	E0	Warmtevoorzieningsinstallaties, gasgestookt:	

40	35	E2	- blokverwarming	**B1**
41	36	-	WINNING EN DISTRIBUTIE VAN WATER	
41	36	B0	Waterdistributiebedrijven met pompvermogen:	
41	36	B1	- < 1 MW	**B1**
45	41, 42, 43	-	BOUWNIJVERHEID	
45	41, 42, 43	3	Aannemersbedrijf met werkplaats, b.o. < 1.000 m²	**B1**
50	45, 47	-	HANDEL/REPARATIE VAN AUTO'S, MOTORFIETSEN; BENZINESERVICESTATIONS	
501, 502, 504	451, 452, 454		Handel in auto's en motorfietsen, reparatie- en servicebedrijven	**B1**
5020.4	45204	B	Autobeklederijen	**A**
5020.5	45205		Autowasserijen	**B1**
503, 504	453		Handel in auto- en motorfietsonderdelen en -accessoires	**B1**
51	46	-	GROOTHANDEL EN HANDELSBEMIDDELING	
5134	4634		Groothandel in drank	**C**
5135	4635		Groothandel in tabaksproducten	**C**
5136	4636		Groothandel in suiker, chocolade en suikerwerk	**C**
5137	4637		Groothandel in koffie, thee, cacao en specerijen	**C**
514	464, 46733		Groothandel in overige consumentenartikelen	**C**
5148.7	46499	0	Groothandel in vuurwerk en munitie:	
5148.7	46499	1	- consumentenvuurwerk, verpakt, opslag < 10 ton	**C**
5153	4673	0	Groothandel in hout en bouwmaterialen:	
5153	5153	1	- algemeen	**C**
5153	4673	2	- indien b.o. < 2.000 m²	**B1**
5153.4	5153.4	4	Zand en grind:	
5153.4	46735	6	- indien b.o. < 200 m²	**B1**
5154	4674	0	Groothandel in ijzer- en metaalwaren en verwarmingsapparatuur:	
5154	5154	1	- algemeen	**C**
5154	4674	2	- indien b.o. < 2.000 m²	**B1**
5156	4676		Groothandel in overige intermediaire goederen	**C**
52	47	-	DETAILHANDEL EN REPARATIE TEN BEHOEVE VAN PARTICULIEREN	
527	952		Reparatie ten behoeve van particulieren (exclusief auto's en motorfietsen)	**A**
60	49	-	VERVOER OVER LAND	
6022	493		Taxibedrijven	**B1**
6024	494	0	Goederenwegvervoerbedrijven (zonder schoonmaken tanks), b.o. < 1.000 m²	**C**
603	495		Pomp- en compressorstations van pijpleidingen	**B1**
63	52	-	DIENSTVERLENING TEN BEHOEVE VAN HET VERVOER	
64	53	-	POST EN TELECOMMUNICATIE	
641	531, 532		Post- en koeriersdiensten	**C**
71	77	-	VERHUUR VAN TRANSPORTMIDDELEN, MACHINES, ANDERE ROERENDE GOEDEREN	
711	7711		Personenautoverhuurbedrijven	**B2**
712	7712, 7739		Verhuurbedrijven voor transportmiddelen (exclusief personenauto's)	**C**
713	773		Verhuurbedrijven voor machines en werktuigen	**C**

72	62	-	COMPUTERSERVICE- EN INFORMATIETECHNOLOGIE	
72	62	A	Computerservice- en informatietechnologiebureaus en dergelijke	**A**
72	58, 63	B	Datacentra	**B1**
73	72	-	SPEUR- EN ONTWIKKELINGSWERK	
732	722		Maatschappij- en geesteswetenschappelijk onderzoek	**A**
74	63, 69 t/m 71, 73, 74, 77, 78, 80 t/m 82	-	OVERIGE ZAKELIJKE DIENSTVERLENING	
7481.3	74203		Foto- en filmontwikkelcentrales	**C**
7484.4	82992		Veilingen voor huisraad, kunst en dergelijke	**A**
90	37, 38, 39		MILIEUDIENSTVERLENING	
9001	3700	B	Rioolgemalen	**B1**
93	96	-	OVERIGE DIENSTVERLENING	
9301.3	96013	A	Wasverzendinrichtingen	**B1**

Uitgave Gemeente Utrecht
Bezoekadres Stadskantoor, Stadsplateau 1
Postadres Postbus 8406, 3505 RK Utrecht
Telefoon 030 - 286 00 00
Mail gebiedsontwikkelingjz@utrecht.nl

NL.IMRO.0344.BPMERWEDEDG6EENDRA-VA01.dgn



Plangebied

Plangebiedgrens

Bestemmingen

V-VB — Verkeer - Verblijfsgebied

W — Wonen

Dubbelbestemmingen

WR-A — Waarde - Archeologie

Functieaanduidingen

(os) — ontsluiting

(pg) — parkeergarage

Bouwvlak

bouwvlak

Maatvoeringaanduidingen

maatvoeringsvlak

25 — maximum bouwhoogte (m)

Bestemmingsplan

Merwedekanaalzone deelgebied 6, Eendrachtlaan 10

Verbeelding BLAD 1

Hierbij horen de regels van Merwedekanaalzone deelgebied 6, Eendrachtslaan

Plannaam	Planfase	Datum	Plannaam	Planfase	Datum
Ontwerp	fase 1	14-08-2020	beroep	fase 3	
Vaststelling	fase 2		onherroepelijk	fase 4	

De digitale versie van de verbeeling is authentiek en rechtsgeldig boven alle andere versies.
Zie voor de digitale versie de websites http://www.ruimtelijkeplannen.nl en/of http://0344.republiceer.nl

Identificatie (ID) van het plan (Bestandsnaam) NL.IMRO.0344.BPMERWEDEDG6EENDRA-VA01.dgn	
ordernummer	
wijk	08_Zuidwest
projektnaam(dir)	Merwede. dgb 6, Eend.
subdirectory	NL.IMRO.0344..
schaal	1: 1000
pentabel	
datum	
datum	

Gemeente Utrecht

Gemeente Utrecht / Ontwikkelorganisatie Ruimte / Stadsplateau 1 / 3521 AZ / Postbus 8406 / 3503 RK / Utrecht / Tel. 030-2860000

NL.IMRO.0344.BPMERWEDEDG6EENDRA-VA01.dgn



REKEN KAMER UTRECHT

PUBLIEKSSAMENVATTING REKENKAMERBRIEF ENERGIETRANSITIE

De gemeente Utrecht steunt het Nederlandse beleid om klimaatneutraal te worden en verdere klimaatverandering te voorkomen. Daarvoor werkt de gemeente aan verschillende klimaatdoelen. De Rekenkamer Utrecht heeft onderzocht wat de gemeente doet om die doelen te bereiken en of de gemeenteraad daar genoeg informatie over krijgt. Over dit onderzoek stuurde de rekenkamer een brief aan de gemeenteraad (download hier). De rekenkamer vindt dat de informatie completer kan.

De plannen van de gemeente Utrecht om de klimaatdoelen te halen staan in verschillende documenten, zoals het Energieplan uit 2016 en het Coalitieakkoord uit 2018. Om de plannen uit te voeren, stelt de gemeenteraad ieder jaar geld beschikbaar. In 2020 was dit 5,1 miljoen euro. Met dit geld voert de gemeente 60 verschillende projecten uit. Deze gaan bijvoorbeeld over energiebesparing, zonnepanelen, elektrisch koken en duurzame energie. De gemeente wil graag dat inwoners, organisaties en bedrijven zélf aan de klimaatdoelen werken en zelf de maatregelen betalen. Daarbij wil de gemeente helpen en informatie geven. Daarom gaan de projecten van de gemeente vooral over kennis verzamelen, adviseren en samenwerken.

De gemeenteraad moet controleren hoe het gaat met de klimaatdoelen en de projecten in Utrecht. Ook moet de gemeenteraad weten of het geld voor de plannen goed wordt besteed. Het college van burgemeester en wethouders stuurt daarom op verschillende momenten documenten met informatie naar de gemeenteraad. De rekenkamer heeft deze documenten bekeken en vindt dat de informatie completer kan. Er ontbreekt namelijk een overzicht waarin staat welke projecten er zijn en hoeveel geld ze kosten. De rekenkamer heeft dit samen met ambtenaren van de gemeente uitgezocht en in een overzicht gezet voor de gemeenteraad.

De rekenkamer adviseert de gemeenteraad om duidelijke afspraken te maken met het college van burgemeester en wethouders over de informatie die nodig is. Bijvoorbeeld over wat de projecten opleveren, hoeveel geld ze kosten en of de doelen worden bereikt. De rekenkamer vindt het ook een goed moment voor de gemeenteraad om te kijken of de aanpak van de gemeente moet veranderen.

Na deze brief gaat de rekenkamer door met het onderzoek naar de energietransitie. Zo onderzoeken we in 2021 een aantal projecten van de gemeente. We kijken dan naar de kosten van projecten en wat de projecten opleveren. En we onderzoeken hoe de gemeente inwoners van Utrecht en de gemeenteraad betrekt bij de projecten.

Stadhuisbrug 1 Utrecht
Postbus 16200, 3500CE Utrecht
030-286 13 91 | utrecht.nl/rekenkamer

REKEN KAMER UTRECHT

Aan de gemeenteraad en het college van
Burgemeester en Wethouders van de gemeente Utrecht,

Behandeld door	M. van den Berg	**Datum**	1 februari 2021
Doorkiesnummer	030 286 1012 / 06 34 177 711	**Ons kenmerk**	21.0201.1
E-mail	mario.van.den.berg@utrecht.nl	**Onderwerp**	Rekenkamerbrief energietransitie
Bijlagen	-		

Geachte leden van de raad en het college,

In oktober 2020 ontving u ons plan voor het onderzoek energietransitie. Ons onderzoek bestaat uit drie delen. Deze brief gaat over het eerste deel van het onderzoek en heeft als doel de raad meer inzicht te geven in de besteding van de middelen van het uitvoeringsprogramma energietransitie en de projecten waaruit dit programma bestaat. In het tweede en derde deel zullen we onderzoek doen naar twee concrete projecten en de verduurzaming van het gemeentelijke vastgoed. Deze onderzoeken volgen later dit jaar.

Uitvoeringsprogramma energietransitie

In het coalitieakkoord 2018-2022 (mei 2018) en de hierop volgende programmabegrotingen heeft de gemeente Utrecht de ambitie vastgelegd om zo snel mogelijk klimaatneutraal te zijn. Hiervoor zijn vijf klimaatdoelen gesteld:

- In 2020 is de gemeentelijke energie-inkoop volledig verduurzaamd.
- In 2025 liggen op 20% van de Utrechtse daken zonnepanelen.
- In 2030 is het Utrechtse systeem van stadsverwarming verduurzaamd.
- In 2030 zijn minimaal 40.000 bestaande woningen van het gas af.
- In 2040 is het gemeentelijke vastgoed volledig verduurzaamd.

De gemeente voert het uitvoeringsprogramma energietransitie (onderdeel van het begrotingsprogramma duurzaamheid) uit om deze doelen te realiseren. Het uitvoeringsprogramma is in 2020 begroot op € 5,1 miljoen aan lasten. Hiermee voert de gemeente circa 60 projecten uit. De verduurzaming van het gemeentelijke vastgoed valt vanaf 2017 onder het programma vastgoed en blijft in deze rekenkamerbrief verder buiten beschouwing.

Onderzoeksvragen
De rekenkamer heeft het uitvoeringsprogramma onderzocht en hanteerde daarbij als centrale vraag: *Hoe toereikend is de informatievoorziening van het uitvoeringsprogramma energietransitie voor de gemeenteraad om de resultaten op hoofdlijnen te kunnen beoordelen?*

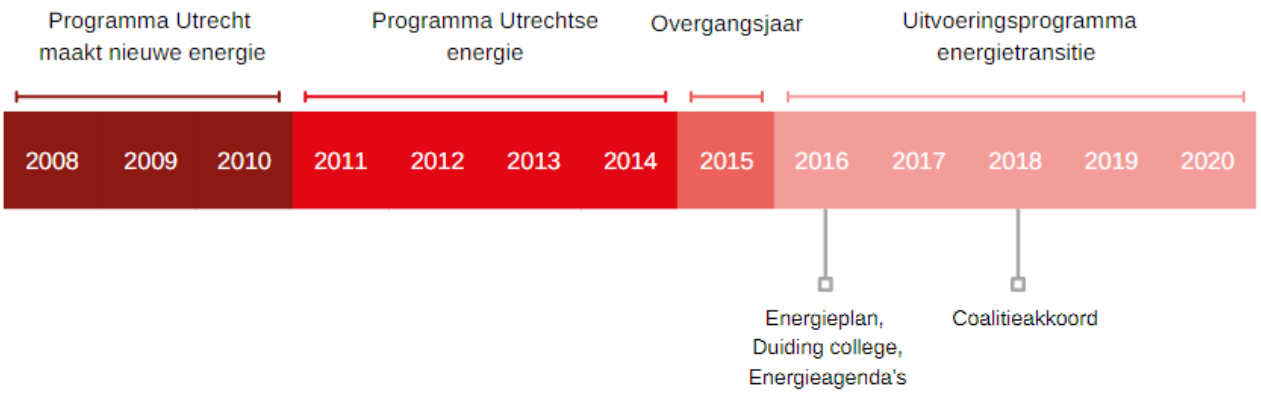
Deze vraag is uitgewerkt in vier onderzoeksvragen die als titel voor de navolgende vier paragrafen zijn opgenomen. De paragrafen gaan achtereenvolgens in op: de kaders voor het uitvoeringsprogramma (paragraaf 1), de verdeling van het budget over projecten (paragraaf 2), criteria voor de keuze van projecten en de verdeling van de financiële middelen (paragraaf 3) en de informatievoorziening aan de raad (paragraaf 4).

Op basis van de uitkomsten doen wij in paragraaf 5 enkele suggesties voor verbetering van de informatievoorziening aan de raad. In de bijlagen aan het eind van de brief vindt u een nadere toelichting op onze aanpak. Daarnaast is een overzicht bijgevoegd van alle projecten in 2020 van het uitvoeringsprogramma energietransitie, voorzien van een beschrijving en de begrote lasten per project voor 2020 (zie bijlage 2).

1. WELKE KADERS HEEFT DE GEMEENTERAAD GESTELD VOOR HET UITVOERINGSPROGRAMMA ENERGIETRANSITIE EN DE HIERBINNEN UIT TE VOEREN PROJECTEN?

Het uitvoeringsprogramma energietransitie bouwt voort op eerder vastgesteld beleid. Sinds 2016 bestaat het uitvoeringsprogramma in de huidige vorm. Zie figuur 1 voor een tijdlijn van het programma voor de periode 2008 tot en met 2020.

Figuur 1 Tijdlijn opgave energietransitie voor de periode 2008 tot en met 2020 inclusief belangrijkste documenten voor kaderstelling



De raad heeft op 14 januari 2016 het Energieplan en de duiding van het college bij het Energieplan vastgesteld en heeft daarmee ingestemd met de beleidsmatige kaders voor het energiebeleid.[1] Het coalitieakkoord (mei 2018) bevat aanvullende doelstellingen en versnellingsmaatregelen voor de energietransitie en hiervoor heeft het college extra middelen vrijgemaakt. Na 2018 zijn er geen fundamentele herzieningen meer geweest in de beleidskaders voor het uitvoeringsprogramma.

De gemeenteraad heeft daarnaast met diverse moties en amendementen aanvullende kaders gesteld voor een aantal van de projecten. Voorbeelden zijn: motie 2018/253 waarin de gemeenteraad het college onder andere verzoekt het traject om het verduurzamen van vijf VvE's in Overvecht te begeleiden en het aangenomen amendement 2020/096 waarin de gemeenteraad besluit innovatie in Rijnenburg meer ruimte te geven. Ook bij andere grote projecten – zoals de Regionale Energie Strategie (RES) en de Transitievisie Warmte – zien we een actieve kaderstellende rol van de raad.

Met het instemmen met de jaarlijkse programmabegroting stelt de raad financiële kaders vast voor het begrotingsprogramma duurzaamheid. Onder de omschrijving 'Uitwerken van de energieambities' zijn de kosten van het uitvoeringsprogramma energietransitie weergegeven.[2] Zo heeft de gemeenteraad in de programmabegroting 2020 ingestemd met een bedrag van € 4,9 miljoen aan lasten voor het uitvoeringsprogramma energietransitie (na mutaties: € 5,1 miljoen). Er zijn voor de verdeling van middelen binnen het uitvoeringsprogramma energietransitie in de programmabegroting verder geen aanvullende financiële kaders gesteld.

Over de inhoud van de informatievoorziening van het uitvoeringsprogramma zijn geen specifieke afspraken tussen raad en college gemaakt. Met het vaststellen van het Energieplan en bijbehorende kaders is afgesproken dat de gemeente een periodieke monitoring uitvoert naar de resultaten en impact van de eigen inzet en gerealiseerde effecten in Utrecht. Aanvullend heeft de raad op projectniveau ook een aantal afspraken vastgesteld, zoals met de motie 2019/297 waarin de gemeenteraad het college verzoekt een participatieleidraad op te stellen voor de RES.

2. HOE IS HET JAARLIJKSE BUDGET VAN HET UITVOERINGSPROGRAMMA ENERGIETRANSITIE VERDEELD OVER DE VERSCHILLENDE PROJECTEN?

Verdeling van jaarlijks budget naar thema's

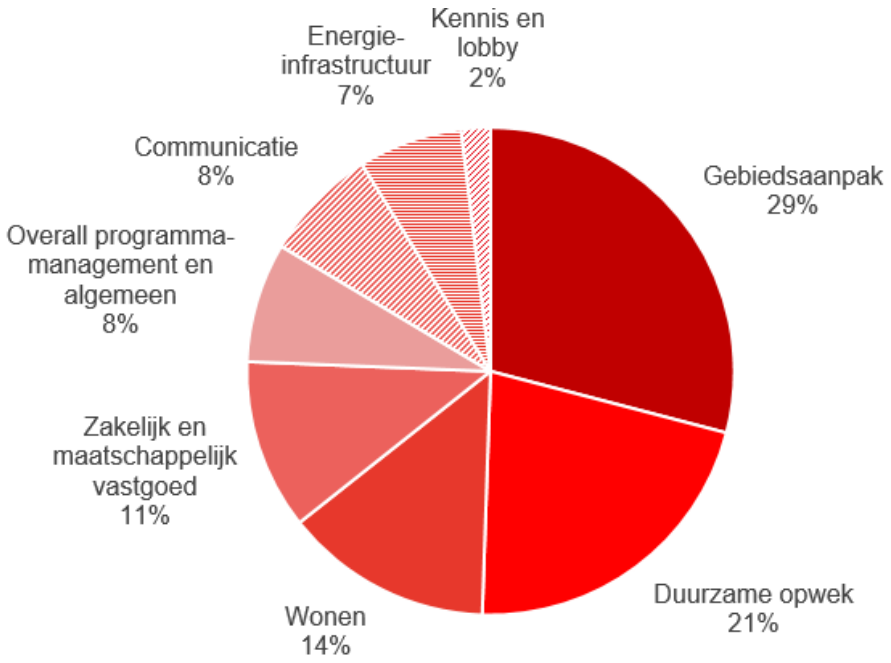
Het uitvoeringsprogramma energietransitie bestaat in 2020 uit 60 projecten die weer naar acht thema's zijn ingedeeld. De raad wordt in de jaarlijkse raadsbrief Jaarplan opgave energietransitie geïnformeerd over de verdeling van het budget naar thema's.

In figuur 2 (pagina 4) is weergegeven hoe de begroting van het uitvoeringsprogramma is verdeeld over de acht verschillende thema's. Uit de figuur blijkt dat gebiedsaanpak (29%) en duurzame energieopwekking (21%) in 2020 financieel de grootste thema's zijn.

De inzet op die thema's neemt over de loop van de jaren ook toe, zo blijkt uit meerjarige cijfers. De gebiedsaanpak groeide van € 0,6 miljoen in 2018 naar € 1,5 miljoen in 2020. Duurzame opwekking groeide van € 0,4 miljoen in 2016 naar € 1,1 miljoen in 2020. Het college noemt de thema's cruciaal voor de Utrechtse energieopgave en kondigde begin 2019 aan de inzet op beide thema's uit te breiden (zie raadsbrief Groeiende opgave Energietransitie van 29 januari 2019).

De inzet op zakelijk en maatschappelijk vastgoed (11% in 2020) nam juist af van € 2,1 miljoen in 2018 tot € 0,6 miljoen in 2020. De inzet op energie-infrastructuur daalde eerst van € 0,2 miljoen (2016) naar 0 (2018) en nam weer toe tot € 0,4 miljoen in 2020 (7% van de begroting).

Figuur 2 Inzet naar thema 2020 (in % van totale lasten begroting van € 5,1 miljoen)



Verdeling van jaarlijks budget naar projecten

De raad heeft geen overzicht van de kosten voor de afzonderlijke projecten die onderdeel zijn van het uitvoeringsprogramma energietransitie. De rekenkamer heeft dit overzicht samen met de ambtelijke organisatie samengesteld (zie bijlage 2). We hebben ook gekeken naar de gerealiseerde lasten van thema's en projecten voor de jaren 2016-2019.

De financieel grootste projecten van het uitvoeringsprogramma zijn de gebiedsgerichte projecten zoals Overvecht-Noord (10% van de totale kosten van het uitvoeringsprogramma) en Transitievisie warmte (8%) en projecten gericht op duurzame opwekking zoals Rijnenburg (8%), Zon op dak (5%) en de Regionale Energie Strategie (5%). Daarnaast is er ook sterk ingezet op de projecten communicatie (5%) en Jouwhuisslimmer (5%). Deze zeven projecten opgeteld vormen de helft van de totale kosten van het uitvoeringsprogramma.

Overige middelen buiten het budget van het uitvoeringsprogramma energietransitie

De gemeente stelde in 2020 vijf subsidieregelingen beschikbaar, te weten: zonneboilers, duurzame monumentenadviezen, energieadvies aan huis en trajectbegeleiding, aanloopkosten van collectieve zonne-energieprojecten en verduurzaming maatschappelijk vastgoed. In 2020 bedroeg het totale subsidieplafond voor deze vijf subsidieregelingen € 707.000 (Subsidiestaat 2020). De dekking voor deze subsidies komt niet uit het budget van het uitvoeringsprogramma energietransitie, maar uit de reserve Utrechtse energie. Uit deze reserve

worden ook andere verduurzamingsregelingen bekostigd, zoals de SVN Duurzaamheidslening voor Utrechtse woningeigenaren. In bijlage 3 is een overzicht en nadere toelichting opgenomen van de regelingen die uit de reserve zijn bekostigd in 2020.

Woningeigenaren, ondernemers, corporaties en verhuurders kunnen daarnaast voor het treffen van fysieke verduurzamingsmaatregelen gebruik maken van verschillende rijkssubsidies. Hoeveel rijkssubsidies in Utrecht worden ingezet wordt door het Rijk geregistreerd. Deze gegevens zijn door de gemeente niet gebruikt in informatievoorziening naar de raad.

3. OP BASIS VAN WELKE INFORMATIE EN CRITERIA IS DE KEUZE VOOR DE PROJECTEN EN VERDELING VAN MIDDELEN GEMAAKT?

Vooral ambtelijke inzet, informatievoorziening en procesregie

Om een klimaatneutrale stad te worden, zijn enorme investeringen nodig in fysieke verduurzamingsmaatregelen in de stad. Dit blijkt uit een studie van bureau Ecofys waarover de raad in 2018 door het college is geïnformeerd. De visie van het college is dat deze investeringen voor rekening van partijen zelf moeten komen. De Rijksoverheid zou partijen hierbij moeten ondersteunen met subsidies en met passende wet- en regelgeving. Het college ziet voor de gemeente een grote en proactieve rol bij de overgang naar duurzame energie, maar kiest er bewust voor om zelf niet in ‘hardware’, maar in interventies en processen te investeren. Dit blijkt uit gesprekken die wij hebben gevoerd, documenten zoals het Energieplan Utrecht (juni 2015), de duiding hiervan door het college en de raadsinformatiebijeenkomst over deze documenten (november 2015). De visie die het college in deze beleidsdocumenten heeft uitgewerkt is in de vergadering van 14 januari 2016 door de raad vastgesteld. De terughoudendheid om zelf te investeren in ‘hardware’ is volgens de huidige wethouder geen principekwestie, maar vooral de uitkomst van de afweging hoe de beschikbare middelen het best ingezet kunnen worden.

Deze bestuurlijke visie is sturend voor de keuze van de projecten binnen het uitvoeringsprogramma energietransitie. De besteding van het jaarlijkse budget (€5,1 miljoen) bestaat vooral uit ambtelijke inzet en proceskosten. Projecten zijn bijvoorbeeld gericht op de ontwikkeling van kennis en beleid, het faciliteren van samenwerking en initiatieven, het adviseren van inwoners, ondernemers en vastgoedeigenaren, het verzamelen van bruikbare data en het invulling geven aan de regierol van de gemeente.

Een paar projecten en subsidies zijn wel gericht op fysieke verduurzamingsmaatregelen, zoals de Energiebox voor huurders en woningeigenaren met informatie over energieverbruik en energiebesparende producten zoals een ledlamp, en de subsidies voor een zonneboiler en maatschappelijk vastgoed (zie bijlage 3).[3]

Uitgangspunten keuze projecten en overige aanleidingen

Naast deze bestuurlijke visie zijn de uitgangspunten bij de keuze voor projecten in het uitvoeringsprogramma dat projecten:

- Passen binnen het programmabudget.

- Bijdragen aan één of meer van de gemeentelijke klimaatdoelen en afspraken uit het klimaatakkoord.
- Zich richten op bronnen van de meeste CO_2-emissie, zoals de gebouwde omgeving en dan met name bestaande bouw.

Binnen de bovengenoemde kaders heeft de ambtelijke organisatie veel beleidsruimte om eigen afwegingen te maken voor het starten of het beëindigen van projecten. Concretere criteria voor de keuze van projecten zijn niet in beleid vastgelegd. Er kunnen verschillende aanleidingen zijn om een project te overwegen, zoals: vragen en keuzes van de raad, succesvolle projecten in andere steden, voorstellen uit de gemeentelijke organisatie of wijken, nieuwe inzichten (uit de markt, wetenschap etc.), aansluiten bij (rijks)initiatieven en wettelijke verplichtingen (bijvoorbeeld het klimaatakkoord).

Wij hebben gezien dat in de periode 2016-2019 40 projecten zijn beëindigd. Projecten zijn per definitie van tijdelijke aard. Sommige hebben een looptijd van meerdere jaren, andere zijn kortlopende eenmalige acties. Ongeveer de helft van de beëindigde projecten zijn eenmalige uitvoeringsgerichte acties, zoals de organisatie van een bijeenkomst. Verder is een aantal projecten overgaan in een vervolgproject of onderdeel geworden van regulier beleid. Sommige projecten zijn beëindigd omdat ze niet meer nodig/nuttig zijn vanwege veranderde omstandigheden, of omdat ze niet opleverden wat werd verwacht. Niet van alle beëindigde projecten is echter (nog) bekend hoe het project is afgerond en of er geëvalueerd en geleerd is. Hier zijn geen vaste procedurele afspraken over gemaakt binnen het uitvoeringsprogramma.

Besluitvorming over projecten op verschillende niveaus

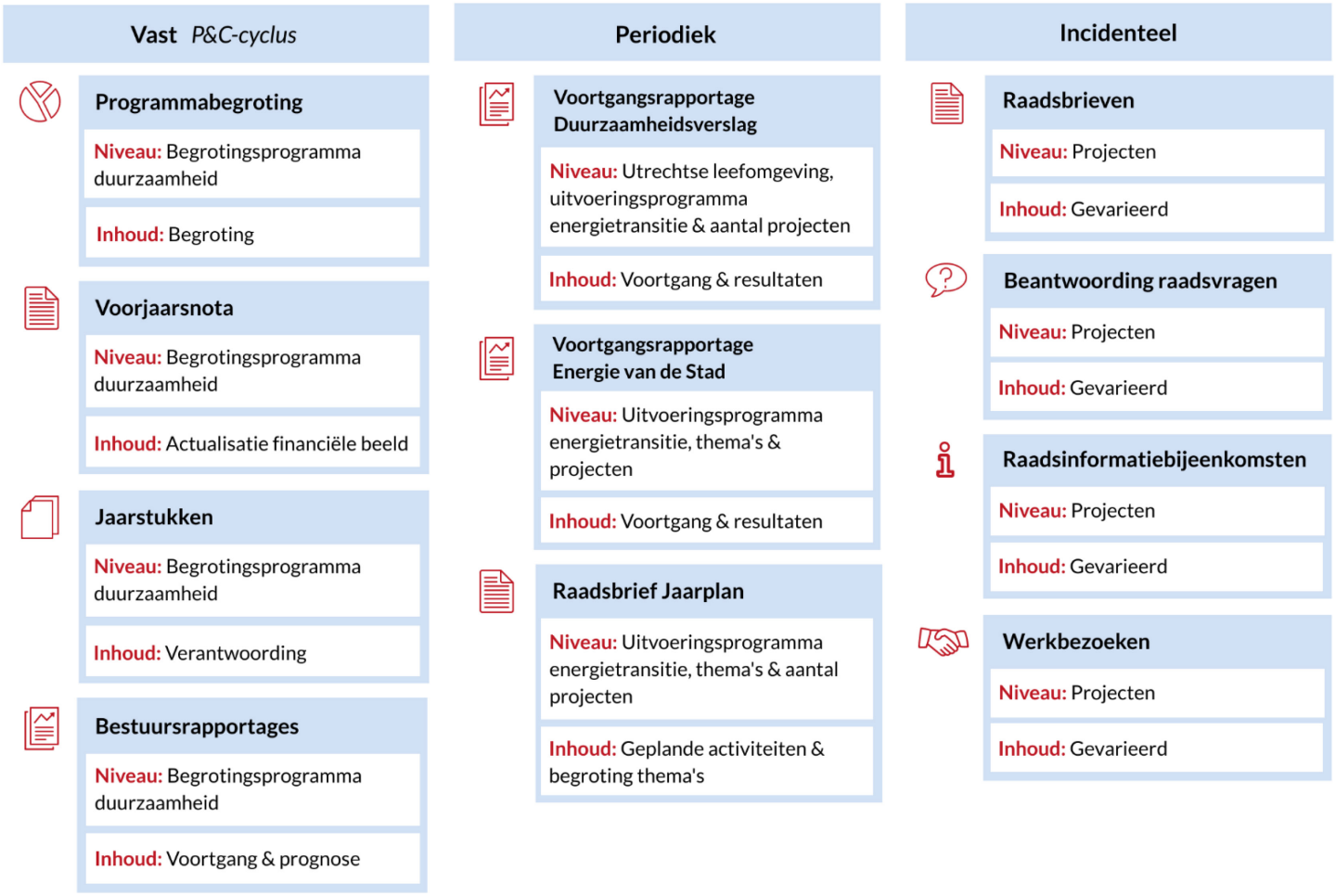
De definitieve besluitvorming over de keuze van projecten van het uitvoeringsprogramma energietransitie ligt deels bij de ambtelijke organisatie, deels bij het college en deels bij de raad. Projecten worden ambtelijk voorbereid en geselecteerd. De ontwikkelingen en voortgang van projecten wordt besproken in het stafoverleg van programmamanagers en de wethouder energie. In dit stafoverleg worden alle besluiten voor de start of beëindiging van projecten vastgesteld. Met name bij de grotere projecten zoals de RES, Rijnenburg, Overvecht-Noord en de Transitievisie Warmte (TVW), verloopt de besluitvorming vervolgens via het college en met een raadsvoorstel via de raad. Het gaat dan om projecten ter voorbereiding van nieuw beleid of aanpassing van beleid.

Bij de Voorjaarsnota en Programmabegroting besluit de raad over de omvang en inzet van het budget op het niveau van het totale uitvoeringsprogramma energietransitie. De raad stuurt dan met moties en amendementen op de invulling en middelen van het uitvoeringsprogramma. De raad doet dit incidenteel ook op andere momenten.

4. WELKE INFORMATIE ONTVANGT DE GEMEENTERAAD OVER DE VOORTGANG, RESULTATEN EN FINANCIËLE VERANTWOORDING TEN AANZIEN VAN DE UITVOERING VAN DEZE PROJECTEN EN HOE KAN DEZE INFORMATIEVOORZIENING WORDEN VERBETERD?

De gemeenteraad ontvangt via verschillende informatiestromen informatie over het uitvoeringsprogramma Energietransitie. Figuur 3 (op pagina 7) geeft de verschillende informatiestromen weer. Deze figuur laat ook zien waar de documenten de raad over informeren en op welk detailniveau de raad informatie ontvangt.

Figuur 3 De verschillende informatiestromen en de niveaus waarop de raad informatie ontvangt.



Veel informatie, maar beeld over voortgang en resultaten niet volledig

De raad ontvangt jaarlijks op vaste momenten informatie. Deze informatie is voornamelijk op het niveau van het uitvoeringsprogramma en de projectthema's binnen het programma:

- De raad ontvangt jaarlijks op een vast moment twee voortgangsrapportages. In de rapportage Energie van de stad rapporteert het college over de vijf klimaatdoelen en de voortgang hiervan. Ook worden de voortgang en het resultaat van de projectthema's van het uitvoeringsprogramma besproken (bijvoorbeeld wonen, duurzame energieopwekking). In Energie van de stad staat ook wat geleerd is van uitgevoerde activiteiten. Hierbij komt een

deel van de projecten aan de orde. In de andere rapportage, het Duurzaamheidsverslag, ligt de nadruk voornamelijk op het schetsen van een zo compleet mogelijk beeld van de Utrechtse leefomgeving. Hierin komen de vijf klimaatdoelen slechts gedeeltelijk terug, waarbij over de voortgang van enkele projecten wordt gerapporteerd. Het Duurzaamheidsverslag is een uitsnede van de informatie in de rapportage Energie van de stad en omvat dus geen andere indicatoren dan in Energie van de stad is opgenomen.

- Sinds 2019 worden in de jaarlijkse raadsbrief Jaarplan opgave energietransitie de belangrijkste hoofdlijnen van het jaarplan van het uitvoeringsprogramma energietransitie besproken. Hierin licht het college voor een aantal projecten de plannen voor het aankomende jaar toe. In de raadsbrief is echter geen volledig overzicht opgenomen van alle projecten met bijbehorende doelen.
- Incidenteel ontvangt de raad meer informatie over projecten (bijvoorbeeld via raadsbrieven, beantwoording van raadsvragen, raadsinformatiebijeenkomsten of werkbezoeken). Vaak gaat het hierbij om de grotere projecten met veel maatschappelijk impact, zoals Rijnenburg.

Financiële informatie op niveau uitvoeringsprogramma en thema's

De raad ontvangt op meerdere momenten informatie over de kosten van het uitvoeringsprogramma energietransitie:

- In de P&C documenten worden jaarlijks de kosten, begroting en eventuele afwijkingen van de begroting van het begrotingsprogramma duurzaamheid besproken. Binnen dit begrotingsprogramma wordt de totale kosten voor het uitvoeringsprogramma energietransitie sinds 2019 genoemd onder de omschrijving 'Uitwerken van energieambities'. Deze kosten zijn niet verder gespecificeerd.
- In de jaarlijkse raadsbrief Jaarplan opgave energietransitie wordt de begroting van het uitvoeringsprogramma energietransitie voor het aankomend en voorgaande jaar toegelicht. In deze brief is het budget onderverdeeld in verschillende thema's. Er is geen informatie beschikbaar op projectniveau.
- Er is geen financiële informatie opgenomen over het uitvoeringsprogramma en bijbehorende projecten in de voortgangsrapportages Duurzaamheidsverslag en Energie van de stad. Incidenteel ontvangt de raad meer informatie over de kosten van een bepaald project (bijvoorbeeld via raadsbrieven of raadsvragen).

5. IS DE INFORMATIEVOORZIENING VAN HET UITVOERINGSPROGRAMMA ENERGIETRANSITIE TOEREIKEND OM ALS GEMEENTERAAD DE RESULTATEN VAN HET PROGRAMMA OP HOOFDLIJNEN TE KUNNEN BEOORDELEN?

Beantwoording centrale onderzoeksvraag

De huidige informatie geeft de raad gedeeltelijk zicht op de resultaten van het uitvoeringsprogramma. Inzicht in de kosten-baten verhouding van de projecten van het uitvoeringsprogramma is op basis van de periodieke rapportages over de energietransitie niet goed mogelijk. In de informatie aan de raad wordt zelden een verband gelegd tussen de resultaten en de kosten van projecten, en er ontbreekt een totaaloverzicht met aantal en type projecten in het

uitvoeringsprogramma. Wij constateren dan ook dat de raad veel informatie ontvangt over het uitvoeringsprogramma energietransitie, maar dat de informatieverstrekking aan de raad op het gebied van compleetheid en vergelijkbaarheid nóg beter kan.

Suggesties verbetering informatievoorziening

Over de inhoud van de informatievoorziening zijn geen specifieke afspraken tussen raad en college gemaakt. We adviseren dat alsnog te doen. Daarbij geven wij op basis van onze bevindingen de volgende suggesties mee:

- De raad is gebaat bij een overzicht van projecten van het uitvoeringsprogramma energietransitie, voorzien van projectdoelen en kosten, vergelijkbaar aan het overzicht zoals u bij deze rekenkamerbrief aantreft. Dit overzicht kan het college toevoegen aan de bestaande jaarlijkse raadsbrief over het jaarplan opgave energietransitie.
- In de voortgangsrapportages en de jaarlijkse raadsbrief Jaarplan opgave energietransitie kan het college de koppeling tussen de thema's en projecten beter inzichtelijk maken. Het is hierbij ook van belang om informatie op dezelfde manier op te bouwen (bijvoorbeeld benaming van thema's over de documenten en jaren gelijk te houden).
- Laat de financiële paragraaf in de jaarlijkse raadsbrief over het jaarplan (en de daar opgenomen bedragen) beter aansluiten op de P&C documenten.

6. TOT SLOT

Ter overweging: herijking

Wij zien verschillende aanleidingen om het huidige beleid te herijken. Het huidige college is inmiddels bijna drie jaar bezig met het realiseren van de vijf klimaatdoelen uit het coalitieakkoord. Het doel voor duurzame energie-inkoop is behaald. Het doel 20% zon op dak in 2025 komt binnen bereik met een tussenstand van 17% in 2020. Over de andere klimaatdoelen geeft het college in de voortgangsrapportage Energie van de stad 2019 (23 april 2020) echter aan dat zowel het klimaatakkoord als de huidige inspanningen van de gemeente onvoldoende zijn om deze te realiseren. Voor het doel minimaal 40.000 woningen aardgasvrij in 2030 is in de programmabegroting geen indicator opgenomen. De wijze van monitoring en voortgang (en daarmee de haalbaarheid) van deze doelen is daardoor niet duidelijk. De wethouder heeft de raad toegezegd dit op te nemen in de Programmabegroting en komt bij de komende Voorjaarsnota met een herijking van indicatoren.

Er zijn in de afgelopen jaren vele ervaringen opgedaan en nieuwe inzichten zijn ontstaan over de ambities en betaalbaarheid van de energietransitie. Er zijn nieuwe doelen bijgekomen, zoals circulariteit en klimaatadaptatie, die zorgen voor nieuwe uitdagingen. Daarnaast heeft de EU de doelstelling voor CO_2-reductie verhoogd van 49% naar 55% procent in 2030. Dit zal ook doorwerking hebben in het beleid van het Rijk en gemeenten.

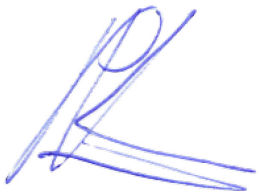
Wij geven daarom de overweging mee aan raad en college om een herijking of mid-term review uit te voeren om te bepalen in hoeverre de huidige kaders, aanpak, doelen en indicatoren van het uitvoeringsprogramma energietransitie bijstelling nodig hebben. Ook het college ziet aanleiding

voor een update van het energiebeleid, zo blijkt uit de recente raadsbrief Jaarplan 2021 Opgave Energietransitie (11 januari 2021).

Vervolg Rekenkameronderzoek

Wij starten binnenkort met het tweede deel van het rekenkameronderzoek energietransitie. Dit richt deel zich op twee concrete projecten van het uitvoeringsprogramma energietransitie die nadrukkelijk op inwoners en/of ondernemers in de gemeente zijn gericht (Zon op dak en Stimuleren woningeigenaren). Daarbij gaan wij ook in op de doelmatigheid en doeltreffendheid van deze projecten. We verwachten u hierover medio 2021 te kunnen informeren. Het derde en laatste deelonderzoek gaat naar verwachting Q2/Q3 2021 van start en gaat over de verduurzaming van het gemeentelijk vastgoed.

Met vriendelijke groet,



Drs. P.W.D. Venhoeven
Voorzitter Rekenkamer Utrecht

Stadhuisbrug 1 Utrecht
Postbus 16200, 3500CE Utrecht
030-286 13 91 | utrecht.nl/rekenkamer

---

1 Bijlage bij het Duidingsdocument van het Energieplan: A. samenvatting van de kaders, die de Raad expliciet vastlegt en B. de operationele uitwerking van het Duidingsdocument. 14 januari 2016.

2 In 2019 is er in de VJN een voorstel gedaan aan de raad tot programmastructuurwijziging om prestatiedoelstelling 1.1.1. enkel te laten bestaan uit het uitvoeringsprogramma Energietransitie (P6439 Utrechtse Energie).

3 Deze subsidies zijn op=op subsidies en ruim voor de huidige programmaperiode gestart (in 2010-2014). Omdat na 2014 het Rijk het ISDE-programma heeft uitgebreid richting zonneboilers is de regeling voor zonneboilers later aangepast om stapelen mogelijk te maken (en is het subsidiebedrag naar beneden bijgesteld).

BIJLAGE 1 TOELICHTING AANPAK REKENKAMER

Onze centrale vraag luidt: Hoe toereikend is de informatievoorziening van het uitvoeringsprogramma energietransitie om als gemeenteraad de resultaten van het programma op hoofdlijnen te kunnen beoordelen? De centrale vraag is onderverdeeld in vier onderzoeksvragen.

Voor de beantwoording van de onderzoeksvragen hebben wij een analyse gedaan van raadsinformatie, beleidsstukken en (financiële) projectgegevens en hebben wij gesproken met de wethouder energie, de programmamanagers en programmasecretarissen van het uitvoeringsprogramma energietransitie en de businesscontroller.

Deelvraag 1: Welke kaders heeft de gemeenteraad gesteld voor het uitvoeringsprogramma energietransitie en de hierbinnen uit te voeren projecten?

Bij het beantwoorden van deze vraag gingen we in beleidsstukken en raadsinformatie na welke kaders door de raad zijn gesteld voor het uitvoeringsprogramma energietransitie.

Deelvraag 2: Hoe is het jaarlijks budget van het uitvoeringsprogramma energietransitie verdeeld over de verschillende projecten?

Wij gingen na of er een uitsplitsing is van het begrote bedrag van 2020 naar onderliggende projecten. Dit zit wel in de gemeentelijke registraties maar is niet als beschikbare informatie ontsloten. De rekenkamer heeft dit overzicht samen met de ambtelijke organisatie samengesteld (zie bijlage 2). We hebben ook gekeken naar de gerealiseerde lasten van thema's en projecten voor de jaren 2016-2019 en wat in deze cijfers opviel in de brief benoemd.

Deelvraag 3: Op basis van welke informatie en criteria is de keuze voor de projecten en verdeling van middelen gemaakt?

Wij gingen na of in beleidsstukken criteria zijn vastgelegd voor de keuze van projecten en de verdeling van middelen van het uitvoeringsprogramma energietransitie, wat de wijze is waarop keuzes tot stand komen en wat de bestuurlijke visie is op het uitvoeringsprogramma.

Deelvraag 4: Welke informatie ontvangt de gemeenteraad over de voortgang, resultaten en financiële verantwoording ten aanzien van de uitvoering van deze projecten en hoe kan deze informatievoorziening worden verbeterd?

We gingen na welke informatie de gemeenteraad ontvangt over de doelen, voortgang, resultaten en kosten van het uitvoeringsprogramma. Ook hebben we gekeken of de informatievoorziening aan de raad conform gemaakte afspraken is. We hebben zowel de relevante jaarlijks terugkerende documenten geraadpleegd (P&C cyclus, jaarlijkse raadsbrief 'Jaarplan opgave energietransitie' en voortgangsrapportages), alsook incidentele raadsbrieven, en moties en amendementen.

BIJLAGE 2 PROJECTENOVERZICHT UITVOERINGSPROGRAMMA ENERGIETRANSITIE

Het uitvoeringsprogramma energietransitie is in 2020 begroot op € 5,1 miljoen. Hiervoor worden circa 60 projecten uitgevoerd die zijn in gedeeld in 8 thema's. In onderstaand schema is van deze projecten een beschrijving opgenomen en de begroting voor het jaar 2020 (ook per thema).

THEMA'S EN PROJECTEN	OMSCHRIJVING	BEGROTING 2020
OVERALL PROGRAMMAMANAGEMENT EN ALGEMEEN	**Budget totaal: € 402.000**	**Budget per project:**
Programmamanagement	Het programmamanagement zorgt ervoor dat het programma Utrechtse Energie (2011-2014) met alle betrokken afdelingen bij de gemeente en in samenwerking met externe partners, resultaatgericht en in het gewenste tempo wordt uitgevoerd. Het programmamanagement stuurt de opgave en bewaakt de voortgang en de kwaliteit van alle projecten uit de deelprogramma's en is verantwoordelijk voor de communicatie en coördinatie naar college en raad.	€ 201.000
Voortgangsrapportage	Jaarlijkse rapportage waarin wordt gemeld welke activiteiten hebben plaatsgevonden en wat daarvan de resultaten zijn, wat goed en minder goed heeft gewerkt, en waarin verantwoording wordt afgelegd over de inzet.	€ 4.000
Onvoorzien	Post onvoorzien vooral bedoeld om opgavebrede niet-voorziene vragen op te vangen.	€ 50.000
Regietafel	Samenwerking tussen STUW, Stedin, Eneco, Energie-U en de gemeente op verduurzaming van de gebouwde omgeving. Afstemming van plannen en investeringen. De focus ligt op de samenhang tussen gebouwen / gebieden, energie-infrastructuur en energieopwekking.	€ 47.000

Participatie TVW / RES / Update energieagenda's	Zorgdragen voor de participatie van de Utrechtse bewoners en andere stakeholders bij het programma Utrechtse Energie. Voor 2021 is een update nodig van de Energievisie voor de nieuwe Omgevingswet. In de vorm van Stadsgesprekken wordt met een participatieve aanpak hier aan bijgedragen.	€ 100.000
COMMUNICATIE	**Budget totaal: € 384.000**	**Budget per project:**
Communicatie	Inzet van communicatieadviseurs voor de energietransitie-projecten. Bij elk project maakt communicatie integraal onderdeel uit van de aanpak. Communicatiedoelen zijn: 1) Resultaten communiceren; 2) Bewoners en ondernemers in de gelegenheid stellen zich goed te informeren en hen te ondersteunen bij hun bijdrage.	€ 384.000
KENNIS EN LOBBY	**Budget totaal: € 98.000**	**Budget per project:**
Kennis en bestuursadvisering	Gericht inzetten van kennis en lobby om de belangen van de gemeente Utrecht in te brengen in regionale, nationale en internationale besluitvorming over energiebeleid. Dit houdt in: input leveren voor beleid en knelpunten signaleren in wet- en regelgeving, met lobby bij o.a. het Rijk bereiken dat de er voldoende randvoorwaarden zijn voor het kunnen verduurzamen (haalbaar en betaalbaar is).	€ 98.000
DUURZAME ENERGIEOPWEKKING	**Budget totaal: € 1.088.000**	**Budget per project:**
Aardwarmte	Onderzoek naar de mogelijkheid van geothermie (duurzame aardwarmte) in en om de gemeente Utrecht. Hiervoor worden de pilots LEAN en GOUD uitgevoerd.	€ 65.000
Zon op dak (incl. collectieven)	Stimuleren van toepassing van zonnepanelen op Utrechtse woningen, kantoren en bedrijfspanden en voortgang monitoren. Doelstelling: 20% van het totaal aantal daken is benut met zonnepanelen in 2025.	€ 235.000

Zonnevelden	Stimuleren van de aanleg van zonnevelden voor de opwekking van duurzame energie en hiermee bijdragen aan RES doelstelling. Er zijn vier locaties in beeld voor het realiseren van zonnevelden: Zonneveld geluidswal A12 Veldhuizen, Zonneveld Meijewetering, Drijvende zonnepanelen Haarrijnseplas, Energielandschap Rijnenburg en Reijerscop.	€ 45.000
Rijnenburg	Een forse bijdrage leveren aan het opwekken van duurzame energie door realisatie van een energielandschap in de polder Rijnenburg. In Rijnenburg komt tot 2028 geen woningbouw. Daardoor leent het gebied zich voor het stimuleren van grootschalige duurzame energieopwekking. De gemeente wil in er voor minimaal 20 jaar plaats bieden voor een energielandschap met zonnevelden en windmolens.	€ 428.000
Algemeen en duurzame opwek	Naast het terugbrengen van energiegebruik wil de gemeente de energie die gebruikt wordt zo mogelijk duurzaam opwekken in de eigen gemeente. In het besef dat daarvoor ruimte nodig is en de ruimte in een stedelijk gebied schaars is, wordt gezocht naar maximale synergie met andere doelstellingen en optimale benutting van de schaarse mogelijkheden. Het gaat daarbij om het benutten van zonne-energie, windenergie en benutten van de bodem voor warmte/koude opslag (wko), andere opslag van energie en geothermie.	€ 80.000
Integrale Dakvisie	Dit project is overgedragen aan andere Opgave. Gaat onderdeel uitmaken van doelstellingen nieuwe RSU 2020/2021.	€ 0
Regionale Energie Strategie (RES)	Realiseren van de wettelijke verplichting om uiterlijk 1 juli 2021 een Regionale Energie Strategie vast te stellen. In de RES is uitgewerkt hoe, waar en hoeveel duurzame energie in de regio wordt opgewekt. In de eerste RES wordt gefocust op: 1) Een regionale strategie voor duurzame elektriciteit; 2) Een regionale strategie voor duurzame warmte voor de gebouwde omgeving; 3) De verbinding tussen de regionale strategie warmte en de regionale strategie elektriciteit.	€ 235.000

GEBIEDSAANPAK	Budget totaal: € 1.472.000	Budget per project:
Overvecht-Noord	Project gericht op het aardgasvrij maken van ca. 8.000 woningen en 150 bedrijven en maatschappelijke voorzieningen. En de eerste bewoners, die aardgas alleen gebruiken voor koken, de overstap laten maken naar elektrisch koken.	€ 495.000
Coördinatie Gebiedsaanpak	Dit betreft de coördinerende acties voor het thema "gebiedsgerichte aanpak".	€ 34.000
Energie in planproces	Het verbeteren van het Utrechts Energie Protocol (UEP), op basis van praktijkervaring, en inzicht krijgen in de impact van het UEP. Het UEP is een hulpmiddel voor projectontwikkelaars en bouwbedrijven die starten met een nieuwbouwproject in Utrecht. Het is een stappenplan voor het maken van klimaatneutrale plannen: energiebesparing, hergebruik van energie en het opwekken van duurzame energie. Het UEP bouwt voort op motie 2017/61 van de gemeenteraad.	€ 67.000
IRIS (Kanaleneiland Zuid)	Zeven Europese steden werken samen aan de duurzame stadswijk van de toekomst. Kanaleneiland-Zuid moet een Europese koploper in duurzame energie en elektrisch vervoer worden. Successen waar mogelijk verbreden naar andere wijken of buurten.	€ 0
Transitievisie warmte	Een plan voor gebiedsgerichte aanpassing van de energie-infrastructuur en overstap naar een CO_2-neutrale gebouwde omgeving. Per buurt moet duidelijk worden welke warmtebronnen beschikbaar zijn en wat het vereiste isolatieniveau is. In 2030 wil het college 40.000 gasafsluitingen hebben gerealiseerd. Er worden drie parallelle transities onderscheiden in de aanpassingen aan het huidige systeem van warmtevoorziening: 1) Gebouwen isoleren en energie besparen; 2) Bronnen verduurzamen; 3) Energie-infrastructuur aanpassen.	€ 415.000
Energie in Ruimte	Deze actie is gericht op het verspreiden van nieuwe inzichten en beleidsmatig aanpak m.b.t. gebiedsgerichte energie-aanpak naar het gehele ruimtelijke domein. Trainingen, info-sessies, kennisoverdracht.	€ 17.000

Datacoach/datamanagement	Ondersteuning van de opgave Energietransitie door datascientists/ onderzoekers vanuit de afdeling onderzoek. De bijdrage is begonnen vanuit een data-ondersteunende rol bij de transitievisie warmte. Een data-coach zorgt voor een goede afstemming tussen de verschillende data-vragen in de energieopgave breed en denkt mee en doet mee in projecten hoe data (op een afgestemde manier) kan worden ingezet, ge-update en onderhouden (data-management).	€ 103.000
Stadsakkoord aardgasvrij	Coördinatie, procesregie, monitoring en ondersteuning bij het realiseren van een Stadsakkoord over de transitie naar een aardgasvrije gebouwde omgeving.	€ 150.000
Ondersteuning initiatieven stedelijk	Doelstelling is vergroten van draagvlak en participatie van bewoners uit actieve buurten bij een wijkgerichte aanpak naar aardgasvrije en energieneutrale warmtevoorziening.	€ 165.000
Elektrisch Koken	Voordat gasleidingen in gebieden worden vervangen wil de gemeente woningen van het kookgas af laten gaan. Het gaat om circa 4.400 woningen die hiervoor een aanbod moeten krijgen. Dit is vooralsnog op vrijwillige basis. Het afdwingen van gasafsluitingen is door een besluit van de Tweede Kamer vooralsnog niet mogelijk.	€ 0
Duurzaamheidsadviseurs	Training en opleiding van breed inzetbare Duurzaamheidsadviseurs binnen Ruimte om te adviseren met name bij nieuwbouwprojecten in de stad en grote renovaties.	€ 15.000
Omgevingswet	Inventarisatie welke thema’s binnen de energietransitie terug moeten komen in de Omgevingswet en op welke manier. Ook: welke instrumenten uit de Omgevingswet kunnen hiervoor gebruikt worden.	€ 11.000

ENERGIE INFRASTRUCTUUR	Budget totaal: € 350.000	Budget per project:
Visie lage temperaturen	De gemeente stuurt aan op de ontwikkeling van open, duurzame lage-temperatuur warmtenetten, waardoor de mogelijkheden voor participatie en het inpassen van nieuwe duurzame energiebronnen worden verbeterd. Onder andere in Oppervlaktewater-Energieplan Merwedekanaal	€ 46.000
Kansen voor collectieve systemen	In 2020 is een begin gemaakt met een inventarisatie van de bijdrage van collectieve warmtenetten aan de warmtevoorziening van de stad, aan welke randvoorwaarden moet worden voldaan en de technische mogelijkheden voor inzet van duurzame bronnen.	€ 154.000
Elektriciteitssysteem (opslag en distributie)	Belangrijke producten op korte termijn: verkenning van de mogelijkheden om de bodem te gebruiken als opslagmedium voor energie en opstellen van een protocol Bodemenergie.	€ 55.000
Warmtebuffers Eneco	Eneco wil op 3 locaties binnen de gemeente Utrecht een warmtebuffer realiseren. De gemeente begeleidt het proces en verzorgt coördinatie tussen verschillende locaties.	€ 5.000
Governance warmtenetten	De gemeente Utrecht is bezig met het opstellen van de Transitievisie Warmte, waarin warmtenetten als reële optie worden meegenomen. In de nabije toekomst moet de gemeente een keuze maken over de rol waarin zij haar publieke belangen kan borgen. Hiervoor worden opties voor strategische rolinvulling en governance van de gemeente en mogelijke marktordeningsmodellen gepresenteerd aan raad, college en stakeholders.	€ 50.000
Kennisontwikkeling warmtebronnen	Ontwikkelen van technische en sociaal-maatschappelijke kennis over energie-infrastructuur en collectieve warmtesystemen in de gebouwde omgeving (WarmingUP).	€ 40.000

ZAKELIJK EN MAATSCHAPPELIJK VASTGOED (ZMV)	Budget totaal: € 572.000	Budget per project:
Coördinatie	Hieronder vallen de coördinatiewerkzaamheden van het thema ZMV. Aansturing en ondersteuning. En in tegenstelling tot andere thema's is in deze begrotingspost ook de ureninzet van de medewerkers opgenomen betrokken bij de uitvoering van de projecten in dit thema zakelijk en maatschappelijk vastgoed.	€ 254.000
Groen register, milieubarometer	De milieubarometer geeft inzicht in energieprestaties van bedrijven. In het Groenregister worden de koplopers opgenomen van de bedrijven die voldoende presteren om in het Groenregister te worden opgenomen.	€ 3.000
Handhaving	Handhaven verduurzamingsplicht bedrijven in het kader van de Wet Milieubeheer (toepassen Erkende maatregelen). VTH voert Plustaken Energiecontrole uit: adviseren over stimuleren energiebesparing en duurzame opwekking. Er is tweemaandelijks overleg met VTH milieu inspecteurs.	€ 35.000
Aardgasvrij Rijnsweerd/USP	Opstellen routekaart voor aardgasvrij maken van gebouwen en kantoren. Onderdelen: ontwikkeling collectief WKO-net (koppelen en uitbreiden) en toekomstbestendige elektriciteitsvoorziening in het USP.	€ 30.000
Evenementen	Niet ingevuld in 2020, o.a. door Corona.	€ 0
ECUB uitbreiding	EnergieCollectief Utrechtse Bedrijven helpt bedrijven/ondernemers met verduurzaming door energiebesparingspotentieel inzichtelijk te maken en begeleiding aan te bieden. ECUB heeft collectieve prijsafspraken gemaakt op het gebied van zonnepanelen, led en groene stoom. ECUB is werkzaam op een aantal bedrijventerreinen en is bezig met uitbreiding.	€ 30.000

Energiefonds	Energiefonds Utrecht heeft een maatschappelijk doel: het versnellen van de energietransitie binnen de provincie Utrecht. Dat doet het fonds door (co-) financiering aan bedrijven en instellingen die hun duurzame projecten willen realiseren en op de reguliere markt geen financiering kunnen krijgen. Sinds medio 2017 participeren Provincie en Bank Nederlandse Gemeenten in het fonds. Het is een revolverend fonds.	€ 0
Kantoren naar Label C	Toewerken naar norm alle kantoorgebouwen minimaal label C in 2023. De gemeente organiseert twee bijeenkomsten in 2020 met grote kantoorvastgoedeigenaren om klimaatambities en strategieën te bespreken en kennis breder te delen.	€ 20.000
VSU Sport	Stimuleren dat sportverenigingen stappen zetten richting klimaatneutraal (in 2020 en 2021). Hierbij zijn concrete targets gesteld (aantal clubs en type duurzame maatregelen).	€ 15.000
Zorg	Stimuleren dat zorginstellingen stappen zetten naar klimaatneutraal. In 2020 is gewerkt aan een portefeuille routekaart aardgasvrij/energieneutraal. In 2021 en 2022 ligt de focus op kennisuitwisseling, uitvoeren van de routekaarten en bredere duurzaamheidsdoelstellingen.	€ 5.000
Strategie aardgasvrij	In 2020 formuleren van strategie om ook voor bedrijventerreinen keuze te maken welke gebieden zich lenen voor een gebiedsgerichte aanpak naar aardgasvrij.	€ 15.000
Retail Keurmerk	Stimuleren dat retail ondernemers (detailhandel en horeca) verduurzamingsmaatregelen nemen door o.a. opstellen van financiële factsheets, ondersteuning bij klimaatplannen en vastgoedeigenaren te informeren.	€ 15.000
Scholen	Doel was om in 2020 een vervolg te geven aan het rapport “Alle basisscholen in Utrecht aardgasvrij” (11 november 2019). Hierin staat op welke manier en tegen welke kosten de schoolgebouwen van het basisonderwijs in de gemeente Utrecht van het	€ 25.000

	aardgas af kunnen. Met UVO zijn gesprekken gevoerd, maar er is maar zeer beperkt vervolg aan gegeven in 2020. Het is de bedoeling dit in 2021 alsnog te doen.	
Industrie/winkeliersverenigingen	Industrie- en winkeliersverenigingen zijn de trekkingsgerechtigden voor het Ondernemersfonds Utrecht (OFU), waardoor ze geld hebben om te investeren in gewenste projecten. De gemeente wil met de verenigingen onderzoeken of er een basis is om gezamenlijk te komen tot aardgasvrije plannen en klimaatneutraliteit.	€ 20.000
Energieloket	Opzetten van een Energieloket voor zakelijk en maatschappelijk vastgoed waar maatwerkadvies en informatie wordt geboden. Ook specialistisch extern advies is mogelijk. Doel is eigenaren van zakelijk en maatschappelijk vastgoed te stimuleren verder te gaan dan de verplichte maatregelen (wettelijk minimum).	€ 100.000
Diversen	Ad hoc, bedoeld voor ongeplande kleine bijeenkomsten met stakeholders.	€ 5.000
WONEN	**Budget totaal: € 699.000**	**Budget per project:**
Coördinatie	Coördinerende werkzaamheden thema wonen. Evenals bij thema zakelijk en maatschappelijk vastgoed zitten in deze begrotingspost ook de ureninzet van medewerkers voor de uitvoering van de projecten.	€ 156.000
Jouwhuisslimmer website	Jouwhuisslimmer is een website in opdracht van 15 samenwerkende gemeenten in de regio Utrecht. Utrechters kunnen er informatie vinden over hoe zij hun huis duurzamer en energiezuiniger kunnen maken en zij kunnen een online advies op maat voor hun huis krijgen. Jouwhuisslimmer wordt doorontwikkeld, oa. met informatie voor VVE's over duurzame meerjarenonderhoudsplannen.	€ 268.000
Jouwhuisslimmer avonden	In 2020 tien bijeenkomsten organiseren, waarvan drie speciaal voor VvE's, met een gemiddelde opkomst van 100 bezoekers per keer.	€ 103.000

Advies op maat	Dit advies, opgesteld door een onafhankelijk adviseur, geeft huiseigenaren een stappenplan voor de verduurzaming van hun woning. De adviseur brengt een persoonlijk bezoek aan de woning en brengt de mate van isolatie in beeld, de vorm van de verwarming en wat mogelijkheden zijn voor opwekking.	€ 33.000
Energiebox	De Energiebox is een box met producten die woningeigenaren en huurders kunnen helpen bij het besparen van energie. Hierbij hoort ook een coaching gesprek voor woningeigenaren om hen bewuster te maken van opties om gedragsmaatregelen te nemen en daarmee energie te besparen. In 2020 zijn 240 boxen beschikbaar voor sociale huurders, 80 boxen voor particuliere huurders, 200 energieboxen voor woningeigenaren met een laag inkomen en 2.500 voor woningeigenaren.	€ 114.000
InsideOut	Project Inside Out ambieert om jaren ’60-’70 hoogbouwflats te renoveren naar energieleverend dankzij een modulair renovatiesysteem. In 2020 wordt 1 voorbeeld-hoogbouwflat in Overvecht gerenoveerd, waarbij de flat als geheel energieleverend worden gemaakt. Als deze demo slaagt kan deze aanpak op andere flats bij renovatie moment worden toegepast.	€ 25.000
Particulier verhuur	Ook woningen die worden verhuurd door particulieren moeten mee in verduurzamingsaanpak. Vooralsnog lopen deze mee in andere projectaanpakken en generieke benadering eigenaar-bewoners en algemeen beschikbare regelingen.	€ 0
Slimme meter	De slimme meter helpt huishoudens inzicht te krijgen in hun energieverbruik. Dit was een kortlopend project om de slimme meter te testen, is inmiddels afgerond.	€ 0
TOTAAL KOSTEN UITVOERINGSPROGRAMMA ENERGIETRANSITIE 2020		€ **5.065.000**

BIJLAGE 3 RESERVE UTRECHTSE ENERGIE

De reserve Utrechtse Energie is in de periode 2010-2014 gevormd om langjarig middelen beschikbaar te stellen om energiebesparing en CO_2-reductie in de stad bij burgers en bedrijven te bevorderen. Alle middelen zijn gekoppeld aan specifiek vastgelegde doelen. Over de jaren heeft er soms herbestemming plaats gevonden op basis van evaluatie en optimalisatie van de inzet. De onderstaande tabel is een 'momentopname' uit 2020 en wijzigt regelmatig naar gelang uitputting. De getallen voor 2021 en 2022 zijn ramingen, waarbij resultaat veelal afhangt van externe factoren, zoals benutting van een subsidieregeling door derden. Omdat er soms samenhang is met onderdelen van het reguliere opgavebudget kunnen mutaties in de uitvoering van de opgave energietransitie worden opgevangen in een mutatie van de reserve.

RESERVE UTRECHTSE ENERGIE	actuele stand reserve per 2020	2020	2021	2022
VERDUURZAMING	**1.968.814**	**1.304.814**	**644.000**	**20.000**
Coördinatie 2,3 miljoen	15.000	15.000	n.t.b.	n.t.b.
Natuurlijk moment	121.966	45.000	38.483	38.483
Voorbeeldwoningen	557.067	201.000	178.034	177.033
Collectieve inkoop	160.985	75.000	85.985	0
SVN duurzaamheidslening	60.000	20.000	20.000	20.000
Risicoreservering Duurzaamheidslening 800k	16.000	32.000	n.t.b.	n.t.b.
Trajectbegeleiding Advies op maat	610.796	165.000	356.755	89.041
Fonds tweede hypotheek	427.000	75.000	176.000	176.000
SUBSIDIES	**743.186**	**643.446**	**40.000**	**59.740**
Zonneboilerprojecten	50.600	15.000	15.000	20.600
Maatschappelijk vastgoed	252.537	252.537	0	0
Vouchers energieadviezen	27.898	27.898	0	0
Versnelling Collectieve Zonne-energieprojecten	198.012	198.012	0	0
Duurzaam monumentadvies (DUMO)	89.140	25.000	25.000	39.140
Energieloket ZMV (nieuwe regeling)	125.000	0	100.000	25.000
TOTAAL	**2.712.000**	**1.948.260**	**684.000**	**79.740**

Naast de reserve Utrechtse Energie zijn er binnen het programma duurzaamheid nog andere reserves, waaronder een reserve waar rijksmiddelen in zijn ondergebracht voor de proeftuin aardgasvrij Overvecht-Noord en een reserve voor duurzaamheidsleningen aan bedrijven en instellingen.
Zie voor een verdere toelichting op de reserves van het programma duurzaamheid de website van de gemeente Utrecht: Toelichting reserves | Begroting 2021.

Commissie Stad en Ruimte

Dossiernummer	1765
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	1 april 2021
Agendapunt	6.1
Omschrijving	Reactie rekenkamerbrief energietransitie
ID	1819
Behandelend ambtenaar	J. Oude Lohuis
Telefoon	14030
E-mail	j.oudelohuis@utrecht.nl
Datum collegebesluit	29 maart 2021
Geocodering	Stad Utrecht
Thema	Volksgezondheid en milieu
Portefeuillehouder	Wethouder Van Hooijdonk
Beleidsveld	Energie
Referendabel	
Raadsadviseur (lijst)	

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Stad en Ruimte	1 april 2021

Voorgesteld besluit

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

Gemeente Utrecht

Aan de gemeenteraad

Behandeld door	J. Oude Lohuis	**Datum**	29 maart 2021
Doorkiesnummer	14030	**Kenmerk**	8702348/20210324-VC
E-mail	j.oudelohuis@utrecht.nl	**Onderwerp**	Reactie rekenkamerbrief energietransitie
Bijlage(n)	-	**Beleidsveld**	Energie

Geachte leden van de raad,

Op uw verzoek voert de rekenkamer Utrecht een onderzoek uit naar de uitvoering van de energietransitie in de gemeente Utrecht. Het eerste deel van dit onderzoek heeft als doel om een eerste inzicht te krijgen in de besteding van de middelen in het programma, de projecten en de wijze waarop de raad daarover wordt geïnformeerd. De centrale vraagstelling daarbij was *of de informatievoorziening van het uitvoeringsprogramma toereikend is om de resultaten op hoofdlijnen te kunnen beoordelen.* Het tweede en derde deel van het onderzoek zullen ingaan op twee concrete projecten, deze volgen later in het jaar. In deze brief zullen wij ingaan op de aanbevelingen die zijn gedaan in het eerste deel van het onderzoek waarover u in de rekenkamerbrief energietransitie van 1 februari jl. bent geïnformeerd:

- *De raad is gebaat bij een overzicht van projecten van het uitvoeringsprogramma energietransitie, voorzien van projectdoelen en kosten. Dit overzicht kan het college toevoegen aan de bestaande jaarlijkse raadsbrief over het jaarplan opgave energietransitie.*
- *In de voortgangsrapportages en de jaarlijkse raadsbrief Jaarplan opgave energietransitie kan het college de koppeling tussen de thema's en projecten beter inzichtelijk maken.*
- *Laat de financiële paragraaf in de jaarlijkse raadsbrief over het jaarplan (en de daar opgenomen bedragen) beter aansluiten op de P&C documenten.*

Met waardering hebben wij kennisgenomen van deze eerste rapportage van het onderzoek. Er wordt een compleet en gedetailleerd beeld geschetst van zowel de recente historie als de huidige doelstellingen en er wordt een dekkend overzicht gegeven van alle projecten en deelprogramma's. Dit overzicht is in goed overleg opgesteld met het gemeentelijke team voor de opgave Energietransitie. Ook wordt een beeld geschetst van het besluitvormingstraject tot aan de projectmatige invulling van de opgave, de informatievoorziening aan de raad over de voortgang, over de resultaten van de inzet van mensen en middelen en de financiële verantwoording aan de raad.

De Energieopgave kenmerkt zich door het specifieke karakter van een transitie. De energietransitie in Nederland en de rest van de wereld is een omvangrijk en complex proces. Het is een zoektocht naar de goede, betere en uiteindelijke de beste oplossingen, waarbij voortdurend wordt bijgesteld. Het

einddoel is bekend, maar de weg ernaartoe niet. De sturingskracht en de cirkel van invloed van de gemeente is hierbij beperkt. We zijn sterk afhankelijk van nationaal en Europees beleid wat betreft technologie, fiscale regelingen en ook van de beschikbaarheid van middelen. De effectiviteit van gemeentelijke projecten wordt op deze manier sterk bepaald door externe factoren. Dit aspect komt ons inziens beperkt terug in de rapportage. Om meer recht te doen aan de complexiteit van de energietransitie en de rol van externe factoren hierin, zijn we van plan om in rapportages vanaf nu meer aandacht te gaan besteden aan veranderingen in deze (voor de gemeente) externe factoren en de invloed op het programma. Dit zou voor uw raad behulpzaam kunnen zijn in het bepalen waar sturing mogelijk en wenselijk is.

Het rekenkameronderzoek gaat in op de informatievoorziening aan uw raad over het programma. Mede op uw verzoek (toezegging 19/188) rapporteren we in de jaarstukken voor dit programma, in vergelijking met andere programma's, in meer detail. We informeren uw raad op het niveau van clusters van projecten, zowel voorafgaand aan een jaar als in de voortgangsrapportage en de jaarverantwoording over de doelen, werkzaamheden en inzet van middelen. Hiermee leggen we de financiële verantwoording af over het Jaarplan Energie, dat voorafgaand van elk jaar per met uw raad wordt gedeeld. Indien er zich majeure afwijkingen hebben voorgedaan, wordt dit op projectniveau toegelicht. Ook werken we al vele jaren in de rapportages en aanpak volgens een verbetercyclus, waarin de inzet helder wordt gemaakt en de geleerde lessen transparant vertaald worden naar bijstellingen in de aanpak. Onze inzet is de informatiepositie van uw raad te versterken met een heldere beeld van de inzet van middelen, de bijbehorende interventies en de lessen die wij daaruit trekken. Hiermee sluiten we aan bij de centrale vraagstelling van de rekenkamer dat informatie moet dienen voor het kunnen beoordelen door de raad van de resultaten op hoofdlijnen. Ook denken wij hiermee uw raad beter te faciliteren in het sturen op gestelde doelen.

Vanuit die verbetercyclus gaan we graag verder met u in gesprek over de informatievoorziening vanuit de opgave Energietransitie. Wat betreft de aanbevelingen kunnen we ons goed vinden in het voorstel voor een herijking van het huidige beleid. Dit betreft zowel de indicatoren voor de voortgang van een aantal beleidsdoelen, als een update van de aanpak en doelen van het energiebeleid in algemene zin. We zullen bij de komende Voorjaarsnota komen met een concrete update van indicatoren, die beter aansluit op de geformuleerde doelstellingen. Tot slot werken we aan een nieuwe Energievisie waarin ambitie en strategie in samenhang worden beschreven; deze kunt u voor het einde van 2021 verwachten.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Commissie Stad en Ruimte

Dossiernummer	1703
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	1 april 2021
Agendapunt	7
Omschrijving	Raadsbrief Evaluatie herplantplicht en bomenbeleid, vaststelling beleidsregel Handhaving illegaal vellen of beschadigen van bomen
ID	1754
Behandelend ambtenaar	E.M. de Graaff
Telefoon	030-2860903
E-mail	e.de.graaff@utrecht.nl
Datum collegebesluit	8 februari 2021
Geocodering	Stad Utrecht
Thema	Volksgezondheid en milieu
Portefeuillehouder	Wethouder Diepeveen
Beleidsveld	Openbare ruimte
Referendabel	
Raadsadviseur (lijst)	Manon Leenders/Wonen, Energie, Groen, Openbare Ruimte/030-2863710

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Stad en Ruimte	1 april 2021

Voorgesteld besluit

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

Gemeente Utrecht

Aan de gemeenteraad

Behandeld door	E.M. de Graaff	**Datum**	8 februari 2021
Doorkiesnummer	030-2860903	**Kenmerk**	7741142
E-mail	e.de.graaff@utrecht.nl	**Onderwerp**	Evaluatie herplantplicht en bomenbeleid, vaststelling beleidsregel Handhaving illegaal vellen of beschadigen van bomen
Bijlage(n)	1	**Beleidsveld**	Handhaving openbare ruime

Geachte leden van de raad,

De gemeente heeft hoge ambities voor bomen in de stad. Bomen zorgen voor leefbaarheid voor mens en dier. Ze zorgen voor verkoeling bij hitte en voor waterberging bij wateroverlast. Daarnaast zijn bomen belangrijk voor de ruimtelijke kwaliteit, diversiteit en herkenbaarheid van plekken. In de praktijk is het behoud van bomen kwetsbaar. Zeker wanneer het gaat om zaken als woningbouw, aanleg van infrastructuur en ruimtelijke ontwikkelingen. We hebben de opgave om de verdichting en de vergroening in balans te houden. Over een aantal ontwikkelingen rondom het onderwerp bomen willen we u nu graag in deze brief informeren. We praten u graag beknopt bij over de evaluatie van de herplantplicht. We willen u alvast informeren dat we dit voorjaar het Utrechtse bomenbeleid gaan evalueren. Tevens hebben we een beleidsregel vastgesteld om illegaal vellen of beschadigen van bomen tegen te gaan.

Evaluatie bomenbeleid 2016-2020
Op 8 juli 2016 bent u via Commissiebrief S&R: Evaluatie bomenbeleid 2016 geïnformeerd over de evaluatie van het Bomenbeleid in 2016, als aanvulling op de eerdere evaluatie uit 2012. In 2015 is aan u toegezegd om ieder vier jaar het bomenbeleid te evalueren (motie 178/2015). De evaluatie volgt de lijnen van de eerdere evaluaties uit 2012 en 2016. Met als doel om de ontwikkelingen in de tijd zichtbaar te maken. De moties en amendementen van de afgelopen jaren nemen we mee. We willen het beleid actueel houden door ook in te gaan op de uitdagingen voor de toekomst. Denk aan klimaatadaptatie, schaalsprong groen en schaalsprong in stedelijkheid (grote woningbouwopgave). We onderzoeken hoe we integraal de verschillende belangen naast elkaar kunnen afwegen. We streven ernaar om voor de zomer van 2021 de evaluatie uit te voeren en u hierover te informeren.

Evaluatie herplantplicht

Op 8 maart 2018 diende de Partij voor de Dieren het initiatiefvoorstel Herplantplicht Bomen in om herplant van bomen verplicht te stellen. In september 2018 is de herplantplicht geformaliseerd in de APV (Algemene Plaatselijke Verordening) en is het Utrechtse bomenbeleid uit 2009 op dit punt aangevuld. Op 19 september 2018 bent u met een raadsbrief hierover geïnformeerd. Na ruim een jaar kwam naar voren dat het proces en de uitvoering intern niet goed liep. Daarom hebben we in 2020 de herplantplicht geëvalueerd, zie bijlage 1 voor de rapportage hierover. Uit de evaluatie kwam naar voren dat de herplantplicht op hoofdlijnen functioneert zoals deze is bedoeld. We zien echter ruimte voor verbetering. We informeren u over een aantal onderdelen die in 2021 worden aangepast:

- Aanpassing APV
  De criteria en regels in de APV zijn niet duidelijk en helder. Hierdoor ontstaan verschillende interpretaties. Een paar punten in de APV willen we aanpassen: definitie houtopstand (de term enkele boom ontbreekt); grenzen van de bebouwde kom in relatie tot bevoegd gezag provincie en gemeente; de definitie van bosplantsoen en de definitie van de plantenziektenwet.
- Toevoegen gereedmeldingsplicht bij het voldoen van de herplantplicht
  Nadat een kapvergunning is verleend, is er geen zicht meer op de status van de kap of herplant. Door het opnemen van een gereedmeldingsplicht krijgen we hier zicht op. Deze data kunnen we gebruiken in toekomstige evaluaties en analyses. We onderzoeken ook hoe we de verplichte termijn van de herplant bij grote projecten (met een lange doorlooptijd) ook maatwerk kunnen bieden door harde afspraken te maken die buiten de termijn vallen.
- Toevoegen financiële waarde
  In de APV is opgenomen, dat als een project niet kan voldoen aan de herplantplicht financiële compensatie volgt. Deze stap is echter niet georganiseerd. We voegen aan de huidige vier verlenings- en weigeringsgronden (de ecologische waarde, de ruimtelijke waarde, de cultuurhistorische waarde en de milieuwaarde) een vijfde toe: de financiële waarde. Zo worden de kosten inzichtelijk gemaakt al aan de voorkant van de planvorming. Het afkopen is niet vrijblijvend. Uitgangspunt is dat een boom herplant moet worden. Pas als is aangetoond dat het niet anders kan, kan er financieel worden gecompenseerd. Er wordt een fonds opgericht waarin de middelen kunnen landen.
- Toevoegen boomwaarde
  De herplant wordt vaak als een extra argument aangehaald om de kapaanvraag in te dienen (immers de boom wordt toch gecompenseerd). De herplant staat vaak niet in verhouding tot de verloren gegane boomwaarde en er zijn geen criteria omtrent de compensatie. Met als gevolg dat een volwassen boom met een sprietje kan worden herplant. We willen gaan kijken hoe we de boomwaarde in de APV, maar ook in het bomenbeleid kunnen opnemen.

Uit de evaluatie van de herplantplicht zijn meer punten naar voren gekomen die we meenemen in de evaluatie van het bomenbeleid. De herplantplicht weegt bijvoorbeeld niet af óf een boom gekapt mag worden of niet. We evalueren hoe in het Utrechtse bomenbeleid verankerd is dat een transparante integrale afweging aan de voorkant van het proces kan worden gemaakt of een boom behouden kan blijven, verplant kan worden of toch gekapt moet worden.

Beleidsregel Handhaving illegaal vellen of beschadigen van bomen
Op 19 december 2019 bent u middels een raadsbrief' geïnformeerd over de uitkomsten van de steekproef 'Werken rond bomen'. De steekproef liet zien dat veel goed gaat, maar verbetering wenselijk en mogelijk is. Er zijn acties voor verbetering in gang gezet. Een van de acties is het opstellen van de beleidsregel Handhaving illegaal vellen of beschadigen van bomen. De beleidsregel biedt ons mogelijkheden om op te treden bij illegale kap en bij onvoldoende boombescherming op bouwplaatsen of bij het gebruik van gemeentegrond.

De beleidsregel gaat uit van een combinatie van bestuursrechtelijke en strafrechtelijke maatregelen. De strafrechtelijke (bestraffende) sancties worden aangeduid als economische delicten en worden opgelegd door het Openbaar Ministerie. De bestuursrechtelijke maatregelen zijn maatregelen die onder andere door gemeentelijke boa's (buitengewone opsporingsambtenaren) kunnen worden opgelegd.. De opgenomen bestuursrechtelijke maatregelen zijn gericht op herstel van de oorspronkelijke rechtmatige situatie. De boetes kunnen fors uitpakken, maar zullen altijd in verhouding moeten staan met de overtreding. Daarnaast weegt mee of een overtreder (bijvoorbeeld beroepsmatig) kennis heeft van de regelgeving en of er sprake is van repeterende overtredingen. De boetes zijn hoog, omdat bomen veel waarde (zowel maatschappelijk als financieel) vertegenwoordigen en niet zondermeer (of in een kort tijdsbestek) zijn te herstellen naar de originele waarde. We hopen dan ook dat dit afschrikkend effect heeft op de overtreder, die het risico wil nemen om zonder vergunning een boom te kappen. Naar verwachting gaat van de beleidsregel ook een preventief effect uit, waardoor meer velvergunningen worden aangevraagd waaraan een herplantplicht zit gekoppeld.

Vanaf 21 november 2018 geldt een herplantplicht, vastgelegd in artikel 4:9 Algemene plaatselijke verordening (Apv). In de vergunningvoorschriften van de omgevingsvergunning activiteit vellen wordt bepaald dat, overeenkomstig het bepaalde in de Apv, binnen 36 maanden na vergunningverlening herplant moet plaatsvinden. Deze beleidsregel geeft, naast die voor illegale kap en beschadiging van bomen, ook handvatten voor toezicht op en handhaving van de verplichte herplant als vergunningvoorschrift. Met het oog op de termijn waarbinnen die herplant moet plaatsvinden, zal toezicht op en handhaving van dit onderdeel vanaf 2022 daadwerkelijk tot uitvoering komen.

Zoals is toegezegd door wethouder Diepeveen tijdens het slotdebat Programmabegroting op 3 december 2020, hebben wij deze beleidsregel vastgesteld.

Opleiding
Daarnaast volgden Buitengewoon opsporingsambtenaren (Boa's) en bouwinspecteurs najaar 2020 bij organisatieonderdeel Vergunningen Toezicht en Handhaving (VTH) een interne opleiding over bomen, boombescherming en het toezicht hierop. Met als doel om de kennis over bomen en boombescherming te verbreden en intern meer samen te werken. De samenwerking krijgt onder andere ook invulling door een wekelijks bomenoverleg en werkbijeenkomsten tussen Stadsbedrijven en VTH.

Datum 8 februari 2021
Kenmerk 741142

Intensiveren toezicht op boombescherming

Met het vaststellen van de programmabegroting 2021 heeft u ingestemd met de intensivering van het toezicht op boombescherming en de daarvoor noodzakelijke verhoging van de leges voor het in behandeling nemen van vergunningaanvragen voor de ingebruikname van gemeentegrond en aanvragen voor een omgevingsvergunning (activiteit bouw). Met de extra middelen stellen we een medewerker aan met expertise op bomen. Hiermee kunnen we de intensivering op de boombescherming uitvoeren. Het bomentoezicht is ook één van de highlights in het Handhavingsprogramma voor 2021.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Evaluatie herplantplicht

Opdrachtgever: Janny Straatsma
Projectmanager: Esther de Graaff
Datum: 19-5-2020



Inhoud

Samenvatting 3
Inleiding 3
Aanleiding evaluatie 3
Doel evaluatie 3
Conclusies 3
Analyse knelpunten huidige situatie 4
Knelpunt 1: beleid en uitvoer sluiten niet op elkaar aan 4
Knelpunt 2: verschillende interpretaties termen APV 6
Knelpunt 3: geen procedure van de 4 stappen in de APV 7
Knelpunt 4: waarde is geen criterium 9
Knelpunt 5: beperkingen in de ondergrond 10
Knelpunt 6: geen overzicht van locaties voor (herplante en nieuwe) bomen 11
Integrale implementatie 12
Vervolg 13

Samenvatting

Inleiding

De gemeente heeft hoge ambities voor bomen in de stad. Bomen zorgen voor leefbaarheid voor mens en dier. Ze zorgen voor verkoeling bij hitte en voor waterberging bij wateroverlast. Daarnaast zijn bomen belangrijk voor de ruimtelijke kwaliteit, diversiteit en herkenbaarheid van plekken. In 2009 stelde de raad de nota Bomenbeleid vast. Deze is negen jaar later (september 2018) aangevuld met het initiatiefvoorstel herplantplicht. Hiermee is herplant bij kapvergunningen in de APV (Algemene Plaatselijke Verordening) verplicht gesteld. Indien verplanten of behoud niet mogelijk is, kan de eis worden opgelegd om op andere wijze groen aan te leggen door bijvoorbeeld zwaardere bomen of bosplantsoen, dak- of gevelgroen aan te planten ter compensatie. Bij compensatie moet deze volgorde worden aangehouden: stap 1: herplant op locatie, stap 2: herplant dichtbij locatie, stap 3: herplant elders en stap 4: financiële compensatie. Deze laatste stap houdt in dat als blijkt dat herplant niet mogelijk is, in het uiterste geval kan worden overgegaan tot financiële compensatie. De inkomsten worden geoormerkt voor het aanplanten van bomen en groen elders in de gemeente Utrecht.

Aanleiding evaluatie

De aanleiding van de evaluatie Herplantplicht is het signaal uit de gemeentelijke organisatie dat de uitvoering van de herplantplicht niet goed loopt. Er wordt regie gemist op de uitvoering en ondanks de heldere stappen van de herplantplicht is er veel onduidelijk. Als gevolg ontstaan er verschillende interpretaties op meerdere niveaus. Iedere opgave/project vindt het wiel opnieuw uit om geschikte plekken voor de herplant te vinden. Als compensatie niet lukt, volgt volgens de APV financiële compensatie. Deze stap is niet georganiseerd en onduidelijk wat dat precies inhoudt.

Doel evaluatie

Het doel van de evaluatie is inzicht te krijgen in de (achterliggende) oorzaken waarom de herplantplicht niet goed loopt. Om van daaruit een plan van aanpak op te stellen voor de implementatie van de herplantplicht en de financiële compensatie. Met als resultaat een organisatievoorstel met procesbeschrijving met een heldere taak- en rolverdeling. Om hiermee overzicht te krijgen opdat er regie op kan worden genomen.

Aanpak

In het eerste kwartaal van 2020 zijn er gesprekken gevoerd en werksessies belegd met collega's van verschillende organisatieonderdelen (die op een directe of indirecte manier bezig zijn met 'bomen'). Er is gesproken over hoe het proces nu loopt, waar collega's tegen aanlopen en wie in welke stap wat doet. Met als doel om de huidige situatie in beeld te krijgen en gezamenlijk te formuleren welke (knel)punten opgepakt moeten worden (inclusief prioritering en planning) en welke teams (kennis en expertise) hiervoor nodig is. Tevens is er naar gekeken wat de gewenste situatie zou moeten zijn. Dit gezamenlijk beeld geeft de kaders voor het organisatievoorstel met procesbeschrijving voor de implementatie van de herplantplicht en een voorstel voor de financiële compensatie (=stap 4 in de APV). We streven ernaar om niet meer regels toe te voegen, maar om een logica te ontdekken waar alles moet 'landen' in de organisatie. Hiervoor wordt een aantal werkgroepen van collega's uit verschillende afdelingen opgericht die met de knelpunten aan de slag gaat.

Conclusies

Ondanks de breed gedragen analyse dat de herplantplicht niet goed loopt, zien we ook dat een aantal dingen goed gaat die hier het noemen waard zijn. De bomenparagraaf is een vast onderdeel in UPP en wordt daarmee in elke planfase opgesteld. Het wordt door het bestuur vastgesteld (in IPVE's, SPVE's, bouwenveloppen, en ook de bijhorende afwegingen). Het wordt in de BING getoetst en door

VTH vergund. We zien daarnaast een grote draagvlak onder collega's om de herplantplicht goed georganiseerd te krijgen en men is over het doel van de herplantplicht (zorgen dat bomen gecompenseerd worden) te spreken.

Uit de evaluatie zijn zes knelpunten naar voren gekomen. Per knelpunt wordt hieronder ingezoomd op de huidige situatie, de gevolgen van het knelpunt en de gewenste situatie.

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

Een belangrijke conclusie uit de evaluatie is dat de aanleiding van deze evaluatie (het ontbreken van regie) geen knelpunt is. Het is een gevolg van het knelpunt dat beleid en uitvoer niet op elkaar aansluiten. Dit zien we aan: weinig tot geen inzicht in elkaars rollen/taken/verantwoordelijkheden en de betrokkenen zitten niet allemaal op eenzelfde kennisniveau van bestaande moties, beleid en regels. Door alles heen klinkt de roep om inhoudelijke aansturing, spreiding van kennis en een heldere rol-en taakverdeling m.b.t. het uitvoeren van het bomenbeleid en de herplantplicht. De verantwoordelijkheden moeten duidelijker, zodat collega's weten bij wie ze moeten zijn en daar elkaar op aan kunnen spreken. De betrokkenen moeten de juiste kennis en middelen krijgen (in het bijzonder capaciteit). Een aantal werkgroepen gaat de komende maanden aan de slag met de knelpunten om de volgende resultaten te behalen (zie kopje vervolg voor nadere planning):

- opleveren organisatievoorstel en procesbeschrijving
- voorstel aangepaste definitie houtopstand
- voorstel financiële compensatie
- voorstel waarde als criterium
- voorstel alternatief groen
- voorstel uitzondering bosplantsoen in APV
- casus bomenkap geïmplementeerd in omgevingswet
- voorstel bomenkaart

Analyse knelpunten huidige situatie

Knelpunt 1: beleid en uitvoer sluiten niet op elkaar aan

Huidige situatie

In de gesprekken kwam duidelijk naar voren dat beleid en uitvoer niet op elkaar aansluiten:

- Veel projecten doen aan het begin een bomeninventarisatie (welke bomen gekapt kunnen worden en welke bomen verplant kunnen worden), maar er is onderling weinig afstemming.
- Collega's zijn niet voor elkaar vindbaar en er ontstaat onduidelijkheid ('dat staat toch in de APV' versus 'dat staat niet helder in de APV').
- Collega's van verschillende afdelingen geven aan dat in de praktijk het als volgt werkt: de APV is 'voor' vergunningen en het bomenbeleid is 'voor' adviseurs ruimte.
- Iedere uitvoerende afdeling volgt een eigen route voor het aanvragen van een velvergunning. Hierdoor is geen zicht op wat wanneer precies in het proces gebeurd.
- Het einde van het proces is niet goed ingebed. Er ontbreken mogelijkheden en middelen (als overzicht) om op gronden te kunnen weigeren, toezicht houden en te handhaven.

Uit de gesprekken komt naar voren dat de herplantplicht nu is ingericht op het faciliteren van (het verlenen van) de vergunning.

- De praktijk is dat collega's van ruimte of vastgoed al betrokken zijn in het proces en dat collega's van Stadsbedrijven er bij gevraagd worden om te adviseren.
- De herplantplicht wordt soms als een extra argument aangehaald om te vergunnen (immers de boom wordt toch gecompenseerd).
- Beleidsmatig is de hoofdbomenstructuur hierin heilig. Maar voor andere situaties en voor particulieren is er weinig houvast.
- Collega's geven aan dat ze in sommige projecten een beoogde verplanting niet altijd lukt als men de kosten van de verplanting en de benodigde tijdsvoorbereiding in beeld krijgt. Veelal resulteert het in een kapvergunning. Hierdoor ontstaat vanuit VTH de behoefte om meer aan de voorkant betrokken te zijn, voordat de kapvergunning is ingediend (zij het voor verplanten of kappen), om mee te denken.

Bomen is een onderwerp wat veel en diverse kennis vraagt. We constateren dat alle betrokkenen niet op eenzelfde kennisniveau zitten, in het bijzonder op gebied van moties en beleidsdocumenten als bomenbeleid en handboek openbare ruimte met BEA (bomeneffectenanalyse). Dit zien we aan:

- In het bomenbeleid staat een aantal waarde beschreven, waaronder: de ecologische waarde, de ruimtelijke waarde, de cultuurhistorische waarde en de milieuwaarde, maar is niet vertaald in concrete regels/criteria.
- Er is geen vastgesteld sjabloon voor een bomenparagraaf, omdat de situaties verschillen. In een bomenparagraaf/bomeneffectenanalyse moet worden aangetoond waarom een boom niet kan blijven staan. Maar dit is niet verplicht bij 1 boom. In de praktijk wordt dat soms wel voor een interne aanvraag gedaan, maar dat wisselt dus.
- Collega's moeten nu regelmatig aangeven dat ze niet weten hoe het exact zit, als projectontwikkelaars vragen om mee te denken.
- Er is onduidelijkheid hoe de motie 2006/029 Kappen met kappen zich tot de APV verhoudt. Moet de motie gevolgd worden of toch de herplantplicht? Het is opvallend dat veel collega's over deze motie verschillend denken. De ene collega is überhaupt er niet van op de hoogte. De ander noemt het een remmende factor en een andere collega geeft weer aan dat de motie geen invloed heeft op de herplant omdat het alleen gaat over kappen met te vroeg kappen.

Gevolgen van het knelpunt

Veel verschillende collega's zijn ermee bezig. Er is geen zicht op elkaars taken en verantwoordelijkheden. Dit bemoeilijkt de afstemming. De kennis is versnipperd door de organisatie wat het complex maakt.

- Collega's hanteren over wat de minimale herplant van een standaardboom moet zijn verschillende maatvoeringen. Tevens worden verschillende termen door elkaar gebruikt: diameter en stamomtrek. Een collega zegt: *de maat van een standaard boom is 18-20 cm stamomtrek en bij bomen die onderdeel uitmaken van de groenstructuur: 20-25 cm. Dit is vastgelegd in bomenbeleid.* Een andere collega zegt daarop: *Klopt niet. In het bomenbeleid staat een minimale maat van 16-18 en 20-25 voor de hoofdstructuur, als dat mogelijk is. Op sommige locaties is het beter om 14-16 aan te planten.*
- Door het verschil in kennisniveau en verschillende interpretaties geven collega's verschillende adviezen. Zo is er in het verleden soms een zwaardere maat of meerder bomen ter compensatie van een grote volwassen boom geëist met een inhoudelijke onderbouwing. Maar dat is niet geborgd in de kaders/criteria.

Een ander gevolg van het niet op elkaar aansluiten van beleid en uitvoer, is een verschillende visie op de invulling van elkaars rollen Dit voedt het gevoel dat een zogenoemde 'stok achter de deur' ontbreekt om te borgen dat een boom juist blijft staan.

- De groenadviseurs geven aan dat ze zonder eenduidige interpretatie van de regels/richtlijnen hun advies niet altijd wordt opgevolgd. Tevens zijn ze van mening dat ze in het proces vaak te laat worden betrokken.
- VTH geeft ook aan dat ze vaak pas op de hoogte zijn als de kapvergunning is ingediend. Dit wordt als laat ervaren in het proces. Maar omdat de vergunning aan de gestelde voorwaarden doet, moet men de aanvraag honoreren. Hierdoor zien ze een gemiste kans om mee te denken om een boom toch in te kunnen laten passen of te verplanten. Collega's van ruimte geven weer aan dat juist de rol van adviseurs moet zijn en niet van VTH.
- Bij collega's wordt de doorlooptijd van de kapvergunning verschillend ervaren (sommige vinden het te lang duren).

Gewenste situatie
De werkgroep gaat voor de zomer een organisatievoorstel met procesbeschrijving maken. Dit is een beknopt document met taken en rollen per afdeling beschreven. De versnipperde kennis per afdeling wordt geclusterd, zodat iedereen weet wie waarvoor benaderd kan worden. Er is een gezamenlijk beeld van organisatie en procesbeschrijving. Tevens worden de volgende oplossingsrichtingen nader verkend en uitgewerkt:

- Bomenparagraaf als sjabloon op verschillende plaatsen zetten (bij UPP formats (idoc) en vergunningenloket) als indieningsvereiste (hoewel het lastig nu is om een sjabloon te maken omdat de situaties verschillen). Bijvoorbeeld in de bomenparagraaf verplicht stellen dat ook voor 1 boom moet worden aangetoond waarom een boom niet kan blijven staan.
- Voorstel maken wie aan de voorkant van projecten betrokken moet zijn om tijdig te kunnen adviseren.
- Vanuit de beleidsregel handhavingsparagraaf bomen gaat vergunningen aan de voorkant met projectontwikkelaars in gesprek over mogelijkheid behoud van bomen. Voorstel uitwerken hoe deze kennis gekoppeld wordt aan andere afdelingen.
- De onduidelijkheid omtrent motie kappen met kappen zal vanuit VTH worden opgepakt in het uitwerken van de casussen kapvergunningen, dit valt buiten de scope van de herplantplicht.

Knelpunt 2: verschillende interpretaties termen APV

Huidige situatie
De herplantplicht is juridisch geborgd in de APV. Het geeft hiermee kaders en richtlijnen. Echter, de definities zijn niet helder.

- Collega's van de verschillende afdelingen hanteren verschillende interpretaties, in het bijzonder de term houtopstand (jurist en adviseurs delen niet dezelfde interpretatie).

Gevolgen van het knelpunt
Sinds de invoering van de herplantplicht hebben collega's aangegeven dat de betekenis van een groot aantal zaken in APV niet duidelijk is. Er heerst frustratie en onzekerheid over waar het precies om gaat. Tegelijkertijd is bij sommige de lijn: *We kunnen niet wachten totdat de juiste interpretatie is gedeeld.* Dit betekent dat de uitkomst van vergunningverlening afhankelijk is welke collega er naar kijkt, omdat ieder zijn eigen interpretatie volgt. Gevolg is dat door de onheldere definitie het ingewikkeld, en vrijwel ondoenlijk, is voor toezicht en handhaving om buiten op straat te controleren of en in hoeverre er sprake is van een overtreding.

- In het aanvraagformulier voor kapvergunning kan niet worden aangeklikt '1 boom' maar alleen 'houtopstand'. Gevolg is dat aanvragers '1 houtopstand' invullen als het om '1 boom' gaat. Dit is verwarrend.
- Het is veelzeggend dat collega's geen eenduidige visie hebben op hoe het is opgeschreven in de APV. Een collega geeft aan: *zo staat in APV dat houtopstand gaat over meer dan 20*

bomen en 10 hectare. Dat zou betekenen dat alles onder de 20 bomen vergunningsvrij is. Dat zou haaks staan op doel van de herplantplicht, namelijk alle bomen te kunnen ver/herplanten of compenseren. In APV kan je dus lezen dat het niet om 1 boom gaat. Een andere collega reageert daar weer op: *Deze redenering klopt niet. Dit geldt alleen in het gebied waar de provincie bevoegd gezag is. In de bebouwde kom is de APV duidelijk. Elke boom van 15cm of dikker doorsnede op 1.30 hoogte is vergunningsplichtig. Behalve op percelen kleiner dan 300m2, maar dan moet de boom wel jonger zijn dan 50 jaar.*

- Een ander onduidelijke definitie is wat er geldt voor de "losse" bomen in het gebied waar de provincie bevoegd gezag is. Afhankelijk van welke collega er naar kijkt wordt deze vergunningsvrij gegeven en is geen melding naar de provincie noodzakelijk en dus ook geen herplantplicht. De provincie telt bomen in de houtopstand apart als deze in rijen voorkomen.
- Een complicerende factor hierbij is dat er onduidelijkheid is over de precieze grens van de bebouwde kom, waar gemeente bevoegd gezag is en waar provincie bevoegd gezag is. De ene collega geeft aan dat er geen onduidelijkheid is: *de fysieke grens is duidelijk: dat staat op tekening (hoewel er meerdere versies circuleren, dus dat moet wel uit de wereld geholpen worden). Maar de onduidelijkheid bestaat uit bemoeienis van de gemeente in gebied van de provincie: de bomen die daar vrij te kappen zijn (zonder melding) zouden dan ineens onder de APV vallen. Terwijl in de toelichting juist staat dat we daar van af zijn gegaan, één bevoegd gezag per gebied*.

Gewenste situatie
Om dit knelpunt uit te werken, gaat de werkgroep aan de slag met de volgende oplossingsrichtingen:

- Terminologie houtsopstand in APV gezamenlijk uitwerken in lijn met provinciale terminologie: aanpassen definitielijst.
  -Formuleringen van andere gemeentes als voorbeeld gebruiken (gemeente Enschede)
  -Verantwoordelijke aanwijzen voor vastlegging definitie
- Kennis over de actuele grens delen en borgen in de organisatie (vindbaar), en een duidelijk gedetailleerd begrensde kaart. De provincie is hoeder van deze actuele grens. Suggestie is om via de omgevingsvisie Utrecht – thema bomen – te linken naar het provinciale beleid voor bomen. En bij het vergunningenloket te linken naar het provincieloket.
- Aanpassen aanvraagformulier voor kapvergunning om 'boom' aan te klikken i.p.v. 'houtopstand'.
- Voor de meeste gewone mensen is houtopstand een juridisch vakinhoudelijk woord dat niks zegt. Deze term wordt in heldere taal opgeschreven en wordt opgenomen in de beslisboom van de Bomenkap.

Knelpunt 3: geen procedure van de 4 stappen in de APV

Huidige situatie
In het APV staat in artikel 4.9 de vier stappen opgesomd om te zorgen dat een gekapte boom gecompenseerd wordt. Hoewel de stappen an sich helder zijn, is er geen procedure vastgelegd wanneer een volgende stap genomen kan/mag worden.

Gevolgen van het knelpunt
De stappen uit de herplantplicht zijn helder, maar ze zijn te vrijblijvend, waardoor onduidelijkheid is over de te volgen werkproces:

- Er zijn geen voorwaarden waar iedere stap aan moet voldoen. Moeten de stappen allemaal doorlopen worden?
- Er is niets vastgelegd wat moet worden aangetoond (is er echt alles aan gedaan, en wat is dan 'alles').

- Er is geen eigenaar van de stappen. Gevolg van gebrek aan eigenaarschap is dat iedereen zijn taak binnen de schakel uitvoert, maar er is niemand die de uitvoering van de herplantplicht volgt/coördineert. Met als gevolg gebrek aan overzicht en regie.
- Als er financieel gecompenseerd moet worden, dan is het:
    - onduidelijk wanneer tot financiële compensatie overgegaan moet/mag worden;
    - onduidelijk hoe groot de financiële compensatie moet zijn en waarop deze gebaseerd is;
    - onduidelijk wat voor vorm deze heeft, een interne pot, met WBS nummer, een subsidiepot?;
    - Onduidelijk hoe deze interne pot besteed kan en moet worden.

Gewenste situatie
De werkgroep stelt een procesbeschrijving op met daarin de taken en verantwoordelijkheden per stap opgesomd. Met een belangrijke voorwaarde dat de doorlooptijd van kapvergunningen hierdoor niet langer wordt. Het is het streven om te zorgen dat het proces efficiënter verloopt. De volgende punten worden nader onderzocht:

- Een voorkeur die in de gesprekken naar voren kwam, is dat de regie hierop centraal geregeld wordt in dezelfde lijn als andere toezicht & handhavingsprotocollen. Advies om dit niet in het MGP regelen, want dat is programmering (uitvoering voor onze eigen openbare ruimte).
- Als een kapvergunning is ingediend, moet duidelijk onderbouwd zijn welke stappen binnen de APV zijn gevolgd.
- Het werkproces moet worden geïmplementeerd in de casus bomenkap (implementatie omgevingswet).
- Er wordt onderzocht of het wenselijk is om een eigenaar te koppelen per stap die akkoord geeft als een project naar een volgende stap kan/moet. Tevens wordt hier gekeken naar de rollen van iedere afdeling: wat zijn de taken/verantwoordelijkheden van VTH, Ruimte en SB.
- Vanuit VTH wordt beleidsregel Handhavingsparagraaf Bomen opgesteld waarin het mogelijk is om de herplantplicht op te leggen bij illegale kap. Dit gebeurt alleen bij melding. Een bijvangst hierin is dat het met deze beleidsregel juridisch mogelijk is om als gemeente voortouw te nemen in het proactief controleren of de herplantplicht wordt opgevolgd. Dit kan nu niet door beperkte capaciteit bij VTH. De werkgroep gaat in kaart brengen wat er nodig is om VTH aan de achterkant capaciteit te geven en wat de voordelen zijn als er proactief gehandhaafd wordt op het uitvoeren van de herplantplicht.

De werkgroep gaat een voorstel financiële compensatie met aantal scenario's maken. Hierin worden per scenario de voor-en nadelen in beeld gebracht met benodigde criteria en werkproces. Dit voorstel wordt voorgelegd voor een college/raadsbesluit. De werkgroep gaat aan de slag met:

- Wanneer mag én moet men financieel compenseren?
- Wie bepaalt hoeveel het kost, een bomentaxateur, en is deze intern/extern?
- Is een vast bedrag te prefereren (om te voorkomen dat een vergunningaanvrager de minst waardevolle bomen aanmerkt voor de waardecompensatie en juist waardevolle bomen (dus duurdere) worden gekapt?)
- Wie beheert het en wie mag het waaraan uitgeven?
    - Kan/mag vanuit deze pot eigen groenprojecten geïnitieerd en/of gerealiseerd worden, oftewel dat we voorkomen dat we niet alleen meeliften op andere projecten?
    - Kan bijvoorbeeld deze extra financiële middelen beschikbaar gesteld worden voor 'moeilijke' locaties, bijvoorbeeld technische oplossingen. Afweging hierin is hoe we borgen dat de dekking uit de afzonderlijke projecten zelf blijft komen.
- Hoe borgen we dat het geld aan het einde van het jaar niet naar de algemene reserve gaat?
- Kan het in een interne pot?

Knelpunt 4: waarde is geen criterium

Huidige situatie
Vanuit de APV is het verplicht om bomen 1 op 1 te compenseren. Er wordt niet naar waarde (kwaliteit) gekeken.

- Uit de evaluatie komt sterk naar voren dat dit voor de uitvoering niet altijd wenselijk is, in het bijzonder voor bosplantsoen. De herplantplicht voor gekapte bomen is hier onwerkbaar. Bosplantsoenen zijn gebaat bij uitdunning, omdat ruimte in een bosplantsoen goed is voor de ecologie en diversiteit.
- In het bomenbeleid staat dat we inzetten op een gezonder bomenbestand, met een groot aandeel volwassen bomen (pagina 8). Echter, komt in de gesprekken duidelijk naar voren dat deze visie niet altijd werkt.
- Conform APV mag als het planten van bomen niet lukt, alternatief groen worden voorgedragen. Intern deelt men de voorkeur dat bomen boven alternatief groen gaan. Zowel in de APV als in het beleid zijn hier geen kaders/criteria opgesteld. Het is niet duidelijk wat 'alternatief' betekent, oftewel het is niet duidelijke met welke alternatief wat mag worden gecompenseerd.

Gevolgen van het knelpunt
Doordat waarde geen criterium is in het uitvoeren van de herplantplicht gaat het in de compensatie om aantallen. Het is wenselijk om een afweging ook op waarde te *kunnen* maken.

- Door het ontbreken van waarde als criterium kan er niet gestuurd worden op de kwaliteit van bomen in de stad.
- Omdat er niet naar waarde gekeken wordt, worden ook waardevolle bomen gekapt.
- De bomenvoorraad kan niet vernieuwd worden, omdat het uitgangspunt, dat bomen oud moeten worden, belangrijker is.
- Er is veel inhoudelijke kennis over waarde (zij het versnipperd, zie knelpunt 1), maar niemand is er 'van', waardoor er geen zicht is op de waarde van bomen en/of alternatief groen. Het is hierdoor niet duidelijk wanneer voldaan wordt aan een gezonder bomenbestand.
- Door het ontbreken van kaders en criteria is het afhankelijk welke collega adviseert. Hierdoor is het uitvoeren van beleid niet consequent.
- De politiek voelt zich thuis om te spreken over aantallen, maar collega's geven aan dat ze hierin een grotere visie op welk doel de gemeente met groen heeft missen: wat voor soort groene stad willen we zijn?

Gewenste situatie
Om te voorkomen dat bij ontwikkelingen waardevolle bomen gekapt worden, komt uit de evaluatie sterk het advies naar voren om te gaan kijken naar hoe waarde gekoppeld kan worden aan het behouden van de totale voorraad van bestaande bomen.

- Om zo een betere afweging over kwaliteit en waarde van bomen te kunnen maken.
- Het is de verwachting dat het compenseren van een boom in een totale businesscase van een gebiedsontwikkeling eerder oninteressant wordt, als er ook naar waarde van de bestaande bomen wordt gekeken. Immers: laten staan van een boom wordt hiermee interessanter.
- De praktijk is nu dat door het bestaan van de herplantplicht dit niet goed onderzocht wordt, en snel over gegaan wordt naar kappen en compensatie, immers er komt toch een boom terug. Gewenste insteek zou zijn dat een boom altijd behouden moet blijven.

De werkgroep gaat hiervoor onder andere de volgende richtingen uitwerken/onderzoeken:

- Hoe kan waarde als criterium worden vastgelegd:

    - Voorstel voor een Utrechtse tool maken, hierbij bestaande methodes/tools voor de waardebepaling te onderzoeken (bijvoorbeeld i-tree).
    - Tevens onderzoeken of dit parallel kan worden opgenomen in de implementatie van de bomenkap (in de omgevingswet).
    - Hoe waken we hierin dat het niet te detaillistisch wordt, (in de planvorming zijn de soorten bomen al vaak bepaald, denk aan de hand van inspraak e.d.).
- Hoe kunnen we op een andere manier naar de groene gebieden om en de agrarische gronden in de stad kijken: als gemeente meer over je grenzen kijken en grond aankopen voor aanleg van bos(jes).
- Hoe kan vastgelegd worden dat er meer diversiteit kan komen, bijvoorbeeld bepaalde bomen wel/niet planten die een bijdrage leveren aan de groenstructuur of ecologie (bestuivende en functionele soorten voor eetbare vruchten voor inheemse dieren, tegengaan van droogte etc) en bomen die karakteriek zijn voor de groenvisie van de gemeente.
- Wat zijn de mogelijkheden om een verplichting op te leggen bij het herplanten naar dezelfde grootteklasse, dus 1e, 2e of 3e grootte?
- Wie bepaalt de waarde vanuit welke functie en hoe wordt de onafhankelijke positie van de gemeente gewaarborgd? Is hier een relatie te leggen met de waardebepaling vanuit het voorstel financiële compensatie?
- Als er gekapt gaat worden, is het mogelijk e ouderdom vast te laten stellen door een bomenspecialist. De leeftijd van de gekapte boom geeft dan aan hoeveel standaardbomen er voor in de plaats moeten komen. Als dit grotere bomen betreft, dan minder stuks aanplanten (naar voorbeeld gemeente Amsterdam).
- Het bomenbeleid wordt geëvalueerd in 2021. Er wordt onderzocht of een pilot kan worden opgestart met een aantal casussen waarin waarde wordt meegenomen, om zo een goede inhoudelijke afweging te maken.
- Voorstel uitwerken om het beleid en het APV aan te passen om waarde te koppelen aan de aantallen bomen:
    - Boomsoortwaarde als factor opnemen in APV
    - Bosplantsoen als uitzondering opnemen in APV: niet de afzonderlijke boom is hier het uitgangspunt, maar de kwaliteit van het bosplantsoen als geheel. Tevens een uitspraak dat voor deze gebieden kan worden afgeweken van de herplantplicht als een mogelijke compensatie locatie voor andere projecten.
    - Als een bijzondere waardevolle boom moet worden gekapt, deze te compenseren met meerdere bomen die tezamen dezelfde waarde vertegenwoordigd.
    - De insteek vastleggen: grote bomen waar het kan, kleine bomen waar het moet.
    - Gezonde bomen niet kappen, en uitwerken onder welke voorwaarden dit wel mag gebeuren (naar voorbeeld Amsterdam).
    - Monetaire boomwaarde altijd benoemen en registreren, ook al wordt er niet betaald (stap 4 financiële compensatie). En dit aanvullen met verrekening grondwaarde stad Utrecht.
- Kaders en criteria vastleggen voor alternatief groen
- Voor boomziektes hoeft geen kapvergunning te worden aangevraagd, en dus ook geen herplantplicht. Hoe borgen we dat de zieke bomen naar waarde worden vervangen?

Knelpunt 5: beperkingen in de ondergrond

Huidige situatie

Op sommige locaties kunnen de gekapte bomen door onze eigen regels niet op dezelfde plek worden (terug)geplant. Denk aan locaties boven kabels, leidingen en riool. De oplossing van dit knelpunt valt buiten de scope van de herplantplicht, echter dit kwam zo sterk naar voren in gesprekken dat het hier benoemd moet worden.

Gevolgen van het knelpunt

- Gevolg is dat de groenvoorziening in een reeks straten onder de maat is. Immers, bomen zijn hier gekapt maar kunnen op dezelfde plek niet terug geplant worden.
- Een neveneffect is dat er onbegrip ontstaat bij bewoners over dat op de plek waar jaren een boom stond, nu niet een boom terug kan komen.

Gewenste situatie

I.s.m. afdeling Ruimte en Stadsbedrijven wordt overleg gevoerd met nutsbedrijven. Er wordt gesproken over de mogelijkheden om regels aan te passen en hier afspraken over te kunnen maken.

- De verwachting is dat nutsbedrijven coöperatiever zullen zijn om bomen boven hun kabels en leidingen te tolereren, als kapvergunningen op specifieke locaties makkelijker verleend worden (bij kap wegens vervanging kabels en leidingen). Hiermee komen deze locaties in beeld (waar het voorheen niet kon).
- Er wordt gekeken naar:
    - Kunnen we op specifieke locaties (bijvoorbeeld op plekken waar de kans bestaat dat het riool over 20 jaar open moet) tijdelijke bomen toestaan. Hier rekening mee te houden door een snelgroeiende boom met kortere levenscyclus te planten. Dit betekent dat om de 10-15 jaar opnieuw jonge bomen geplant moeten/kunnen worden (= goed voor CO2 opname, dat vindt met name plaats in de groeiperiode van de boom). Of een groeiplaats zo inrichten dat bomen minder lang mee gaan. Dit scheelt ook in de kosten bij de aanplant.
    - Deze locaties/bomen in het beheersysteem gaan bijhouden, zodat gegevens hierover ook in het vergunningentraject gebruikt kunnen worden (gefundeerdere onderbouwing kap, grotere transparantie naar bewoners).
    - Kunnen we op een kaart vastleggen hoeveel locaties geschikt zouden zijn als de bomen boven kabels, leidingen en riolen geplant kunnen worden.

Knelpunt 6: geen overzicht van locaties voor (herplante en nieuwe) bomen

Huidige situatie

Iedere afdeling beheert een eigen systeem. Hierdoor is het lastig om een overzicht te krijgen.

- Door gebrek aan capaciteit en tijd kunnen collega's het overzicht zelf moeilijk bijhouden. De kennis hiervan zit letterlijk in de hoofden, maar staat nergens opgeschreven.
- De herplantplicht wordt ieder jaar wel geëvalueerd, maar dat is niet structureel belegd bij de desbetreffende collega's. Het systeem wat hiervoor wordt gebruikt (voor het beheer en inspectie van onder andere de bomen), is niet geschikt:
    - Alleen gemeentelijke bomen zijn in dit systeem opgenomen, omdat daar het beheer voor wordt gedaan. Herplantplicht geldt voor alle bomen.
    - In het systeem wordt niet bijgehouden of er een velvergunning is aangevraagd.
    - Elk half jaar wordt door de raad de gemeentelijke vellijst aangevraagd, waarop de bomen staan die vanuit veiligheid moeten worden gekapt.
- Opvallend is dat er intern tegengestelde visies circuleren: 'de stad is vol' versus 'bomen kunnen overal staan', met als gevolg een verschil van urgentie.
- Er is geen overzicht van locaties waar nieuwe bomen kunnen komen.

Gevolgen van het knelpunt

Er is geen overzicht van de waar bomen zijn herplant en welke mogelijke locaties voor compensatie gebruikt kunnen worden:

- Iedere opgave/project vindt het wiel opnieuw uit om geschikte plekken voor de herplant te vinden.

- Er is geen overzicht van de herplante bomen, daardoor is het onduidelijk of deze er nog staan of deze inmiddels dood zijn gegaan.
- Collega's geven aan dat de herplantbalans onzuiver is. Illustratief is de uiteenlopende reacties hierop, de ene collega zegt dat dit systeem niet volledig is omdat bomen met een kleine diameter dan 15 cm niet mee worden geteld. Een andere collega geeft aan dat voor deze bomen geen kapvergunningsplicht geldt en daardoor ook geen herplantplicht. Een ander voorbeeld werd gegeven: stel, in een velvergunning wordt aangegeven dat er 24 vergunningsplichtige bomen gekapt worden en 32 worden teruggeplant. Op papier lijkt het alsof er 8 compensatiebomen 'zijn', maar in werkelijkheid worden naast de 24 vergunningsplichtige bomen, later ook de 8 niet-vergunningsplichtige bomen gekapt. We compenseren zo dus de kap van vergunningsplichtige bomen met herplant van niet vergunninsgplichtige bomen.
- De aanname is dat, omdat er geen zicht is op mogelijke nieuwe locaties voor bomen, collega's mogelijke locaties voor eigen compensatie achter de hand houden ipv het beschikbaar te stellen.
- Voor handhaving is het gebrek aan overzicht en goede systemen een urgent probleem. In het geval van een melding over illegale kap en/of verzuim herplantplicht, is de raadpleegbaarheid van de systemen buiten op straat niet werkbaar. Voor toezichthouders zijn de tekeningen op de Ipad niet goed raadpleegbaar en de tekeningen zijn moeilijk te interpreteren omdat niet alle bomen er op staan. Het is moeilijk vast te stellen om welke bomen het gaat en of er daadwerkelijk vergunning is aangevraagd en of de herplantplicht geldt.

Gewenste situatie

Het in kaart brengen van mogelijke nieuwe locaties voor nieuwe bomen valt buiten de scope van de herplantplicht. Als er meer zicht is op goede compensatie plekken kan er ook beter gestuurd worden op de groenvoorziening in de stad. Een werkgroep gaat met de volgende punten aan de slag:

I. Andere gemeentes werken met rekenmodellen of een app (deze is op schaal van de provincie ontwikkeld). Deze bestaande tools gaan we als voorbeeld gebruiken (niet het wiel opnieuw uitvinden) om Utrechtse tool vast te stellen: bomenkaart. Deze wordt door alle afdelingen gehanteerd. Hierdoor ontstaat mogelijkheid om locaties in beeld te brengen, bijvoorbeeld plekken aanwijzen waar bomen de kans krijgen oud te worden en hier soorten aanplanten die ook echt oud kunnen worden.
II. De rollen/taken van iedere afdeling hier in kaart brengen, bijvoorbeeld meer coördinatie bij VTH als onafhankelijke partij.
III. Een nieuw systeem inrichten tbv het verkrijgen van overzicht. Alles in 1 systeem zal onwerkbaar worden. Er wordt uitgezocht hoe in het systeem verschillende lagen kunnen worden toegevoegd. Het systeem zodanig inrichten dat ermee makkelijk managementinformatie kan worden gedeeld. Tevens moet dit systeem ervoor zorgen dat zowel losse aanvragen als aanvragen binnen een grotere vergunning bij elkaar opgeteld kunnen worden zonder handmatig optelwerk. Dit vraagt om eigenaarschap op wie de data moet leveren en wie het beheert. Tevens hiervan het financiële plaatje in beeld brengen.
IV. Een voorstel maken voor een standaard sjabloon voor heldere, complete en overzichtelijke tekeningen/plattegronden. Tevens werken aan een oplossing voor raadpleging buiten (dit borgen door een BOA deel te laten nemen in de werkgroep).
V. Vanuit VTH wordt beleidsregel Handhavingsparagraaf opgesteld, waar binnen scholing van medewerkers is geborgd.

Integrale implementatie

In de breedte valt er winst te behalen als de implementatie van de herplantplicht integraal wordt opgepakt. Deze behoefte komt uit alle organisatieonderdelen naar voren: meer op elkaar inspelen en

een beter besef van alle stappen in het proces van beleid en uitvoer van de gehele aanplant, kap en beheer van onze eigen bomen (=50% van de bomen in de stad).

Een aantal knelpunten ontstaat doordat de definities in de APV niet goed zijn uitgewerkt en/of niet helder zijn. Aangezien de APV straks wordt overgezet in de omgevingswet, is al snel de mogelijkheid verkend om de implementatie van de herplantplicht te koppelen aan de implementatie van de omgevingswet. Samen met het programmateam Omgevingswet is de herstart van de bomenkap vormgegeven. Deze casus wordt de komende tijd verder uitgewerkt. Esther de Graaff (projectmanager van de implementatie van de herplantplicht) is ook de activiteitentrekker van bomenkap. Met het uitwerken van de casus komen een reeks vraagstukken naar voren die voor een deel overeen komen met de knelpunten uit de evaluatie. Een deel zal landen in de evaluatie van het bomenbeleid 2021.

Een andere win win situatie die naar voren kwam, is de handhavingsparagraaf bomen (beleidsregel) opgesteld door VTH waarin de herplantplicht wordt opgelegd bij illegale kap. Deze beleidsregel biedt ook kansen voor de handhavers om proactief te controleren of de herplantplicht is uitgevoerd. Hiervoor moeten de systemen beter worden aangepast, de kennis (beter) worden gedeeld en de werkprocessen beter worden opgericht, deze komen naar voren in knelpunt 1 en knelpunt 6.

Omdat herplantplicht over veel afdelingen ‘gaat’, zien we ook dat de aangedragen knelpunten én oplossingen verder gaan dan de scope van de herplantplicht an sich. Dit is gedekt door aansluiting te zoeken met de desbetreffende programma’s en projecten en waar mogelijk te borgen dat een knelpunt vanuit die hoek wordt opgepakt.

Vervolg

De werkgroepen gaan de komende maanden aan de slag met het verder uitwerken van de knelpunten en het onderzoeken van de oplossingsrichtingen op haalbaarheid. De resultaten van deze werkgroepen leveren de structuur voor de implementatie van de herplantplicht. Waar nodig wordt een voorstel ter goedkeuring voorgelegd aan de staf, ter voorbereiding van een college-en of raadsbesluit.

Met de afronding van de evaluatie is de vervolgstap het uitwerken van het plan van aanpak van de implementatie herplantplicht met een goed ingericht werkproces, taken en rollen, doorlooptijden en beheer. Met de onderliggende vraag: dragen de resultaten van de werkgroepen bij aan het realiseren van de implementatie? Ook wordt de uitwerking gekoppeld aan de evaluatie van het bomenbeleid in 2021. Uit de evaluatie komt naar voren dat de knelpunten verder gaan dan alleen ‘herplant’. Het voorstel is om de oplossingsrichtingen en algemene beleidsuitgangspunten na te lopen op actualiteit, haalbaarheid, handhaafbaarheid en uitlegbaarheid.

Partij voor de Dieren
Gemeenteraadsfractie Utrecht

Datum: 25 maart 2021
Van: Anne Sasbrink en Lisanne Snippe, Partij voor de Dieren
Aan: commissie Stad en Ruimte
Onderwerp: Bomenbeleid

Bespreeknota van de Partij voor de Dieren voor de commissie Stad en Ruimte over het Bomenbeleid

Op 1 april vraagt de Partij voor de Dieren in de commissie Stad en Ruimte aandacht voor een aanscherping van het Bomenbeleid dat inzet op het behouden, versterken en toevoegen van bomen. Voor een bomenbeleid met duidelijke kaders die bijdragen aan meer groen en meer bomen, aan biodiversiteit en ecologie, aan klimaatadaptatie, aan de gezondheid van bewoners en aan een prettig leefklimaat in een groeiende stad. In dit pleidooi geeft de Partij voor de Dieren op hoofdlijnen aan welke verbeteringen wij zien voor het huidige bomenbeleid.

Waarom zetten we dit nu op de politieke agenda?
In 2015 is een motie aangenomen die opriep tot een vierjaarlijkse evaluatie en bespreking van het bomenbeleid. Het college streeft ernaar het bomenbeleid vóór de zomer van 2021 opnieuw te evalueren.[1] Anticiperend op deze evaluatie wil de PvdD met deze bespreknota nu al enerzijds aandachtspunten meegeven voor bij de evaluatie, anderzijds het college van input voorzien voor de herziening en verbetering van het bomenbeleid.

Onze concrete voorstellen aan het college – en daarmee bespreekpunten voor de commissiebehandeling:

1. *Behouden bestaande bomen*
2. *Versterken bestaande bomen*
3. *Toevoegen extra bomen*

1. Behouden bestaande bomen

a. Meer bomen laten staan bij ruimtelijke plannen

Binnen de gemeenteraad en de gemeentelijke organisatie is het belang van bomen steeds prominenter geworden. En ook de notie dat bij ruimtelijke plannen bomen zoveel mogelijk gespaard moeten worden, wordt steeds breder gedeeld. Toch worden in de meeste ruimtelijke plannen die aan de gemeenteraad worden voorgelegd nog steeds veel bomen gekapt. De bomenparagraaf is meestal slechts een opsomming van de in een plangebied aanwezige bomen, die totaal niet ingaat op mogelijke scenario's om bomen in te passen in ruimtelijke plannen. Informatie over de waarde van (afzonderlijke) bomen ontbreekt. Er is daarbij vrijwel nooit sprake van de beoogde transparante belangenafweging. Een gemiste kans is dat bomenparagrafen (zij het inhoudelijk mager) inmiddels weliswaar vrijwel altijd onderdeel zijn van bestemmingsplannen en SpvE's, maar in veel aangevraagde bouwvergunningen ontbreken.

Daarom stelt onze fractie voor:
→ *Onderzoek in de evaluatie van het bomenbeleid hoe de kwaliteit van de bomenparagrafen verbeterd kan worden, zodat het de waarde van bomen in een gebied, de mogelijkheden om die waarden te handhaven en scenario's en afwegingen inzichtelijk maakt.*

[1] https://ris2.ibabs.eu/Reports/ViewListEntry/Utrecht/4c7d7c82-5e3a-47e1-ac3b-575034665231

→ Onderzoek hoe deze kwalitatief verbeterde bomenparagraaf een voorwaarde kan worden bij elke omgevingsvergunning die van invloed is op bomen.
→ Draai de norm om van 'bomen worden ingepast als dat kan na het intekenen van alle andere voorzieningen' naar 'bomen blijven op hun plek en andere voorzieningen worden daar omheen ingetekend'.

Uiteraard kan het voorkomen dat dit niet past, maar door het omdraaien van de norm moet dit een uitzondering worden en alleen toegestaan als scenario's met behoud van de boom onmogelijk blijken. Verder moet er bij ruimtelijke plannen vaker gekozen worden voor verplaatsen binnen het terrein, in plaats van kappen. Bomen die vanwege hun leeftijd, hun soort of hun locatie bijzonder waardevol zijn, moeten een bijzondere status krijgen waardoor hier minder makkelijk een kapvergunning voor verleend kan worden.

Daarom:
→ Werk het 'niet uitgaan van een leeg vel bij ruimtelijke ontwerpen' uit in het herziene bomenbeleid. Dat betekent onder meer dat er bij ruimtelijke projecten standaard een groenadviseur betrokken wordt en dat deze persoon over voldoende richtlijnen beschikt om te adviseren over het inpassen van de bestaande bomen. Meer bescherming van bomen ouder dan 40 jaar, of van bijzondere ecologische waarde, moet onderdeel worden van het beleid.

b. Meer verplanten

Een oudere boom van bijvoorbeeld 20 of 30 jaar met een groot bladerdek, is van grote waarde voor klimaat, ecologie en gezondheid. Daarom is het jammer dat verplanten nog niet de standaard lijkt te zijn en we daar vaak per incident om moeten vragen. Van het totaal aantal van 178 aangevraagde vergunningen afgelopen jaar gingen er maar 6 over het verplanten van bomen. Er valt dus nog ontzettend veel klimaat- en gezondheidswinst te behalen door veel vaker te verplanten in plaats van te kappen, in de gevallen dat het echt niet mogelijk is bomen op hun plek te laten staan in ruimtelijke plannen. Het college lijkt ervan uit te gaan dat verplanten ingewikkeld is en maanden vooraf gepland moet worden, maar boomtechnici geven aan dat verplanten prima korter van te voren kan worden gepland.
Daarom verzoekt de Partij voor de Dieren het college om, wanneer bomen écht niet kunnen worden gehandhaafd, veel vaker voor verplanten te kiezen:

→ Stel voor ruimtelijke plannen vanaf bepaalde omvang een verplantingshaalbaarheidsonderzoek verplicht.
→ Stel de termijn voor het voorbereiden van het verplanten van bomen bij van 2 naar 1 jaar.
→ Onderzoek in de evaluatie van het bomenbeleid wat er nog meer voor nodig is om verplanten boven kappen te kunnen verkiezen en verwerk dit in het beleid.

c. Zorgvuldig en transparant afwegen van kapvergunningen

Bestaande bomen zijn vanwege hun grote bladerdek en houtmassa veel waardevoller voor klimaat, ecologie en gezondheid dan nieuwe aanplant. Het belang van bestaande bomen moet daarom beter gewaardeerd worden. Onder punt a. en b. pleitten we al voor vaker inpassen en verplanten, maar dat is niet voldoende. Het afwegingsbeleid in het geval van kapaanvragen moet helderder en concreter verwoord worden. De Partij voor de Dieren ziet in de praktijk dat de huidige afwegingscriteria voor kapaanvraag (milieuwaarde, ecologische waarde, cultuurhistorische waarde en ruimtelijke waarde) onvoldoende een weloverwogen afweging garanderen, en dat het belang van de bomen ondergeschikt wordt geacht aan het belang van de aanvrager van de kapvergunning. Sinds het afschaffen van de vergunningplicht voor particulieren met een tuin kleiner dan 300m2, is ook voor het kappen van bomen in tuinen van huurwoningen geen vergunning meer nodig, met als effect

dat in tuinen van corporatiewoningen en in het gedeelde groen behorend bij deze woningen vaak te veel groen wordt verwijderd, om de buitenruimte 'onderhoudsvriendelijk' te maken.[2]

Om een transparante en weloverwogen afweging te maken:
→ *Breid de afwegingscriteria voor een kapvergunning uit met 'reden voor kap' en maak in de verlening van een vergunning duidelijker hoe de afweging gemaakt is.*
→ *Maak de bestaande vier afwegingscriteria voor kapaanvraag concreter zodat de waarde van de criteria in het beoordelingsproces meetbaar wordt: zo komen er meer gronden om kap te weigeren, zodat er minder vaak kapvergunningen hoeven te worden verleend.*
→ *Zorg dat het kappen van bomen in aaneengesloten tuinen van huurwoningen en in gedeelde groene buitenruimte in corporatiebezit weer vergunningplichtig wordt voor eigenaren (dus niet huurders).*

2. Versterken bestaande bomen

a. Meer biodiversiteit

Om meer bij te dragen aan het versterken van de Utrechtse biodiversiteit stellen we voor:
→ *Kies bij nieuwe bomen voor inheemse soorten, hoge diversiteit per locatie, en voor soorten met meerwaarde voor de biodiversiteit (bijv. voorziend in voedsel voor insecten, vogels en/of mensen).*
→ *Kies voor biologische en volwassen bomen bij aanplant.*
→ *Bepaal criteria voor soortkeuze niet per project, maar bepaal "gemeentebreed" welke waarde soorten hebben voor de biodiversiteit.*

Bomen zouden standaard moeten worden aangeplant met onderbeplanting in de boomspiegel. Dit draagt bij aan de biodiversiteit en de bodem droogt zo minder snel uit. Bij eiken krijgt de eikenprocessierups zo minder kans. Onderbeplanting slaat het beste aan in nieuwe boomspiegels in plaats van bestaande.
→ *Maak in het herziene bomenbeleid bij de aanplant van nieuwe bomen onderbeplanting standaard.*

b. Eenduidige administratie

Op de gemeentelijke bomenkaart, in aangevraagde velvergunningen en in bestemmingsplannen wordt diverse nummering van de bomen gehanteerd. Bij de publicatie van aangevraagde vergunningen voor bijvoorbeeld bouwen of saneren (dus in de titels), wordt niet standaard vermeld of er bomenkap of -verplanting aan de orde is. Daarnaast ontbreekt vaak informatie over de invulling van de herplantplicht. Controleren wat er met welke boom gebeurt is hierdoor vrijwel onmogelijk.

Daarom stellen we voor:
→ *Maak bomenadministratie eenduidig, compleet en transparant.*

3. Toevoegen extra bomen

a. Huisje, boompje, beestje: 1 boom voor elke nieuwe woning

De gemeente Utrecht heeft momenteel ongeveer een halve boom per inwoner. Het groeiende aantal inwoners maakt dat we niet alleen een norm moeten hanteren van aantal vierkante meters groen per huishouden, maar dat we ook moeten zorgen dat het aantal bomen in de meegroeit met de stad. Bij nieuwbouw worden gelukkig al vaak bomen geplant. In de RSU wordt al een voorstel gedaan om de groei van het aantal woningen te koppelen aan de groei van groen. Om concreet invulling te geven aan de kenmerken van dit groen en om te zorgen dat het aantal bomen in de stad groeit, moet de norm worden dat bij de invulling van dit groen voor elke nieuwbouwwoning minimaal één boom

[2] https://ris2.ibabs.eu/Reports/ViewListEntry/Utrecht/441ec486-5f30-40e4-a7e7-94ac7855d481, https://www.ad.nl/utrecht/regels-voor-huurders-in-utrecht-gaan-ten-koste-van-groen~aec4e156/

in het plan wordt toegevoegd. Met het oog op klimaatadaptatie en gezondheid in een verdichtende stad, is het daarbij van belang dat de bomen in het plangebied van de woningen terechtkomen.
→ *Voor elke nieuwe woning die in de stad wordt toegevoegd moet (minstens) één nieuwe boom geplant worden, liefst zo dicht mogelijk bij die nieuwe woning.*

b. Plekkenkaart

Het college constateert in de evaluatie van de herplantplicht dat er onvoldoende zicht is op mogelijke locaties in de stad waar ruimte is om bomen te planten. Overzicht van locaties waar plek is voor extra bomen, is de eerste stap in het optimaal benutten van deze locaties voor bomenplant.
Daarom:
→ *Ontwikkel een plekkenkaart van alle locaties binnen onze gemeente waar nog plek is voor bomen, bij voorkeur in verharding, in nastreving van de norm van 1 boom per inwoner.*

Tot slot

Met de toegenomen aandacht en waardering voor bomen, zowel in onze raad als in de gehele maatschappij, is de Partij voor de Dieren vanzelfsprekend blij. Daarom willen wij dat een herziening van het bomenbeleid als voorstel ter besluitvorming aan de raad wordt voorgelegd. Hiermee kan de raad duidelijke kaders stellen die ook vertaald kunnen worden in andere ruimtelijke beleidstukken waarover de raad in 2021 gaat besluiten zoals de Ruimtelijke Strategie Utrecht, de klimaatadaptatiestrategie, en de Visie water en riolering.

Commissie Stad en Ruimte

Dossiernummer	1770
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	1 april 2021
Agendapunt	7.2
Omschrijving	Raadsbrief Evaluatie bomenbeleid en herplantplicht
ID	1824
Behandelend ambtenaar	E.M. de Graaff
Telefoon	14 030
E-mail	e.de.graaff@utrecht.nl
Datum collegebesluit	29 maart 2021
Geocodering	Stad Utrecht
Thema	Ruimtelijke ordening
Portefeuillehouder	Wethouder Diepeveen
Beleidsveld	Openbare ruimte
Referendabel	
Raadsadviseur (lijst)	Manon Leenders/Wonen, Energie, Groen, Openbare Ruimte/030-2863710

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Stad en Ruimte	1 april 2021

Voorgesteld besluit

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

Gemeente Utrecht

Aan de gemeenteraad

Behandeld door	E.M. de Graaff	**Datum**	29 maart 2021
Doorkiesnummer	14 030	**Kenmerk**	8714592
E-mail	e.de.graaff@utrecht.nl	**Onderwerp**	Evaluatie bomenbeleid en herplantplicht
Bijlage(n)	-	**Beleidsveld**	Groen

Geachte leden van de raad,

Op 8 februari 2021 bent u in de raadsbrief Evaluatie herplantplicht en bomenbeleid, vaststelling beleidsregel Handhaving illegaal vellen of beschadigen van bomen geïnformeerd dat wij voornemens zijn om u vóór de zomer van 2021 te informeren over de conclusies uit de evaluatie over het bomenbeleid. Op verzoek van een aantal fracties is, vooruitlopend daarop, een commissiebespreking ingepland op 1 april a.s.. De agenderende fracties vragen aandacht voor een aanscherping van het Bomenbeleid, dat inzet op het behouden, versterken en toevoegen van bomen. Wij zien ook dat verbetering op deze drie punten nodig is. Wij waarderen de inzet vanuit uw raad om in deze fase mee te denken over het bomenbeleid. Ter voorbereiding van het commissiedebat geven we u in deze brief een laatste stand van zaken mee. We informeren u over vier knelpunten die naar voren zijn gekomen, o.a. in de gesprekken hierover met interne en externe partijen.

Knelpunten evaluatie bomenbeleid
We komen een viertal knelpunten in het huidige bomenbeleid tegen:

1. Het behouden van volwassen bomen komt steeds meer in de knel en staat op gespannen voet met de bouwopgave.
2. De waarde van bomen is niet goed geborgd in de instrumenten van het bomenbeleid.
3. Alternatief groen als invulling van de herplantplicht is niet uitgewerkt.
4. Het bomenbeleid is niet geactualiseerd op klimaat en gezondheid.

We brengen op dit moment voor deze knelpunten oplossingen in beeld. De inbreng van uw raad in het commissiedebat op 1 april a.s. nemen we mee in de verdere uitwerking van de oplossingen. Uiterlijk in het 3e kwartaal van dit jaar informeren we u hier verder over.

Knelpunt 1: Het behouden van volwassen bomen komt steeds meer in de knel en staat op gespannen voet met de bouwopgave
In 2009 is het gemeentelijk bomenbeleid vastgesteld. Sindsdien zijn de noodzaak tot meer biodiversiteit en de zorgen om het klimaat groter en urgenter geworden. Het belang van bomen voor

een gezonde leefomgeving moet met beleidsinstrumenten geborgd worden in het bomenbeleid. Dit is een flinke uitdaging. We hebben de opgave om de verdichting en de vergroening in balans te houden. De noodzakelijke bouwopgave lijkt soms te schuren met de wens om iedere boom te willen beschermen. We zetten in op het behoud van zoveel mogelijk bomen en maken daarbij een reële inschattingen bij het opstellen van bouwenvelops en bestemmingsplannen. Het blijkt in de praktijk dat dat dit niet altijd 100% te garanderen valt: Het is niet te voorkomen dat het kappen van bomen soms onoverkomelijk is op plekken waar verdichting gewenst is. Maar hoe doen we dat op een heldere en goed onderbouwde manier? Hoe wegen we het belang en de voortgang van de bouw en het kappen van bomen die al dan niet gecompenseerd worden?

De wens om te bouwen is altijd een integrale afweging. De keus om bomen te behouden, kappen of verplanten moet deel uitmaken van de transparante integrale afweging aan de voorkant van het proces. We zien dat de afgelopen jaren bomen niet altijd goed genoeg aan het begin van een project zijn meegenomen in de belangenafweging; vanuit uw raad is daar ook regelmatig aandacht voor gevraagd. De bomenparagraaf in een ruimtelijke afweging zou hierbij moeten helpen. We hebben opgehaald dat de bomenparagraaf op zich een goed instrument is, maar dat de kwaliteit en de inhoud van bomenparagrafen wisselt. De informatie uit het begin van het proces (bomenparagraaf) sluit niet altijd goed aan op de benodigde informatie aan het eind van het proces (kapaanvraag). Ook wordt de bouwvergunning verleend voordat de kapvergunning kan worden aangevraagd. Door een faseverschil in de voorbereidingstijd van de bouwvergunning en de voorbereidingstijd in het verplanten van een boom, is vaker dan wenselijk de uitkomst dat verplanten niet meer kan en een kapvergunning wordt aangevraagd. Hierdoor komen we pas aan het eind van het proces er achter dat een boom toch behouden had kunnen blijven of verplant had kunnen worden. We evalueren hoe we een integrale afweging beter in het bomenbeleid kunnen verankeren.

Knelpunt 2: De waarde van bomen is niet goed geborgd in de instrumenten van het bomenbeleid

We zien gemeentebreed het inzicht dat de waarde van bomen beter beschermd moet worden. Groen en bomen dragen bij aan de leefbaarheid van de stad. Denk aan gezondheid, welbevinden, reductie van hittestress en verminderen van wateroverlast. Er wordt in de praktijk veelal ingezet op behoud van bomen en bij noodzakelijke kap wordt doorgaans ruim gecompenseerd. De herplant wordt echter soms als een extra argument aangehaald om de kapaanvraag in te dienen (de boom wordt immers toch gecompenseerd). De herplant staat niet altijd in verhouding tot de verloren gegane boomwaarde en er zijn geen criteria omtrent de compensatie. Met als gevolg dat een gekapte volwassen boom soms wordt gecompenseerd door herplant van een jongere boom. We hebben de ambitie om meer naar waarde te compenseren.

Op 8 maart 2018 diende de Partij voor de Dieren het initiatiefvoorstel Herplantplicht Bomen in om herplant van bomen verplicht te stellen. In september 2018 is de herplantplicht geformaliseerd in de APV (Algemene Plaatselijke Verordening) en is het Utrechtse bomenbeleid uit 2009 op dit punt aangevuld. Op 19 september 2018 bent u met een raadsbrief hierover geïnformeerd. Na ruim een jaar kwam naar voren dat het proces en de uitvoering intern niet goed liep. Daarom hebben we in 2020 de herplantplicht geëvalueerd. Op 8 februari 2021 bent u met een raadsbrief hierover geïnformeerd. Uit de evaluatie kwam naar voren dat de herplantplicht op hoofdlijnen functioneert zoals deze is bedoeld. We zien echter ruimte voor verbetering op het gebied van aanpassingen in de APV, het toevoegen van een gereedmeldingsplicht (het volgen van de herplant), het toevoegen van de financiële waarde en het toevoegen van boomwaarde aan de weigeringsgronden. Deze punten, en andere punten die naar voren zijn gekomen uit de evaluatie van de herplantplicht, nemen we mee in de evaluatie van het

bomenbeleid, zodat de aanpassingen ook geborgd worden in het beleid. Op het moment dat we de evaluatie hebben afgerond en akkoord hebben gegeven op de beoogde aanpassingen in de APV, wordt dit aan de raad voorgelegd ter besluit als onderdeel van de CHW omgevingswet (de APV wordt dan opgenomen in het omgevingsplan, verwachting eind 2021).

Knelpunt 3: Alternatief groen als invulling van de herplantplicht is niet uitgewerkt
Als het compenseren van een boom niet lukt, mag in het uiterste geval alternatief groen worden voorgedragen. Er zijn hiervoor geen kaders/criteria opgesteld, waardoor het in de praktijk te weinig wordt gebruikt. Daarnaast is alternatief groen (zoals struiken) niet beschermd, waardoor het gemakkelijk weggehaald kan worden. Uit de evaluatie komt naar voren dat herplant met alternatief groen zeer gewenst is, omdat ruimte voor bomen moeilijk te vinden is in projecten. Het is essentieel dat deze inzichten gekoppeld worden aan de noodzaak om bomen te planten én te behouden. Vraagstuk is nu hoe om te gaan met het dilemma tussen het voorkomen van te eenvoudige ongelijkwaardige compensatie en het mogelijk maken van belangrijke toevoegingen in ruimtelijke ontwikkelingen.

Knelpunt 4: Het bomenbeleid is niet geactualiseerd ten aanzien van klimaat en gezondheid
Het bomenbeleid is in 2009 vastgesteld en hoewel er een paragraaf is met agenda voor de toekomst, ontbreken de ambities voor langere termijn of het hogere doel. Het doel is te specifiek gericht op bomen, het ontbreekt aan een koppeling met een meer omvattend doel: namelijk wat de meerwaarde van bomen is in de nog vast te stellen klimaatadaptatievisie en in de opgave gezond stedelijk leven voor iedereen. In 2017 is het groenstructuurplan geactualiseerd ten aanzien van klimaat en gezondheid. In het bomenbeleid is dit nog niet zo specifiek uitgevoerd. Met de concept-RSU en de uitwerking van de Klimaatopgave betekent dat dit ook geborgd moet worden in het bomenbeleid. In de Klimaatopgave gaan we bomen veel beter inzetten voor het koelen van de stad. De bodem gaat als spons werken, we zorgen dat de bomen bij het grondwater komen en zo ook effectief kunnen koelen (en dus ook groeien). We zien hier een dubbele winst en dat is voor biodiversiteit van belang: meer koelen en meer grotere bomen. Met een effectief en toekomstbestendig bomenbeleid kunnen we zorgen dat elke boom in onze stad zijn taak optimaal kan vervullen, dat we meer bomen en ander groen planten (ook op de plekken die voorheen onmogelijk bleken: op riolen en in de buurt van kabels/leidingen) en daarmee aansluiten op de doelen van gezond stedelijk leven voor iedereen. Een geactualiseerd bomenbeleid geeft kaders die richting geven en heldere beleidskeuzes mogelijk maken.

Dit is de opbrengst van de uitgevoerde evaluatie. We werken nu aan voorstellen om de benoemde knelpunten aan te pakken. Deze kunt uiterlijk in het derde kwartaal van dit jaar tegemoet zien.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Commissie Stad en Ruimte

Dossiernummer	1667
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	1 april 2021
Agendapunt	8
Omschrijving	Raadsvoorstel Zienswijzen en instemming AVU-begroting 2022, toetreding WGSO en uittredingsplan Vijfheerenlanden
ID	1718
Behandelend ambtenaar	Axel Roozen
Telefoon	14030
E-mail	axel.roozen@utrecht.nl
Datum collegebesluit	
Geocodering	Stad Utrecht
Thema	Ruimtelijke ordening
Portefeuillehouder	Wethouder Verschuure
Beleidsveld	Circulaire Economie
Referendabel	Nee
Raadsadviseur (lijst)	Joost Gerrits/Wonen, Circulaire economie/06-44655180

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Stad en Ruimte	**1 april 2021**
Gemeenteraad	8 april 2021

Voorgesteld besluit

Gemeente Utrecht

Voorstel aan de gemeenteraad

Zienswijzen en instemming AVU-begroting 2022, toetreding WSGO (Werkgeversvereniging samenwerkende gemeentelijke organisaties) en uittredingsplan Vijfheerenlanden

Beleidsveld	Circulaire economie
Organisatieonderdeel	Stadsbedrijven
Opsteller	Axel Roozen
Kenmerk	8598549
Vergaderdatum Raad	Volgt
Geheim	Nee

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

1. De bijgevoegde brief aan de AVU vast te stellen
   a) als zienswijze op de concept programma- en productbegroting 2022, waarin de raad aangeeft het eens te zijn met het door AVU gevoerde beleid, maar wel verzoekt om rekening te houden met het lagere verwerkingstarief voor nagescheiden restafval, en vraagt om de mogelijkheid vóór definitieve vaststelling van de begroting, op basis van de laatste cijfers nog aanpassingen te maken in de te verwachten tonnages afval in 2022;
   b) als zienswijze op het voorstel toetreding AVU tot de WSGO, waarin de raad aangeeft positief te oordelen over deze toetreding.

2. In te stemmen met het uittredingsplan van gemeente Vijfheerenlanden uit de AVU.

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Samenvatting

Het Dagelijks Bestuur van de AVU wil u namens het Algemeen Bestuur informeren over besluitvorming inzake de begroting 2022 (beslispunt 1) en tevens uw zienswijzen, respectievelijk instemming vragen met betrekking tot toetreding van AVU tot de WSGO (beslispunt 2) en het uittredingsplan Vijfheerenlanden (beslispunt 3).

a) In de nu ter vaststelling voorliggende brief geeft de raad het Dagelijks Bestuur van de AVU aan dat de raad het eens is met het door AVU gevoerde beleid en dat de kosten, alhoewel ze gestegen zijn, wel marktconform zijn. We dienen zienswijzen in over het ontbreken van de impact van de overstap naar nascheiding in de genoemde tarieven, en over het verzoek de mogelijkheid open te houden om voor definitieve vaststelling van de begroting de te verwachten tonnages afval aan te passen aan de hand van de laatste cijfers.

b) De raad geeft aan positief te oordelen over het lidmaatschap van AVU van de WSGO. Door het toetreden van AVU tot de WSGO voldoet AVU aan de wet normalisatie rechtspositie ambtenaren (WNRA) en het lidmaatschap brengt slechts geringe kosten met zich mee.

c) De raad stemt in met het uittredingsplan Vijfheerenlanden. Ontvlechting uit de AVU is makkelijker dan ontvlechting uit Gevudo. Uittreding van Vijfheerenlanden heeft geen gevolgen voor de gemeente Utrecht en brengt slechts geringe kosten met zich mee

Context

Aanleiding

De gemeenschappelijke regeling Afvalverwerking Utrecht (AVU) heeft op 30 november 2020 aan de raad de concept programma- en productbegroting 2022 toegezonden. Conform de Wet gemeenschappelijke regelingen heeft de gemeente minimaal 8 weken de tijd om te reageren op het concept middels een zienswijzebrief. Tot uiterlijk 1 juni 2021 kunnen de raden van de deelnemende gemeenten hun zienswijzen indienen op de door het Dagelijks Bestuur voorlopig vastgestelde programma- en productbegroting 2022.

Daarnaast heeft AVU per brief van 28 december 2020 gevraagd uiterlijk 1 juni uw zienswijzen, respectievelijk instemming kenbaar te maken over toetreding van AVU tot de WSGO en het uittredingsplan Vijfheerenlanden. Het besluit om het uittredingsverzoek Vijfheerenlanden in te willigen, wordt definitief genomen indien de gemeenteraden in meerderheid geen bezwaar hebben.

Beoogd effect

De Utrechtse gemeenten hebben hun taken en bevoegdheden op het gebied van afvalverwijdering overgedragen aan de AVU. De AVU is een publiekrechtelijke organisatie met een wettelijk geregelde bestuurlijke basis: de Gemeenschappelijke Regeling. Met het vaststellen van de zienswijzen en instemming AVU-begroting 2022, toetreding WSGO en uittredingsplan Vijfheerenlanden wordt continuïteit van de AVU gewaarborgd.

Eerdere besluitvorming en informatievoorziening aan de raad

Jaarlijks wordt de programma- en productbegroting voor het daaropvolgende jaar vastgesteld.

Beslispunten, Argumenten en Kanttekeningen/Risico's

Beslispunt	
1	De bijgevoegde brief aan de AVU vast te stellen a) als zienswijze op de concept programma- en productbegroting 2022, waarin de raad aangeeft het eens te zijn met het door AVU gevoerde beleid, maar wel verzoekt om rekening te houden met het lagere verwerkingstarief voor nagescheiden restafval, en vraagt om de mogelijkheid vóór definitieve vaststelling van de begroting, op basis van de laatste cijfers nog aanpassingen te maken in de te verwachten tonnages afval in 2022; b) als zienswijze op het voorstel toetreding AVU tot de WSGO, waarin de raad

	aangeeft positief te oordelen over deze toetreding.
Argumenten	
1.1	<u>Het beleid in de concept programma- en productbegroting 2022 sluit nog niet geheel aan bij het gemeentelijk beleid.</u>
	De in de begroting geraamde hoeveelheden te leveren afvalstoffen in 2022 stemmen nog niet geheel overeen met de opgave die de gemeente Utrecht aan AVU heeft gedaan. Er is rekening gehouden met de verwachte effecten van Het Nieuwe Inzamelen en de groei van de stad. Door de effecten van Corona willen we wel de mogelijkheid openhouden om voor definitieve vaststelling van de begroting in het algemeen bestuur, op basis van de laatste cijfers nog aanpassingen te maken in de te verwachten tonnages in 2022. Ook onze overstap op nascheiding is hierop van invloed. Ten aanzien van de overstap op nascheiding, wat onderdeel is van de Grondstoffennota 2020, is nog geen rekening gehouden met het aangepaste verwerkingstarief dat geldt voor restafval uit gebieden waar geen bronscheiding plaatsvindt.
1.2	<u>De kosten voor de gemeente Utrecht vallen binnen de beschikbare gemeentelijke bijdrage.</u>
	De programma- en productbegroting 2022 berust op de verwerkingstarieven zoals die in meerjarige contracten zijn overeengekomen. Echter, er is geen rekening gehouden met het feit dat Utrecht over zal stappen van bronscheiding PBP naar nascheiding van PBP uit het restafval. Voor nagescheiden restafval geldt een lager verwerkingstarief. De hoeveelheden 'Brandbaar afval' die voor de gemeente Utrecht worden verwerkt bevatten naast huishoudelijke afvalstoffen ook veegvuil en ingezameld bedrijfsafval. Er is in totaal dus meer brandbaar afval dan de hoeveelheid aan huishoudelijk restafval. Na afloop van het begrotingsjaar worden de kosten verrekend op basis van de daadwerkelijk afgeleverde hoeveelheden afvalstoffen.
1.3	<u>De AVU programma- en productbegroting 2022 voldoet aan de richtlijnen van de Wet gemeenschappelijke regelingen.</u>
	De gemeenteraad heeft minimaal 8 weken om te reageren op de concept begroting 2022. Er is hiermee voldaan aan de minimale richtlijn conform de Wet gemeenschappelijke regelingen. Ook voldoet de AVU begroting aan de regelgeving vastgelegd in het Besluit begroting en verantwoording (BBV).
1.4	<u>Door het toetreden van AVU tot de WSGO voldoet AVU aan de wet normalisatie rechtspositie ambtenaren (WNRA).</u>
	Op 1 januari 2020 is de wet normalisatie rechtspositie ambtenaren (WNRA) van kracht geworden. In dat kader dient iedere overheidsorganisatie aangesloten te zijn bij een CAO, of een CAO van toepassing te verklaren. Op dat moment was de Werkgeversvereniging Samenwerkende Gemeentelijke Organisaties (WSGO) van de VNG in oprichting. Gemeenschappelijke regelingen zoals de AVU kunnen hier lid van worden, waardoor de CAO-SGO van toepassing wordt, en waardoor de belangen van de medewerkers van de AVU zijn gewaarborgd in een op gemeentelijke samenwerkingen toegesneden CAO. Ook zonder lid te zijn van de WSGO kan het Algemeen Bestuur de CAO-SGO of een andere CAO van toepassing verklaren, maar dan moeten steeds opnieuw bestuursbesluiten worden genomen wanneer nieuwe CAO-afspraken worden gemaakt of de CAO wordt gewijzigd. Omdat uit het lidmaatschap voortvloeit dat de CAO-SGO automatisch van toepassing is, wordt hiermee jaarlijkse besluitvorming voorkomen en is de CAO voor de medewerkers altijd actueel.
1.5	<u>Het toetreden van AVU tot de WSGO brengt slechts geringe kosten met zich mee.</u>
	De kosten voor het lidmaatschap van de WSGO bedragen voor organisaties van 1 tot 50 medewerkers € 1.000,00 per jaar. Deze kosten kunnen uit de reguliere AVU- begroting

	worden betaald.
Beslispunt	
2	In te stemmen met het uittredingsplan van gemeente Vijfheerenlanden uit de AVU.
Argumenten	
2.1	<u>Uittreding van Vijfheerenlanden heeft geen gevolgen voor de gemeente Utrecht</u> Op 1 juli 2020 heeft de gemeente Vijfheerenlanden een verzoek tot uittreding gedaan. Als gevolg van de gemeentelijke herindeling was de gemeente Vijfheerenlanden deelnemer in twee gemeenschappelijke regelingen met betrekking tot de afvalverwijdering, hetgeen wettelijk niet is toegestaan. In overleg met beide regelingen en op basis van gedegen juridisch en financieel onderzoek, is uiteindelijk het uittredingsverzoek aan het Algemeen Bestuur van de AVU tot stand gekomen en ingediend. Een zo eenvoudig mogelijke ontvlechting en zo laag mogelijke kosten was hierbij het uitgangspunt. Met het uittreden van Vijfheerenlanden vervallen 2 stemmen op een totaal van 78. Besluiten worden genomen met gewone meerderheid van stemmen, tenzij in de statuten anders is bepaald. De stemverhoudingen veranderingen dus nihil.
2.2	<u>Uittreding van Vijfheerenlanden brengt slechts geringe kosten met zich mee.</u> De werkzaamheden van AVU worden uitgevoerd door een compact bureau. De uittreding van de gemeente Vijfheerenlanden heeft per saldo nauwelijks tot geen effect op de omvang van de werkzaamheden van het bureau. De totale organisatie-/bedrijfsvoeringskosten (beheerkosten) bedragen volgens de begroting 2021 € 678.000. De bijdrage van van Vijfheerenlanden hierin € 12.057 (= 1,8%). Deze bijdrage valt weg, de gezamenlijke beheerkosten van AVU worden door 1 partij minder gedragen. Omdat bijsturing in de beheerkosten niet mogelijk is wordt de geprognosticeerde bijdrage van de gemeente Vijfheerenlanden zonder afbouw voor 5 jaar meegenomen in de uittreedsom. De bijdrage in de beheerkosten van de gemeente Vijfheerenlanden zou in die 5 jaar € 58.968 zijn geweest. Anderzijds hanteert AVU een vereveningsregeling voor de kosten die de gemeenten maken voor het transport van het afval vanuit de gemeente naar het afvaloverslagstation. Hiermee wordt beoogd om elke gemeente eenzelfde transportprijs per ton te laten bijdragen, los van de locatie van het afvaloverslagstation. De gemeente Vijfheerenlanden is een ontvangende partij. In de begroting 2021 is de vereveningsuitkering geraamd op € 11.256. Bij het uittreden van Vijfheerenlanden hoeven de andere partijen binnen AVU dit bedrag niet meer op te brengen, terwijl de kosten en opbrengsten van AVU verder niet wijzigen. De geprognosticeerde bijdrage vanuit AVU aan de gemeente Vijfheerenlanden wordt voor 5 jaar meegenomen in de uittreedsom, en zou € 56.280 bedragen. Resumerend is de uittreedsom, aan AVU te vergoeden door de gemeente Vijfheerenlanden, aldus bepaald op afgerond € 2.700,-.

Financiën

De in de begroting geraamde hoeveelheden te leveren afvalstoffen in 2022 stemmen nog niet geheel overeen met de opgave die de gemeente Utrecht aan AVU heeft gedaan.
Na afloop van het begrotingsjaar worden de kosten verrekend op basis van de daadwerkelijk afgeleverde hoeveelheden afvalstoffen. De kosten worden meegenomen bij het vaststellen van de gemeentelijke begroting en de afvalstoffenheffing.

Vervolg

- Na akkoord van de raad worden de zienswijzen en instemming verzonden aan het Dagelijks Bestuur van de AVU;
- De zienswijzen worden besproken in het algemeen bestuur van de AVU.

Participatie
Niet van toepassing.

Communicatie
Niet van toepassing.

Niet-Referendabel
Op dit raadsbesluit is de Verordening raadgevend referendum gemeente Utrecht niet van toepassing omdat het een raadsbesluit betreft over stukken van een gemeenschappelijke regeling (artikel 3 lid 2 onder i Verordening raadgevend referendum gemeente Utrecht).

Bijlage(n)
Bijlagen besluitvorming
- Zienswijzebrief AVU ontwerpbegroting 2022
- AVU ontwerpbegroting 2022 v1
- Voorstel en besluit toetreding AVU tot WSGO
- Voorstel en besluit uittreding Vijfheerenlanden

Bijlagen informatief
- Aanbiedingsbrief AVU ontwerpbegroting 2022
- Raadsnotitie inzake diverse besluiten van het Algemeen Bestuur
- Concept Uittredingsplan gemeente Vijfheerenlanden

Gemeenteraad
Postadres Postbus 16200, 3500 CE Utrecht
Telefoon 14 030
www.utrecht.nl/gemeenteraad

Gemeente Utrecht

VERSIE VOOR BESLUITVORMING

F van Dijk
Postbus 3250
3760DG SOEST

Behandeld door	A. Roozen	**Datum**	volgt
Doorkiesnummer	-	**Ons kenmerk**	XXXXX
E-mail	axel.roozen@utrecht.nl	**Onderwerp**	Zienswijzen ontwerpbegroting 2022, lidmaatschap WGSO en uittredingsplan Vijfheerenlanden
Bijlage(n)	-		
Uw kenmerk	-	**Verzonden**	XX XXXX 2021
Uw brief van	30 november 2020		

Geachte heer van Dijk,

Per brief van 30 november 2020 heeft de secretaris van AVU ons de ontwerpbegroting 2022, bestaande uit de programma- en productbegroting 2022, aangeboden. Daarnaast heeft de secretaris van AVU ons per brief van 28 december 2020 het voorstel en besluit toetreding AVU tot WSGO en het voorstel en besluit Uittredingsplan Vijfheerenlanden toegestuurd.

Bij deze bieden wij u onze zienswijzen in op de programma- en productbegroting 2022 en het voorstel toetreding AVU tot WGSO, en delen wij u onze instemming mede met het Uittredingsplan Vijfheerenlanden.

Programma- en productbegroting 2020
Beleid
Er zijn vanuit AVU weinig beleidsmatige ontwikkelingen die van invloed zijn op de programma- en productbegroting 2022. Wij beoordelen het positief dat wordt aangegeven bij de aanbesteding van opdrachten naar zoveel mogelijk duurzaamheid te streven, met name gericht op beperking van de CO2-uitstoot en uitstoot-arm transport. Hiermee sluit de programma- en productbegroting 2022 aan op het beleid van de gemeente Utrecht. Door de effecten van Corona willen we wel de mogelijkheid openhouden om voor definitieve vaststelling van de begroting in het algemeen bestuur, op basis van de laatste cijfers nog aanpassingen te maken in de te verwachten tonnages in 2022. Ook onze overstap op nascheiding is hierop van invloed.

Financieel
De aanbesteding in 2019 voor de verwerking van (grof) restafval en GFT afval heeft nieuwe, hogere, tarieven opgeleverd. De gemeente Utrecht heeft in november 2020 haar nieuwe grondstoffennota vastgesteld. In de gehele gemeente zullen we in de periode 2021-2022 gefaseerd stoppen met bronscheiding van PBP en overstappen op nascheiding. Voor een deel van de stad is dit naar verwachting in 2022 dus al aan de orde. In het contract voor de verwerking van restafval is tariefdifferentiatie toegepast voor gebieden die bronscheiden en gebieden die nascheiden. Bij nascheiding geldt een lager tarief. Wij zien dat niet terug in hoofdstuk 2, paragraaf 1 van de productbegroting 2022. Wij verzoeken u om alsnog rekening te houden met het lagere tarief voor nascheiding in de begroting en de plannen die de gemeente Utrecht hiervoor heeft.

Datum **25 februari 2021**
Ons kenmerk XXXXX

Voorstel en besluit toetreding AVU tot WSGO
Door het toetreden van AVU tot de WSGO voldoet AVU aan de wet normalisatie rechtspositie ambtenaren (WNRA). De belangen van de medewerkers van de AVU zijn gewaarborgd in een op gemeentelijke samenwerkingen toegesneden CAO. Omdat uit het lidmaatschap voortvloeit dat de CAO-sgo automatisch van toepassing is, wordt hiermee jaarlijkse besluitvorming voorkomen en is de CAO voor de medewerkers altijd actueel. Wij beoordelen dit als positief.

Uittredingsplan Vijfheerenlanden
Als gevolg van de herindeling van de gemeente Vianen met de gemeenten Zederik en Leerdam tot de nieuwe gemeente Vijfheerenlanden, diende met betrekking tot de afvalverwijdering een keuze te worden gemaakt tussen de gr AVU en de gr Gevudo. Uiteindelijk is uittreding van Vijfheerenlanden verzocht aan AVU. Bij de keuze is gestreefd naar een zo eenvoudig mogelijke ontvlechting en zo laag mogelijke kosten. Wij beoordelen dit als positief.

Hoogachtend,
Gemeenteraad van Utrecht,

de griffier,
Merel van Hall

de voorzitter,
Sharon A.M. Dijksma

AVU
Lange Brinkweg 81
Postbus 3250
3760 DG Soest
t. 035-6032303

Aan de raden van de aan de AVU
deelnemende gemeenten

Soest, 28 december 2020

Raadsnotitie inzake diverse besluiten van het Algemeen Bestuur

Geachte raadsleden,

Met deze notitie wil het Dagelijks Bestuur van de AVU u namens het Algemeen Bestuur informeren over besluitvorming inzake de begroting 2020 en tevens uw zienswijzen, respectievelijk instemming vragen met betrekking tot 2 andere besluiten.

Informatie over de besluitvorming inzake de AVU-begroting voor het jaar 2020
Op 12 september 2019 is aan de raden van de deelnemende gemeenten een notitie verzonden waarin 2 begrotingswijzigingen aan de orde zijn geweest, de begrotingswijziging 2-2019 (AVU-begroting 2019) en 1-2020 (AVU-begroting 2020). Voor beide begrotingswijzigingen zijn uw zienswijzen gevraagd.
Met in achtneming van uw zienswijzen is de begrotingswijziging 2-2019 in de begroting van 2019 verwerkt. Omdat de jaarrekening 2019 reeds is vastgesteld, is het niet meer actueel om in deze notitie verder op de begrotingswijziging 2-2019 in te gaan.
De in 2019 aan u voorgelegde begrotingswijziging 1-2020 betrof op hoofdlijnen een kostenstijging met betrekking tot de sortering en vermarkting van pmd en tegenvallende papierinkomsten. Echter, met in achtneming van uw ingediende zienswijzen, heeft het Algemeen Bestuur op 11 december 2019 met het oog op diverse marktontwikkelingen besloten om de begrotingswijziging 1-2020 aan te houden en in een later stadium hierover te besluiten. Op 15 oktober jl. heeft de AVU een raadsnotitie laten uitgaan naar uw colleges inzake het besluit van het Algemeen Bestuur dat de begrotingswijziging 1-2020 niet meer zal worden doorgevoerd, maar dat met een herschikking van de begroting wordt volstaan en dat de financiële consequenties van de in de notitie beschreven externe factoren bij de jaarafrekening van 2020 zullen worden betrokken. Samengevat betekent dit dat het Algemeen Bestuur heeft besloten de AVU-begroting 2020 niet te wijzigen.

Indienen zienswijzen op het lidmaatschap van de AVU van de werkgeversvereniging van de VNG, de WSGO
Op 1 januari 2020 is de wet normalisatie rechtspositie ambtenaren (WNRA) van kracht geworden. In dat kader dient iedere overheidsorganisatie aangesloten te zijn bij een CAO, of een CAO van toepassing te verklaren. Omdat er voor de gemeenschappelijke regelingen op dat moment nog geen CAO beschikbaar was, heeft het Dagelijks Bestuur ervoor gekozen om in eerste instantie de CAO-gemeenten van de VNG te volgen, waarbij moet worden opgemerkt dat gemeenschappelijke regelingen geen lid van de VNG kunnen zijn. Op dat moment was de Werkgeversvereniging Samenwerkende Gemeentelijke Organisaties

(WSGO) van de VNG in oprichting, welke de gemeenschappelijke sociale en sociaaleconomische belangen van de leden in de brede sector van gemeentelijke organisaties (lees : onder meer samenwerkingsverbanden) zou gaan behartigen. Gemeenschappelijke regelingen zoals de AVU kunnen hier lid van worden, waardoor de CAO-sgo van toepassing wordt. Het Algemeen Bestuur heeft in de vergadering van 9 december 2020 het ontwerpbesluit genomen toe te treden tot de WSGO, waardoor de belangen van de medewerkers van de AVU zijn gewaarborgd in een op gemeentelijke samenwerkingen toegesneden CAO. Ook zonder lid te zijn van de WSGO kan het Algemeen Bestuur de CAO-sgo of een andere CAO van toepassing verklaren, maar dan moeten telkenmale bestuursbesluiten worden genomen wanneer nieuwe CAO-afspraken worden gemaakt of de CAO wordt gewijzigd. Omdat uit het lidmaatschap voortvloeit dat de CAO-sgo automatisch van toepassing is, wordt hiermee jaarlijkse besluitvorming voorkomen en is de CAO voor de medewerkers altijd actueel. De kosten voor het lidmaatschap van de WSGO bedragen voor organisaties van 1 tot 50 medewerkers € 1.000,00 per jaar. Deze kosten kunnen uit de reguliere AVU-begroting worden betaald.
In de Wet gemeenschappelijke regelingen (Wgr) is in artikel 31 a vastgelegd, dat indien de GR zelf niet voorziet in een bepaling inzake deelname aan verenigingen , vennootschappen, stichtingen et cetera, de raden van de deelnemende gemeenten eerst om zienswijzen dienen te worden gevraagd over een deelname of lidmaatschap. Daarom verzoekt het Algemeen Bestuur de raden van de deelnemende gemeenten om voor 1 juni 2021 zienswijzen in te dienen aangaande het lidmaatschap van de AVU van de WSGO. Als bijlage bij deze notitie treft u het betreffende AB-voorstel aan.

Instemming met de uittreding van de gemeente Vijfheerenlanden.

Op 1 juli 2020 heeft de gemeente Vijfheerenlanden een verzoek tot uittreding gedaan. Als gevolg van de gemeentelijke herindeling was de gemeente Vijfheerenlanden deelnemer in twee gemeenschappelijke regelingen met betrekking tot de afvalverwijdering, hetgeen wettelijk niet is toegestaan. In overleg met beide regelingen en op basis van gedegen juridisch en financieel onderzoek, is uiteindelijk het uittredingsverzoek aan het Algemeen Bestuur van de AVU tot stand gekomen en ingediend. Als bijlagen bij deze notitie treft u het Uittredingsplan en het AB-voorstel “Uittreding gemeente Vijfheerenlanden” aan.
In het Uittredingsplan dat door het Algemeen Bestuur is vastgesteld, is een aantal praktische zaken geregeld. Zo is bepaald dat hangende de procedure de uittreding per 1 januari 2021 wordt geëffectueerd. Dit vanwege de nieuwe contracten die de AVU voor de deelnemende gemeenten per die datum heeft afgesloten voor de verwerking van restafval en gft. Ook blijkt uit het uittredingsplan dat alle contractuele verplichtingen die de AVU (mede) voor de gemeente Vijfheerenlanden is aangegaan, zonder nadelige gevolgen kunnen worden beëindigd. Voorts is een berekening gemaakt over een periode van 5 jaar vanaf de datum van uittreding met betrekking tot de mogelijke kosten welke een uittreding met zich mee kan brengen. Deze blijken te kunnen worden berekend op slechts € 2.700, - te betalen door de gemeente Vijfheerenlanden -, over de genoemde periode. Op basis van het vastgestelde uittredingsplan kan worden geconcludeerd dat de uittreding van de gemeente Vijfheerenlanden uit de gemeenschappelijke regeling AVU zowel voor de gemeenschappelijke regeling, als voor de gemeente Vijfheerenlanden geen negatieve effecten heeft. Het ontwerpbesluit van het Algemeen Bestuur luidt daarom dat het uittredingsverzoek van de gemeente Vijfheerenlanden wordt ingewilligd.
In de Wet gemeenschappelijke regelingen (Wgr) is in artikel 1 vastgelegd, dat voor het treffen van, het wijzigen van, het toetreden tot en het uittreden uit een gemeenschappelijke regeling de toestemming van de gemeenteraden nodig is. De toestemming kan overigens slechts worden onthouden wegens strijd met het recht of het algemeen belang. De uittreding van de gemeente Vijfheerenlanden is niet in strijd met het recht of in strijd met het algemeen belang. Met betrekking tot dit laatste, dient de uittreding het algemeen belang, daar uittreding uit de andere gemeenschappelijke regeling, wel grote juridische en financiële consequenties zou hebben. Daarom verzoekt het Algemeen Bestuur de raden van de deelnemende gemeenten om voor 1 juni 2021 in te stemmen met de uittreding van de gemeente Vijfheerenlanden uit de gemeenschappelijke regeling AVU.

Indien u vragen heeft ten aanzien van deze notitie en de hierin besproken onderwerpen, kunt u contact opnemen met de secretaris van de AVU, de heer F.A. van Dijk, via f.van.dijk@avu.nl

Hoogachtend,
Namens het Dagelijks Bestuur,

F.A. van Dijk,
secretaris.

Bijlagen

- Voorstel Algemeen Bestuur, Lidmaatschap AVU van de WSGO
- Voorstel Algemeen Bestuur, Uittreding Vijfheerenlanden
- Voorstel Algemeen Bestuur, Uittredingsplan AVU - Vijfheerenlanden 24112020

Agendapunt 7

AFVALVERWIJDERING UTRECHT

Nr. 20/021/7v
Lidmaatschap WSGO

Aan het Algemeen Bestuur van de AVU

Soest, 25 november 2020

Geachte leden van het Algemeen Bestuur,

Inleiding
Als gevolg van het per 1 januari 2020 van kracht worden van de wet normalisatie rechtspositie ambtenaren (WNRA), heeft het Dagelijks Bestuur op 13 november 2019 besloten om in eerste instantie Cao-gemeenten voor de AVU-medewerkers van toepassing te verklaren en toetreding tot een destijds nog op te richten werkgeversvereniging van de VNG in gang te zetten.

Inhoudelijk
De Cao-gemeenten welke door de VNG is opgesteld kan in principe door gemeentelijke samenwerkingsverbanden worden gevolgd, echter daar samenwerkingsverbanden geen lid kunnen zijn van de VNG, hebben zij geen stem bij de onderhandelingen over de Cao-gemeenten met de bonden en andere belangenorganisaties.
De Werkgeversvereniging Samenwerkende Gemeentelijke Organisaties (WSGO) van de VNG is op 11 december 2019 opgericht om de gemeenschappelijke sociale en sociaal-economische belangen van de leden in de brede sector van gemeentelijke organisaties (lees : onder meer samenwerkingsverbanden) te behartigen. Concreet betekent dit dat de vereniging opkomt voor de belangen van gemeentelijke organisaties bij arbeidsvoorwaardelijke onderwerpen. Eén van de belangrijkste activiteiten van de vereniging is daarbij het afsluiten van een Cao en het geven van informatie over arbeidsvoorwaarden. De Cao-sgo is inhoudelijk zoveel mogelijk identiek aan de Cao-gemeenten. Het doel van de vereniging is immers om op arbeidsvoorwaardelijk vlak aan te sluiten bij de regelingen van gemeenten. Een lid van de vereniging heeft invloed op de koers van de Cao-sgo en de arbeidsvoorwaarden. Zo worden leden door middel van ledenraadplegingen betrokken bij het gehele proces rondom de cao-onderhandelingen voor de Cao-sgo vanaf 1 januari 2021. De eerste Cao-sgo die eindigt per 31 december 2020 is een gegeven.
In principe is het voldoende wanneer het Dagelijks Bestuur van de AVU zich verbindt aan de Cao-gemeenten en dit vastlegt in een besluit, echter dan moet bij iedere wijziging van de Cao deze wijziging wederom door het Dagelijks Bestuur van toepassing worden verklaard. Een lidmaatschap van de WSGO betekent dat de Cao-sgo van toepassing is, maar dat bovendien wijzigingen automatisch doorwerken én er betrokkenheid bij Cao-afspraken is gewaarborgd. Zo'n lidmaatschap is daarom te prefereren boven het passief volgen van de Cao-gemeenten.

Procedure
In de Wgr, art. 31a is vastgelegd :

1 Het algemeen bestuur van het openbaar lichaam of het bestuur van de bedrijfsvoeringsorganisatie besluit slechts tot de oprichting van en de deelneming in stichtingen, maatschappen, vennootschappen, verenigingen, coöperaties en onderlinge

waarborgmaatschappijen, indien de regeling in deze mogelijkheid voorziet en dat in het bijzonder aangewezen moet worden geacht voor de behartiging van het daarmee te dienen openbaar belang.

2 Het besluit wordt niet genomen dan nadat de raden van de deelnemende gemeenten een ontwerpbesluit is toegezonden en in de gelegenheid zijn gesteld hun wensen en bedenkingen ter kennis van het algemeen bestuur van het openbaar lichaam of het bestuur van de bedrijfsvoeringsorganisatie te brengen.

Praktisch
Het Algemeen Bestuur besluit tot het lidmaatschap van de WSGO. In de praktische zaken wordt door de secretaris van de AVU voorzien, voor zover er geen bestuursbesluiten zijn benodigd. Het Algemeen Bestuur kan bestuurlijke besluitvorming voortkomende uit het lidmaatschap van de WSGO mandateren aan het Dagelijks Bestuur.

Financieel
De kosten voor het lidmaatschap van de WSGO bedragen voor organisaties van 1 tot 50 medewerkers € 1.000,00 per jaar. Deze kosten worden uit de reguliere AVU-begroting betaald.

Conclusie
Met het lidmaatschap van de WSGO zijn de belangen van de medewerkers van de AVU gewaarborgd in een op gemeentelijke samenwerkingen toegesneden Cao. Het lidmaatschap voorkomt dat in de toekomst telkenmale besluiten moeten worden genomen over de toegepaste Cao, - in dit geval over de Cao-sgo -, of over wijzigingen in de toegepaste Cao.

Procedure
Direct volgend op het voornemen van het Algemeen Bestuur toe te willen treden tot de VNG-werkgeversvereniging WSGO zal aan de raden worden gevraagd zienswijzen in te dienen. De zienswijzen zullen worden betrokken bij de besluitvorming door het Algemeen Bestuur op 30 juni 2021. Indien het Algemeen Bestuur dit ontwerp-besluit bevestigt, zal het Dagelijks Bestuur worden gemandateerd dit te effectueren en het lidmaatschap te beheren.

Voorstel
Het Algemeen Bestuur wordt voorgesteld om aan de raden het voornemen bekend te maken toe te willen treden tot de VNG-werkgeversvereniging WSGO waardoor de Cao-sgo van toepassing wordt en te verzoeken zienswijzen in te dienen.

Het Dagelijks Bestuur van de AVU,

De secretaris, De voorzitter,

F. A. van Dijk G.J. Spelt

AFVALVERWIJDERING UTRECHT

BESLUIT ALGEMEEN BESTUUR

Nr. 20/021/7b
Lidmaatschap WSGO

Het Algemeen Bestuur van het openbaar lichaam Afvalverwijdering Utrecht;

gelezen het voorstel van 25 november 2020 nr. 20/021/7v ;

gelet op art 31a van de Wet Gemeenschappelijke Regelingen;

BESLUIT:

Aan de raden het voornemen bekend te maken toe te willen treden tot de VNG-werkgeversvereniging WSGO waardoor de Cao-sgo van toepassing wordt en te verzoeken zienswijzen in te dienen.

Aldus besloten in de vergadering van het Algemeen Bestuur, gehouden op 9 december 2020.

De secretaris — De voorzitter,

F.A. van Dijk — G.J. Spelt

Agendapunt 4

AFVALVERWIJDERING UTRECHT

Nr. 20/021/4v
Uittreding Vijfheerenlanden

Aan het Algemeen Bestuur van de AVU

Soest, 25 november 2020

Bijlage : Uittredingsplan AVU - Vijfheerenlanden 24112020.pdf

Geachte leden van het Algemeen Bestuur,

Inleiding
Als gevolg van de herindeling van de gemeente Vianen met de gemeenten Zederik en Leerdam tot de nieuwe gemeente Vijfheerenlanden, diende met betrekking tot de afvalverwijdering een keuze te worden gemaakt tussen de gr AVU en de gr Gevudo. Op 1 juli 2020 is het verzoek tot uittreding uit de gr AVU in het Algemeen Bestuur behandeld en daarmee officieel geworden.

Inhoudelijk
Vooruitlopend op de uittreding van de gemeente Vijfheerenlanden (verder : uittreding) zijn op 1 juli 2020 een Notitie Uittreding, een stappenplan Uittreding en een voorstel en besluit behandeld, waarmee de procedure is gestart.
In artikel 40 van de gemeenschappelijke regeling ligt vast dat het Algemeen Bestuur de voorwaarden waaronder kan worden uitgetreden stelt, waaronder de datum en een uittreedsom. Indachtig dit artikel is ook opdracht gegeven aan het adviesbureau Buiten om een uittredingsplan te schrijven.
Het uittredingsplan waarnaar gemakshalve wordt verwezen, behandelt alle bestuurlijke, juridische en financiële aspecten van de uittreding.
Het uitgangspunt, - dat reeds eerder in de Notitie Uittreding is verwoord -, is te streven naar een zo eenvoudig mogelijke uittreding, welke recht doet aan de belangen van alle deelnemers, inclusief de uittredende gemeente.
Onder verwijzing naar het uittredingsplan met betrekking tot de inhoud, is ervoor gekozen, om de opzegtermijn van een jaar niet te hanteren maar de uittreding per 1 januari 2021 plaats te laten vinden, vanwege het feit dat per 1 januari 2021 de nieuwe verwerkingscontracten ingaan, waarin reeds rekening is gehouden met de uittreding. Ook bij de contracten voor glas, medicijnen en injectienaalden en papier worden geen uittredingsrisico’s voorzien, daar in overeenstemming met alle betrokken partijen de opzegging ervan is afgestemd. In de beheerskosten is het aandeel van Vijfheerenlanden 1,8%, behoudens het feit dat deze kosten door de overige deelnemers dienen te worden gedragen, zijn in de beheerskosten ook geen risico’s voorzien.

Financieel
De uittredingssom wordt uitvoerig behandeld in het uittredingsplan en komt neer op € 2.700 welke de gemeente Vijfheerenlanden aan de AVU dient te vergoeden. Deze uittredingssom is het saldo van de door de gemeente Vijfheerenlanden bij te dragen beheerskosten en de door de gemeente Vijfheerenlanden te ontvangen vereveningsbijdrage, - peildatum 1/1/2021 -,

berekend over een periode van 5 jaar vanaf de peildatum. Bijkomende kosten zijn de kosten voor het adviesbureau Buiten, welke ook aan de AVU dienen te worden vergoed, groot € 5.500.

Conclusie
Met de inzet van alle betrokken partijen wijst alles erop dat de uittreding probleemloos kan verlopen. Er is nauwgezet een vooraf vastgestelde procedure doorlopen, waardoor deze uittreding objectief, transparant en controleerbaar is.

Procedure
Het uittredingsplan wordt voorgelegd aan het Algemeen Bestuur met dit begeleidend voorstel en besluit inzake de uittreding van de gemeente Vijfheerenlanden uit de Gemeenschappelijke regeling AVU. Wanneer het besluit met 2/3 meerderheid wordt genomen, is de uittreding per 1 januari 2021 een feit, onder voorbehoud van instemming van de raden van de deelnemende gemeenten. Het (deel)besluit om het uittredingsverzoek voorlopig in te willigen, wordt definitief in de vergadering van 30 juni 2021 indien de gemeenteraden in meerderheid geen bezwaar hebben.

Voorstel
Het Algemeen Bestuur wordt voorgesteld het uittredingsplan zoals dat bij dit voorstel is gevoegd, vast te stellen en onder verwijzing van de in het uittredingsplan vastgelegde voorwaarden het uittredingsverzoek van de gemeente Vijfheerenlanden voorlopig in te willigen en de raden van de deelnemende gemeenten te verzoeken in te stemmen met de uittreding.

Het Dagelijks Bestuur van de AVU,

De secretaris, De voorzitter,

F. A. van Dijk G.J. Spelt

AFVALVERWIJDERING UTRECHT

BESLUIT ALGEMEEN BESTUUR

Nr. 20/021/4b
Uittreding Vijfheerenlanden

Het Algemeen Bestuur van het openbaar lichaam Afvalverwijdering Utrecht;

gelezen het voorstel van 25 november 2020, nr. 20/021/4v ;

gelet op artikel 40 van de gemeenschappelijke regeling Afvalverwijdering Utrecht;

BESLUIT:

1. In te stemmen met het uittredingsplan en de uittreedsom vast te stellen op € 2.700 en de datum van uittreding op 1 januari 2021;
2. Het uittredingsverzoek van de gemeente Vijfheerenlanden voorlopig in te willigen onder de onder 1. gestelde voorwaarden.
3. De raden van de deelnemende gemeenten conform Wgr art. 1, lid 2 te verzoeken om in te stemmen met de uittreding van de gemeente Vijfheerenlanden.

Aldus besloten in de vergadering van het Algemeen Bestuur, gehouden op 9 december 2020.

De secretaris — De voorzitter,

F.A. van Dijk — G.J. Spelt

AVU
Lange Brinkweg 81
Postbus 3250
3760 DG Soest
t. 035-6032303

Aanbiedingsbrief bij de ontwerpbegroting 2022

Soest, 30 november 2020

Geachte leden van de Raad,

Uitvoering gevend aan artikel 33 van de gemeenschappelijke regeling Afval Verwijdering Utrecht, bieden wij u de ontwerpbegroting 2022 aan. Deze is door het Dagelijks Bestuur op 18 november jl. voorlopig vastgesteld. U wordt in de gelegenheid gesteld om zienswijzen kenbaar te maken. Wij verzoeken u uw zienswijzen voor 1 juni 2021 schriftelijk en ter attentie van het Dagelijks Bestuur van de AVU in te dienen, dan wel aan te geven dat u geen zienswijzen indient.

Begrotingsgegevens
In de ontwerpbegroting 2022 is uitgegaan van de door de deelnemende gemeenten voor 2022 opgegeven hoeveelheden huishoudelijk afval. Omdat de ontwerpbegroting al in oktober 2020 is opgesteld, kan het voorkomen dat gegevens die door derden moeten worden verstrekt, nog niet voorhanden zijn. De ervaring leert dat deze gegevens meestal voor de behandeling van de begroting in het Dagelijks Bestuur, voorafgaand aan de definitieve vaststelling door het Algemeen Bestuur op 30 juni 2021, bekend zijn. Waar dit niet het geval is, wordt op basis van jarenlange ervaring een inschatting gemaakt, of wordt indexering van de bekende gegevens toegepast.

Geen Kadernota
Gezien het feit dat de AVU-begroting voor het grootste deel wordt bepaald door tonnages welke de deelnemende gemeenten opgeven en contractueel vastgelegde tarieven en de AVU zelf geen beleid ontwikkelt, zijn de financiële kaders beperkt en afgebakend. Er is daarom gekozen om deze kaders niet in een aparte kadernota te beschrijven, maar om deze kaders in de begroting op te nemen.

Financiële kaders
In hoofdstuk 2 van deze ontwerpbegroting 2022 worden de financiële kaders beschreven. Dit zijn de uitgangspunten waarop de productbegroting is gebaseerd. In de Wet Gemeenschappelijke Regelingen is vastgelegd dat deze financiële kaders voor 15 april van het jaar voorafgaand aan het begrotingsjaar aan de raden van de deelnemende gemeenten moeten worden toegezonden. Daaraan wordt door het toezenden van deze ontwerpbegroting voldaan.

Met deze ontwerpbegroting 2022 menen wij u een reëel inzicht te geven in de te verwachten financiële ontwikkelingen binnen de AVU.

Hoogachtend,
Namens het Dagelijks Bestuur,

F.A. van Dijk,
secretaris.

Concept Uittredingsplan gemeente Vijfheerenlanden



buiten
organisatieadvies

Auteur: Henk Mogezomp, Jan Beldman
Versie: Eindconcept 261020

Inhoudsopgave

1 Inleiding **2**

2 Uittredingsplan **3**

3 Gevolgen uittreding **4**
3.1 Contracten 4
3.2 Bedrijfsvoering / personeel 5
3.3 Financiën 6
3.4 Juridische aanpassingen 7
3.5 Transitie 8
3.6 Risico's 8

4 Uittreedsom **9**

Bijlage 1 **10**

CONCEPT

1 Inleiding

Aanleiding

Afval Verwijdering Utrecht is een gemeenschappelijke regeling van 26 gemeenten die zorg draagt voor de overslag, het transport en de verwerking van het huishoudelijk afval van de deelnemende gemeenten. De gemeente Vijfheerenlanden is per 1 januari 2019 ontstaan uit een fusie van de gemeenten Leerdam, Zederik en Vianen. Vianen maakt deel uit van AVU; de voormalige gemeenten Leerdam en Zederik participeren voor de afvalverwerking in de GR Gevudo. De gemeente Vijfheerenlanden heeft op basis van onderzoek en in goed overleg gekozen voor verdere participatie in de GR Gevudo. Dit betekent dat ze uit de GR AVU treedt; de gemeente heeft hier inmiddels toe besloten en een uittredingsverzoek aan het Algemeen Bestuur van AVU gedaan. Planning is dat de uittreding per 1 januari 2021 wordt geëffectueerd. Dit is een `natuurlijk' moment omdat de grootste en belangrijkste verwerkingscontracten van AVU per genoemde datum worden vernieuwd.

Op basis van artikel 2 van de Uittredingsregeling GR AVU 2020[1], kortweg Uittredings-regeling, dient er een uittredingsplan te worden opgesteld om de gemeente Vijfheerenlanden te laten uittreden. Aan de basis daarvan ligt een onderzoek door een onafhankelijke externe deskundige naar de gevolgen en kosten van uittreding. Insteek daarbij is dat alle kosten die de uittreding met zich meebrengt voor rekening zijn van de uittredende partij[2]. De uittreding mag geen financieel nadeel, financieel risico of nadeel als gevolg van aangegane verplichtingen opleveren voor de overige 25 deelnemende gemeenten in de GR AVU. Voor zover dit wel het geval is moet dit worden gecompenseerd zodat er, over een weer, sprake is van `finale kwijting'.

Verantwoording

Dit uittredingsplan is opgesteld door Buiten organisatieadvies in de periode augustus - oktober 2020. Voor het verzamelen en toetsen van informatie zijn de directeur van AVU, de beleidsadviseur circulaire economie en een bij dit dossier betrokken externe adviseur van de gemeente Vijfheerenlanden geraadpleegd. In bijlage 1 is een overzicht opgenomen van geraadpleegde documenten en overige informatie. Op basis van de Jaarrekening 2019 en Begroting 2021 zijn relevante posten gedefinieerd voor het bepalen van de uittreedsom. Per post is vervolgens de omvang in beeld gebracht, op de wijze zoals beschreven in de Uittredingsregeling. De uitkomsten zijn nader geverifieerd en verwerkt in een concept-uittredingsplan. Dit conceptplan is besproken met vertegenwoordigers van AVU en de gemeente en daarna definitief gemaakt.

[1] Uittredingsregeling AVU 2020, vastgesteld in de algemeen bestuur d.d. 1 juli 2020, uitwerking van artikel 40 van de Gemeenschappelijke Regeling AVU 2018, met daarin voorwaarden voor uittreding van een gemeente.
[2] Artikel 40, lid 3, GR AVU 2018.

2 Uittredingsplan

In het voorliggende uittredingsplan is de systematiek voor het berekenen van de financiële gevolgen van de uittreding vastgelegd. Het is de intentie van beide partijen om daarbij de belangen over en weer helder in beeld te brengen en objectief te laten onderzoeken door een derde partij, i.c. Buiten organisatieadvies. Uiteindelijk resulteert dit onderzoek in een voorstel voor een door de gemeente Vijfheerenlanden aan AVU te betalen uittreedsom.
In eerste instantie wordt de voorlopige uittreedsom bepaald. In een later stadium, zodra de Rekening 2020 van AVU bekend is en de afrekening van 2020 plaatsvindt, kan het AVU bestuur de definitieve uittreedsom vaststellen. Dit is naar verwachting medio 2021.

Belangrijke uitgangspunten[3] voor het uittredingsplan zijn:

- Peildatum is de beoogde datum van uittreding, i.c. 1 januari 2021. Alle feiten en omstandigheden die bekend zijn tot dit moment worden meegenomen in de bepaling van de uittreedsom. Gebeurtenissen en inzichten van na de peildatum spelen geen rol.
- De uittreedsom bestaat uit een vergoeding ter compensatie van frictie- en desintegratiekosten die voortvloeien uit de uittreding, onder aftrek van eventuele baten. Daarbij wordt opgemerkt dat AVU en de uittredende gemeente zich dienen in te spannen om de hoogte van de frictie- en desintegratiekosten te beperken.
- Onder frictiekosten wordt verstaan alle eenmalige kosten van AVU die samenhangen met de uittreding.
- Desintegratiekosten betreffen alle kosten direct dan wel toekomstig te maken dan wel te dragen door AVU, die samenhangen met de afbouw van overcapaciteit in personele en materiële sfeer en andere verplichtingen, de afbouw van risico's daarbij inbegrepen.
- Voor het bepalen van de desintegratiekosten wordt een doorwerkingsperiode van maximaal vijf jaar na uittreding aangehouden. Dat betekent in dit geval dat alle (te verwachten) kosten tot 1 januari 2026 in de berekening worden betrokken.
- De gemeente Vijfheerenlanden is gehouden zich in te spannen om eventuele bij AVU overtollig geworden formatie over te nemen, dan wel op een andere manier in stand te houden.
- De Gemeente Vijfheerenlanden is eveneens gehouden om zich in te spannen voor het overnemen van andere dan personele verplichtingen van AVU, die als gevolg van de uittreding verminderd of beëindigd moeten worden.
- AVU verricht geen werk voor derden, anders dan voor de aangesloten leden. Dat betekent dat er vanaf de uittreeddatum geen diensten meer door AVU voor de gemeente Vijfheerenlanden (kunnen) worden verricht / de gemeente Vijfheerenlanden kan geen diensten meer afnemen.
- Alle financiële bedragen zijn zoveel mogelijk op basis van prijspeil 2020.

[3] Voor de letterlijke tekst wordt verwezen naar de Uittredingsregeling AVU 2020.

3 Gevolgen uittreding

In de volgende paragrafen wordt puntsgewijs ingegaan op de door te voeren wijzigingen en andere consequenties van de uittreding van de gemeente Vijfheerenlanden voor de GR AVU. Aan het eind van elke paragraaf zijn de geraamde financiële gevolgen samengevat.

3.1 Contracten

De bedrijfsvoering van AVU bestaat in hoofdzaak uit regievoering, het afsluiten en beheren van contracten voor de overslag, het transport en de be- en verwerking van huishoudelijk afval van de aangesloten gemeenten. Het uitreden van de gemeente Vijfheerenlanden (het wegvallen van de voormalige gemeente Vianen) heeft geen consequenties voor de uitvoering van deze taken van AVU. Het aantal contracten wijzigt niet, er valt geen overslaglocatie o.i.d. weg en de uitvoering hoeft ook niet op een andere wijze worden aangepast. Wel moeten de afzet- en verwerkingscontracten van AVU waar nodig worden aangepast. Daarbij wordt de volgende `ladder' met opties in voorkeursvolgorde gehanteerd:

1. Contract aanpassen → consequenties voor AVU
2. Contract overnemen door gemeente Vijfheerenlanden → consequenties voor AVU
3. Contract beëindigen → consequenties voor AVU
4. Contract uitdienen → consequenties voor AVU

Bij elke optie is het de vraag of en zo ja hoe groot eventuele consequenties voor AVU zijn. Voor de verschillende fracties waarover AVU regie voert volgt hieronder een korte beschrijving.

Verwerking huishoudelijk restafval en gft
In 2019 heeft AVU de verwerkingscontracten voor de verwerking van het gft, het huishoudelijk restafval (inclusief grof huishoudelijk restafval) en de overslag van dit afval opnieuw aanbesteed. Per 1-1-2021 treden de nieuwe verwerkingscontracten met AVR en Attero in werking. In deze contracten is rekening gehouden met het mogelijk wegvallen van Vianen. Hier zijn geen consequenties voor AVU te verwachten.

PMD verwerking
Het PMD van Vianen valt onder het AVU-contract dat is overgedragen aan en uitgevoerd wordt door Regie Kunststoffen Nederland (RKN). Het PMD van Vianen wordt aan AVU onttrokken en bij HVC ingeboekt. HVC is ook contractpartner van RKN en dat betekent dat er per saldo materieel aan de kant van RKN niets wijzigt. Hier zijn geen consequenties voor AVU te verwachten.

Glasinzameling en -verwerking
De glasinzameling wordt verzorgd door de dienst Stadswerken van de gemeente Utrecht. De opzegtermijn voor deze dienstverlening is 1 jaar. De gemeente Vijfheerenlanden heeft aangegeven dat haar partner voor inzameling, Waardlanden, het contract met Stadswerken

Utrecht wil voortzetten per 1-1-2021. Op deze wijze ingevuld zijn er geen consequenties voor AVU te verwachten.
Het contract voor glasverwerking met het bedrijf Maltha loopt af op 31-12-2020. In het nieuwe contract vanaf 2021 wordt het glas uit Vianen niet meer meegenomen.

Papierinzameling en -verwerking
Ten aanzien van de papierinzameling wordt er door Remondis onder het AVU-contract één inzamelroute met ondergrondse containers gereden. Het papier wordt verwerkt door Peute Recycling. In beide contracten is geen aanlever- of hoeveelheidsverplichting opgenomen en het wegvallen van Vianen levert geen wijziging van contracten op. Hier zijn geen consequenties voor AVU te verwachten.

Inzameling medicijnen en injectienaalden
De inzameling en verwerking van oude medicijnen en injectienaalden wordt verzorgd door de afdeling Inzameling, Markten en Havens van de Dienst Stadswerken Utrecht op basis van een dienstverleningsovereenkomst. De oude medicijnen en injectienaalden worden verwerkt door Van Vliet in Nieuwegein. Net als bij de glasinzameling heeft de gemeente Vijfheerenlanden aangegeven dat Waardlanden het contract met Stadswerken Utrecht wil voortzetten per 1-1-2021. Op deze wijze ingevuld zijn er geen consequenties voor AVU te verwachten.

Textiel
AVU verzorgt geen activiteiten met betrekking tot de inzameling en/of verwerking van textiel voor de gemeente Vijfheerenlanden.

Sorteeranalyses
Voor de periode 2020-2021 worden de sorteeranalyses op basis van een eenmalige opdracht uitgevoerd door het bedrijf Eureco. Onttrekking van Vianen uit deze opdracht kan zonder gevolgen voor AVU.

Samengevat levert het aanpassen van afzet- en verwerkingscontracten naar verwachting geen financiële gevolgen voor AVU. In sommige contracten is al rekening gehouden met de mogelijke uittreding van de gemeente Vijfheerenlanden, andere contracten lopen af per 1-1-2021 of de uittreding is binnen het contract zonder consequenties mogelijk. De lopende contracten met de Dienst Stadswerken van Utrecht voor het inzamelen van glas en medicijnen en injectienaalden worden overgenomen door de gemeente Vijfheerenlanden / Waardlanden.

3.2 Bedrijfsvoering / personeel

De werkzaamheden van AVU worden uitgevoerd door een compact bureau met drie vaste medewerkers, aangevuld met inhuur van personeel waar nodig. De uittreding van de gemeente Vijfheerenlanden heeft per saldo nauwelijks tot geen effect op de omvang van de werkzaamheden van het bureau. De formatie en personele bezetting zal dan ook niet wijzigen als gevolg van de uittreding.

CONCEPT

De totale organisatie-/bedrijfsvoeringskosten, in de begroting van AVU aangeduid als beheerkosten, bedroegen volgens Jaarrekening 2019 van AVU € 557.567 en de bijdrage van de gemeente Vijfheerenlanden was in dat jaar € 7.835. Volgens Begroting 2021 zijn de beheerkosten van AVU € 678.000 en de bijdrage van Vijfheerenlanden € 12.057 (= 1,8%). Deze bijdrage valt weg, de gezamenlijke beheerkosten van AVU worden door 1 partij minder gedragen. Omdat bijsturing in de beheerkosten niet mogelijk is wordt de geprognosticeerde bijdrage van de gemeente Vijfheerenlanden zonder afbouw voor 5 jaar meegenomen in de uittreedsom. De prognose van de jaarlijkse bijdrage is gebaseerd op de geraamde beheerkosten voor 2021 en 2022, respectievelijk € 678.000 en € 648.000. Voor 2023 t/m 2025 wordt in de (concept) meerjaren-begroting € 650.000 aangehouden. Dat levert de volgende trits:

2021	€ 678.000
2022	€ 648.000
2023	€ 650.000
2024	€ 650.000
2025	€ 650.000
Totaal	€ 3.276.000

Uittreedsom, bijdrage beheerkosten
De bijdrage in de beheerkosten van de gemeente Vijfheerenlanden wordt dan 1,8% x 3.276.000 = € 58.968

3.3 Financiën

Bedrijfsmiddelen
AVU investeert in en is eigenaar van inzamelcontainers (papier/glas/kleding/kunststof). Er zijn geen AVU containers geplaats in Vianen, er worden daarmee ook geen containers overgedragen aan de gemeente Vijfheerenlanden.
Wat betreft de inzet van bedrijfsmiddelen zijn geen consequenties voor AVU te verwachten.

Vereveningsregeling
AVU hanteert een vereveningsregeling voor de kosten die de gemeenten maken voor het transport van het afval vanuit de gemeente naar het afvaloverslagstation. De verevening heeft uitsluitend betrekking op huishoudelijk restafval, gft en grof restafval en is gebaseerd op de afstand tussen het gemeentehuis en het overslagstation. Hiermee wordt beoogd om elke gemeente eenzelfde transportprijs per ton te laten bijdragen, los van de locatie van het afvaloverslagstation. De vereveningsregeling leidt er toe dat gemeenten met een meer dan gemiddelde rijtijd naar een overslagstation een vergoeding ontvangen, terwijl gemeenten met een kortere rijtijd hiervoor betalen. De gemeente Vijfheerenlanden is een ontvangende partij. Volgens de Jaarrekening 2019 van AVU gaat het om een bedrag van € 11.935. In de begroting 2021 is de vereveningsuitkering geraamd op € 11.256. Bij het uittreden van Vijfheerenlanden hoeven de andere partijen binnen AVU dit bedrag niet meer op te brengen terwijl de kosten en opbrengsten van AVU verder niet wijzigen. De geprognosticeerde bijdrage vanuit AVU aan de gemeente Vijfheerenlanden wordt daarom meegenomen in de uittreedsom en wel voor de verrekenperiode van vijf jaar.

CONCEPT

Uittreedsom, uitkering vereveningsbijdrage
5 jaar x - € 11.256 = - € 56.280

Vermogenspositie
In zijn algemeenheid worden de kosten die AVU maakt en de eventuele opbrengsten die het genereert, jaarlijks verrekend met de deelnemende gemeenten. AVU kent geen opbouw van (algemene) reserves, het financiële risico ligt direct bij de gemeenten.

Op de balans van AVU per 31-12-2019 staan de volgende, qua omvang beperkte, vermogensposten die bij uittreding onderwerp van discussie voor verrekening zouden kunnen zijn.

Post	Toelichting	Waarde per 31-12-2019
N.V. ROVA Holding, Zwolle	Belang van 0,4%	€ 4.538
B.V. Afvaloverslag, Ede	Belang van 50%	€ 9.000
N.V. ROVA Holding, Zwolle	Achtergestelde lening	€ 69.882
Totaal		**€ 83.420**

De activa die betrekking hebben op N.V. ROVA Holding dateren van circa 2000, een aantal jaren voordat de toenmalige gemeente Vianen toetrad tot AVU. Daarmee is er geen grond om deze posten in de bepaling van de uittreedsom te betrekken. Bij de toetreding tot AVU heeft Vianen overigens ook geen toetreedsom o.i.d. betaald.
De waarde van het belang in de B.V. Afvaloverslag is dermate gering dat dat bij een verdeling van dit belang, bijvoorbeeld op basis van de verdeelsleutel die wordt gehanteerd voor de beheerkosten van AVU, het aandeel van de gemeente Vijfheerenlanden (1,8%) in absolute zin marginaal is.

Samengevat zijn er geen reële gronden om vermogensbestanddelen van AVU in de uittreedsom te betrekken.

3.4 Juridische aanpassingen

AVU moet naar aanleiding van het uittreden van de gemeente Vijfheerenlanden de volgende zaken aanpassen.

De gemeenschappelijke regeling
De aanpassing van de GR-tekst wordt in eerste instantie praktisch ingevuld door de verslaglegging van de besluitvorming in het AVU bestuur te hechten aan de huidige GR tekst en dit op te nemen in het register. De uittreding van de gemeente Vijfheerenlanden zal worden gepubliceerd in de Staatscourant. Conform de gemeenschappelijke regeling draagt de gemeente Soest hier zorg voor. Zodra er meerdere wijzigingen moeten worden doorgevoerd wordt de GR tekst integraal aangepast, zo is het voornemen.

De vereveningsregeling
De vereveningsregeling moet worden aangepast op basis van een herberekening zonder de gemeente Vijfheerenlanden. Dat is een administratieve handeling van beperkte omvang.

Per saldo zijn de gevolgen voor AVU, in het geval van de uittreding van de gemeente Vijfheerenlanden, zeer beperkt van omvang en hier gewaardeerd op: nihil.

3.5 Transitie

Dit betreft inspanningen en kosten die direct samenhangen met het uittreedproces.

Communicatie over de uittreding
In dit geval zijn hier aanvullend op de publicatie in de Staatscourant, geen specifieke acties vereist.

Communicatie en media algemeen
Het gaat dan om het aanpassen van AVU communicatie uitingen: website, promotiemateriaal, e.d. waarin de deelnemers zijn vermeld. De voorziene acties zijn beperkt en worden werkenderwijs (werk met werk) ingevuld.

Interne informatiesystemen / systemen ter ondersteuning van de bedrijfsvoering
Hierin moet een aantal praktische aanpassingen worden doorgevoerd.
AVU blijft houder van het statisch archief van de communicatie met de gemeente Vijfheerenlanden voor de periode dat de gemeente deelnemer was.

Advisering
De kosten voor het advies derden over de uittreedsom en uittredingsplan worden rechtstreeks bij de gemeente Vijfheerenlanden in rekening gebracht. Verder zijn er in dit geval geen advieskosten die voor rekening van AVU komen.

Samengevat zijn de inspanningen die door of namens AVU moeten worden gedaan in verband met de transitie / uittreding van de gemeente Vijfheerenlanden beperkt en worden deze vooral werkenderwijs met de bestaande personele capaciteit van AVU ingevuld.

3.6 Risico’s

Zoals in de inleiding aangegeven wordt de definitieve uittreedsom bepaald op het moment dat de Rekening 2020 van AVU bekend en vereffend is. De gemeente Vijfheerenlanden maakt daarvan nog onderdeel uit en draagt haar deel. Naar verwachting zijn er daarna geen restrisico’s voor AVU met betrekking tot de uittreding van Vijfheerenlanden.

CONCEPT

4 Uittreedsom

Resumerend is de uittreedsom, aan AVU te vergoeden door de gemeente Vijfheerenlanden, als volgt.

Onderdeel	Uittreedsom
Beheerkosten	€ 58.968
Uitkering vereveningsbijdrage	- € 56.280
Totaal	€ 2.688

De voorlopige uittreedsom is aldus bepaald op afgerond € 2.700,- . Voor een toelichting op de opbouw van dit bedrag wordt verwezen naar hoofdstuk 3.

CONCEPT

Bijlage 1

Overzicht gebruikte documentatie

- Gemeenschappelijke Regeling Afval Verwijdering Utrecht 2018
- Uittredingsregeling AVU 2020
- Begroting AVU 2019, 2020 en 2021
- Jaarstukken AVU 2019
- Raadsnotitie aanbesteding verwerkingscontracten 2021, AVU, 2 maart 2020
- Notitie Uittreding gemeente Vijfheerenlanden, AVU, 12 juni 2020
- Raadsbesluit tot uittreding AVU (met bijlagen), gemeente Vijfheerenlanden, 11 juni 2020
- Rekenmodel vereveningsregeling AVU

CONCEPT

Meer informatie
Buiten organisatieadvies
+31 26 – 35 47 887
contact@buitenorganisatieadvies.nl
www.buitenorganisatieadvies.nl

buiten
organisatieadvies

PROGRAMMA– EN PRODUCTBEGROTING 2022

Ontwerpbegroting concept v1

~~Vastgesteld~~ door het Algemeen Bestuur op 30 juni 2021

Inhoudsopgave

Voorwoord 4
Nieuwe BBV, de belangrijkste wijzigingen 6
Leeswijzer 7

Deel I : Programmabegroting 2022 8
Hoofdstuk 1: Programma's 8
Programma 1: Afvoer, hergebruik en verwerking van afval 8
Programma 2: Vereveningsregeling 13
Programma 3: Sorteeranalyses 14
Programma 4: Advisering en ondersteuning van gemeenten 15
Programma 5: Overhead 17
Hoofdstuk 2: Financieel beleid 19
§1. Omschrijving kosten en baten 20
§2. Inflatiecorrectie/Meerjarenbegroting 20
§3. Begroting van uitgaven en inkomsten 21
§4. Meerjarenbegroting 2023 - 2025 22
§5. Geprognotiseerde balans 2022 - 2025 23
Hoofdstuk 3: Overige informatie 24
§1. Inleiding 24
§2. Weerstandsvermogen 24
§3. Bedrijfsvoering 25
§4. Verbonden Partijen 26
§5. Treasury c.q. financiering 27
Grafiek : Ontwikkeling afvalhoeveelheden 30

Deel II : Productbegroting 2022 31
Hoofdstuk 1: Uitgangspunten tonnages 32
Tonnages voor AVU-deelnemers 32
Hoofdstuk 2: Uitgangspunten tarieven 33
§1. Tarieven voor AVU-deelnemers 33
§2. Kosten voor overslag, transport en verwerking restafval en grof huishoudelijk afval 34
§3. Kosten voor overslag, transport en verwerking van gft-afval 35
Hoofdstuk 3: Uitgangspunten kosten 36
§1. Injectienaalden/oude medicijnen 36
§2. Infrastructurele kosten 36
§3. Uitvoering sorteeranalyses 36
Hoofdstuk 4: Uitgangspunten beheerskosten 37
Specificatie AVU-beheerskosten 37

Deel III : Overige activiteiten welke de gemeenschappelijke regeling uitvoert 38

Bijlagen

Bijlage 1.1 Raming ingezameld huishoudelijk afval, grof huishoudelijk afval en gft-afval in 2021 en bijbehorende kosten 40
Bijlage 1.2 Berekening van de verevening van de transportkosten in 2022 42
Bijlage 1.3 Raming ingezameld glas in 2022 en bijbehorende kosten en opbrengsten exclusief containers 44
Bijlage 1.4 Raming ingezameld oud papier in 2022 en bijbehorende kosten en opbrengsten 45
Bijlage 1.5 Raming kosten huur-, onderhoud- en risico's containers 2022 46
Bijlage 1.6 Totale raming kosten 2022 per deelnemer 47

Voorwoord

Als verlengstuk van 25 in de provincie Utrecht gelegen gemeenten[1] organiseert de AVU al sinds 1984 de afvalverwijdering. De gemeenten hebben hun taken en bevoegdheden op het gebied van afvalverwijdering overgedragen aan de AVU, een publiekrechtelijke organisatie met een wettelijk geregelde bestuurlijke basis: de Gemeenschappelijke Regeling. De AVU is sinds 2008 gevestigd in Soest.

Kort samengevat voert de AVU de volgende activiteiten uit:

- inkopen van afvalverwerkingscapaciteit voor restafval, grof huishoudelijk restafval, gft-afval, glas en papier;
- het coördineren van het proces van inzameling, transport en verwerking;
- het sluiten van overeenkomsten voor de exploitatie van overlaadstations en transport;
- het contract- en gegevensbeheer en monitoren van afvalstromen;
- het initiëren en laten uitvoeren van onderzoek en sorteeranalyses;
- het adviseren van gemeenten;
- ondersteunen van beleidsvorming op gemeentelijk en provinciaal niveau door het ter beschikking stellen van kennis en informatie;
- het stimuleren van de regionale ontwikkeling van duurzaamheid en de Circulaire Economie;
- behartigen (strategische) belangen deelnemende gemeenten bij het ministerie van Innovatie en Milieu, VNG en andere ter zake doende organisaties.

De AVU-begrotingen zijn ingericht in de geest van de Wet Dualisering Gemeentebesturen. Formeel zou de Programmabegroting moeten worden vastgesteld door het Algemeen Bestuur, welke daarna als basis dient voor een Productbegroting die door het Dagelijks Bestuur moet worden vastgesteld. Op basis van een aantal praktische argumenten is er de afgelopen jaren voor gekozen de programma- en productbegroting in één boekwerk op te nemen en niet in twee afzonderlijke documenten zoals bij de gemeenten gebeurt.

De Minister van Binnenlandse Zaken, aan wie de begroting tot 1 januari 2014, in verband met de voormalige deelname van de Provincie in de AVU, ter goedkeuring moest worden voorgelegd, heeft in 2006 met deze opzet ingestemd. Nadat de Provincie per 1 januari 2014 uit de gemeenschappelijke regeling is getreden en daardoor het toezicht op de regeling verkreeg, heeft deze de instemming overgenomen en gecontinueerd.

Krachtens de Wet gemeenschappelijke regelingen dient de begroting uiterlijk 1 augustus voorafgaande aan het jaar waarvoor deze geldt te zijn vastgesteld en ingezonden aan Gedeputeerde Staten van Utrecht. Hieraan gevolg gevend, is het tijdschema voor de begroting vastgesteld op grond van de volgende uitgangspunten:

- op grond van de artikelen 32 en 33 van de Gemeenschappelijke Regeling en de goedkeuring om de programma- en productbegroting te combineren, zendt het Dagelijks Bestuur ontwerpbegroting jaarlijks vóór 1 maart voor het indienen van zienswijzen aan de raden van de deelnemende gemeenten;

[1] De gemeente Vijfheerenlanden is per 1 januari 2021 uitgetreden uit de GR AVU.

- de raden van de deelnemende gemeenten zijn op grond van de gemeenschappelijke regeling tot 1 mei in de gelegenheid om eventuele zienswijzen en/of opmerkingen ter kennis te brengen van het Dagelijks Bestuur;
- het vergaderschema voor de vergaderingen van het Dagelijks- en Algemeen Bestuur.

Tijdschema begrotingscyclus

Voor het vaststellen van de begroting 2022 wordt het volgende tijdschema gehanteerd:

1 december 2020	Voor deze datum wordt de ontwerpbegroting 2022 toegezonden aan de gemeenteraden voor het indienen van zienswijzen.
1 juni 2021	Uiterste termijn waarop de gemeenteraden hun zienswijzen aan het Dagelijks Bestuur kenbaar kunnen maken.
16 juni 2021	Behandeling van de begroting 2022 door het Dagelijks Bestuur naar aanleiding van eventuele zienswijzen van de gemeenteraden.
30 juni 2021	Vaststellen van de begroting 2022 door het Algemeen Bestuur.
1 augustus 2021	Uiterste datum voor de inzending van de begroting 2021 aan Gedeputeerde Staten van Utrecht.

Voor de opstelling van de begroting is uitgegaan van de afvalhoeveelheden zoals deze zijn geregistreerd voor huishoudelijk restafval, grof huishoudelijk restafval en gft destijds voor de aanbesteding van de verwerkingscontracten. Hierbij is wel gekeken of deze hoeveelheden in lijn liggen met de geregistreerde hoeveelheden voor 2020. Voor glas en oud papier zijn de ingezamelde hoeveelheden in 2020 het uitgangspunt. Daarnaast worden de begrotingsgegevens ook vergeleken met de jaarcijfers van 2019. Tijdens de zienswijze-periode kunnen de gemeenten desgewenst wijzigingen van de hoeveelheden indienen. Dit kan ambtelijk geschieden en hoeft niet via een zienswijzeprocedure.

Naast indexering van de contracttarieven moet reeds in 2020 een inschatting worden gemaakt van mogelijke overige kostenstijgingen in 2022, terwijl hierover meestal nog geen gegevens (die aan die raming ten grondslag kunnen liggen) voorhanden zijn. Deze gegevens komen voor 2021 pas eind 2020 beschikbaar. Daarom wordt, - indien hieromtrent niets anders is vastgelegd -, een voorlopige index van 2% gehanteerd. Wanneer tarieven tijdig bekend zijn, dan zullen deze nog in de op 30 juni 2021 vast te stellen begroting worden verwerkt. Ditzelfde geldt ook voor overige gegevens die voor een verantwoorde begroting nodig zijn.

Grote veranderingen in de contractafspraken met betrekking tot de afvalstromen verpakkingen en grof huishoudelijk afval, welke van invloed zijn op de inhoud van de begroting zijn respectievelijk in 2021 en 2022 doorgevoerd in de begroting. Zo worden er per 2021 geen post-collection-kosten voor de verpakkingen meer opgenomen en is grof huishoudelijk afval per 2022 geen onderdeel meer van brandbaar afval, maar wordt als aparte afvalstroom in de begroting verwerkt en weergegeven.

Nieuwe BBV, de belangrijkste wijzigingen

In de huidige Planning en Control documenten is de vergelijkbaarheid met andere gemeenschappelijke regelingen moeilijk te maken. De commissie BBV heeft een aantal voorschriften toegevoegd en bestaande voorschriften gewijzigd, teneinde een vergelijking mogelijk te maken. Deze zijn met ingang van 2018 van toepassing op de begrotingen van de gemeenschappelijke regelingen. De meest saillante wijzigingen worden hieronder kort toegelicht.

Overzicht van baten en lasten per taakveld
Er dient een overzicht te worden opgenomen in de begroting van de baten en lasten per taakveld. Omdat de door de deelnemende gemeenten aan de AVU overgedragen taak de afvalverwijdering betreft, kan slechts worden gesproken van één taakveld, in de BBV-Regeling Vaststelling Taakvelden genoemd *7 Volksgezondheid en Milieu, sub 3 Afval*. Voor het overzicht van baten en lasten wordt daarom kortheidshalve verwezen naar de begroting van uitgaven en inkomsten in hoofdstuk 2.

Verklaring financiële verschillen
Onder de nieuwe BBV dienen ‘aanzienlijke’ verschillen toegelicht te worden. Het begrip ‘aanzienlijk’ wordt daarbij niet nader gekwantificeerd. Omdat de begrote bedragen per programma in hoogte nogal uiteenlopen, zal per programma worden vastgesteld of het verschil met een voorgaand of een toekomstig jaar ‘aanzienlijk’ wordt geacht en dient te worden verklaard. Vooralsnog betreft het verschillen gelijk of groter dan 10% of verschillen van € 100.000,00 of meer.

Overhead
Vanaf 2018 mag de overhead niet meer toegerekend worden aan de diverse programma’s maar deze dient deze op een apart product zichtbaar gemaakt te worden. Daartoe is een nieuw programma geïntroduceerd, te weten programma 5, Overhead. Het apart benoemen in de begroting van de overhead heeft geen budgettaire verschuiving tot gevolg.

Geprognosticeerde balans
Vanaf 2018 is het verplicht om, naast een prognose van de lasten en baten, ook een prognose van de balanspositie in het komende begrotingsjaar en de drie daaropvolgende jaren, inclusief de vermelding van het EMU-saldo op te nemen. Deze prognose is opgenomen in de begroting in hoofdstuk 2. Omdat de AVU geen eigen vermogen opgebouwd, is het EMU-saldo nihil en wordt daarom niet vermeld.

Beleidsindicatoren
Vanaf het begrotingsjaar 2018 lichten de gemeenschappelijke regelingen de effecten van beleid toe door een vaste set beleidsindicatoren op te nemen in de begroting en de jaarrekening. Het landelijk toepassen van bepaalde beleidsindicatoren stelt raadsleden beter in staat een vergelijking te maken tussen de gemeenschappelijke regelingen. Deze beleidsindicatoren zijn opgenomen in de desbetreffende programma’s. Vermeld moet worden dat de AVU een beleidsarme uitvoeringsorganisatie is, wat als gevolg heeft dat de (meeste) beleidsindicatoren niet van toepassing zijn, of juist specifiek AVU-gebonden zijn.

Leeswijzer

Deel I omvat de Programmabegroting 2022. Daarin wordt achtereenvolgens ingegaan op:

- een omschrijving van de activiteit (de “wat” vraag);
- de wijze waarop uitvoering wordt gegeven aan de activiteit (de “hoe” vraag);
- toekomstvisie;
- kosten en baten;
- een aantal paragrafen, welke op basis van comptabiliteitsvoorschriften verplicht moeten worden opgenomen.

Deel II omvat de Productbegroting 2022, waarin onder meer zijn opgenomen kerngegevens en specificaties van de door de gemeenten (individueel) te betalen vergoedingen.

Deel III betreft activiteiten die niet voor alle gemeenten worden uitgevoerd (inzameling, transport en verwerking oud papier en glas en de verhuur van containers) en welke daarom geen onderdeel uitmaken van de kostenverevening voor de activiteiten die voor alle gemeenten plaatsvindt.

Deel I: Programmabegroting 2022

Hoofdstuk 1: Programma's

Programma 1: Afvoer, hergebruik en verwerking van afval

Wat te doen

Op grond van de bepalingen zoals deze zijn vastgelegd in de gemeenschappelijke regeling Afvalverwijdering Utrecht zorgdragen voor een goede, reguliere en milieuverantwoorde verwijdering van door de gemeenten ingezamelde huishoudelijke afvalstoffen (restafval, grof huishoudelijk afval, gft-afval, glas, oud papier en karton, oude medicijnen en injectienaalden, en vlakglas) en organiseert de AVU desgewenst de inzameling van glas en oud papier en karton.

Realisatie (hoe)

AVU heeft op 1 januari 2022 de volgende contracten voor overslag, transport en verwerking:

<u>Overslag en transport huishoudelijk restafval, grof huishoudelijk restafval en gft-afval regio Utrecht</u>

Het huishoudelijk restafval en het na te scheiden huishoudelijk restafval uit de regio Utrecht wordt door de inzamelaars rechtstreeks naar het overlaadstation Lage Weide van de AVR te Utrecht gebracht en gaat vanaf die locatie per schip naar de afvalverbrandingsinstallatie in Rozenburg alwaar ook de nascheiding plaatsvindt. Het gft-afval uit de regio Utrecht wordt door de inzamelaars rechtstreeks naar het overlaadstation Lage Weide van de AVR te Utrecht gebracht en wordt vanaf die locatie door de AVR over de weg naar de verwerkingslocaties van Attero in Wilp en Wijster vervoerd. Dit contract kan tweezijdig tweemaal met twee jaar worden verlengd en loopt voor het eerst af op 31 december 2026. Het grof huishoudelijk restafval uit de regio Utrecht wordt door de inzamelaars rechtstreeks naar de overslaglocatie van het bedrijf Van Vliet (Renewi) in Nieuwegein gebracht.

<u>Overslag en transport huishoudelijk restafval, grof huishoudelijk restafval en gft regio Amersfoort</u>

De overslag en het transport voor de regio Amersfoort wordt verzorgd door de N.V. ROVA op en vanaf de overslaglocatie van ROVA te Amersfoort op basis van een dienstverleningsovereenkomst. De gemeenschappelijke regeling AVU is aandeelhouder van ROVA. Omdat ROVA een overheidsbedrijf is, is het niet nodig om deze activiteiten aan te besteden. Het transport door ROVA van het restafval naar Attero in Wijster, het grof huishoudelijk restafval naar Van Vliet in Nieuwegein (Renewi) en het gft-afval naar Attero in Wijster vindt plaats over de weg. De dienstverleningsovereenkomst wordt periodiek geëvalueerd en bijgesteld indien dit nodig blijkt.

<u>Overslag en transport huishoudelijk restafval, grof huishoudelijk restafval en gft regio Veenendaal</u>

De overslag en het transport van restafval en grof huishoudelijk afval van de regio Veenendaal wordt verzorgd door de BV Afvaloverslag in Ede. De AVU neemt tezamen met de ACV-groep (het inzamelbedrijf van de gemeenten Veenendaal, Ede, Renkum en Wageningen) voor ieder de helft deel in deze BV welke gebruik maakt van een door de ACV-groep ingebracht en geëxploiteerd afvaloverslagstation. De dienstverlening aan de AVU is ook hierbij vastgelegd in een

dienstverleningsovereenkomst en behoeft vanwege het aandeelhouderschap van de AVU in de BV Afvaloverslag niet te worden aanbesteed. Het transport door de BV Afvaloverslag van het restafval naar Attero in Wijster, het grof huishoudelijk restafval naar Van Vliet in Nieuwegein (Renewi) en het gft-afval naar Attero in Wijster vindt plaats over de weg. De dienstverleningsovereenkomst wordt periodiek geëvalueerd en bijgesteld indien dit nodig blijkt.

Verwerken van huishoudelijk restafval en grof huishoudelijk restafval

De verwerking van het huishoudelijk restafval en het grof huishoudelijk restafval van de AVU-gemeenten wordt in 2022 uitgevoerd door de combinatie AVR-Attero, met als onderaannemer Renewi (Van Vliet Nieuwegein). Hiervoor is een contract gesloten met de AVR Afvalverwerking B.V., dat is ingegaan op 1 januari 2021 en voor het eerst afloopt op 31 december 2026. Dit contract kan tweezijdig tweemaal met twee jaar worden verlengd. In dit contract is een nascheidingsoptie opgenomen, waarvan de gemeenten die bij de aanbesteding kenbaar gemaakt hebben interesse te hebben voor nascheiding, gebruik kunnen maken.

Het huishoudelijk restafval van de regio Utrecht wordt in 2022 verbrand in de installatie van de AVR Afvalverwerking B.V. in Rozenburg. Het na te scheiden restafval uit de regio Utrecht (gemeenten Utrecht en Nieuwegein) wordt verwerkt door de AVR in de nascheidingsinstallatie te Rozenburg. Het huishoudelijk restafval van de regio's Amersfoort en Veenendaal wordt op basis van hetzelfde contract verwerkt door Attero in Wijster.

Het grof huishoudelijk restafval van de regio's Amersfoort, Utrecht en Veenendaal wordt in 2022 verwerkt in de scheidingsinstallatie van Vliet te Nieuwegein op basis van het contract met AVR Afvalverwerking B.V. Hier wordt het grof huishoudelijk afval gescheiden in grondstoffen en brandbaar grof restafval. De grondstoffen worden ingezet voor hergebruik en het brandbaar grof restafval wordt verbrand.

De AVR levert per jaar gemiddeld voor 200.000 huishoudens elektriciteit. Ook is de AVR een van de grootste duurzame stadswarmteproducenten van Nederland en levert via diverse warmtenetten warmte aan 160.000 woningen die zijn aangesloten op een van de warmtenetten van Nuon, Eneco of WBR. Momenteel werkt de AVR samen met de provincie Zuid-Holland om een warmterotonde te realiseren vanaf Rotterdam naar Den Haag en voor het glas- en tuinbouwgebied in het Westland. In 2018 is de Biomassa Energiecentrale in Rozenburg ook aangesloten op het warmtenetwerk, waarmee ook 100% duurzame warmte zal worden geleverd. Deze biomassacentrale is een bedrijfsonderdeel van AVR Afvalverwerking, naast de afvalenergiecentrale. Door de inzet van warmte voorkomt de AVR jaarlijks een CO_2-uitstoot van meer dan 324 kiloton door het vermeden gasverbruik in huishoudens. Sinds 2017 verwerkt de AVR het residu afkomstig uit het verbrandingsproces, - dat eerst ontdaan is van alle (zware) metalen en andere mogelijke milieubelastende stoffen – als cementvervanger in bestratingsmateriaal. Naast hergebruik levert deze toepassing ook een CO_2-besparing op omdat bij het produceren van cement veel CO_2 ontstaat. Tijdens de contractperiode zal de AVR een additionele $C0_2$-afvanginstallatie realiseren in Rozenburg, waarmee extra $C0_2$ afkomstig van het verbrandingsproces wordt afgevangen.

Attero verwerkt jaarlijks rond 3,5 miljoen ton afvalstoffen, waarvan zo'n 1,8 miljoen ton restafval. Hieruit worden de natte fractie (onf) plastic, metaal en drankenkartons teruggewonnen door een vorm van nascheiding. Op de locatie in Wijster produceert Attero uit restafval zowel grondstoffen als energie. Nascheiding en verbranding leveren zowel plastics, metaal, drankenkartons en alternatieve brandstof, als hernieuwbare elektriciteit en duurzame warmte op. Deze teruggewonnen grondstoffen en energie vervangen primaire grondstoffen en fossiele brandstoffen en dat is winst voor het leefmilieu.

Attero produceert per jaar 1,1 terawattuur elektriciteit, genoeg voor ruim 300.000 huishoudens. Hieraan wordt bij benadering 110 gigawattuur door AVU-afval bijgedragen.

Verwerken van gft-afval

Voor het verwerken van het gft-afval uit de regio's Utrecht, Amersfoort en Veenendaal heeft de AVU een contract met Attero, dat is ingegaan op 1 januari 2021 en voor het eerst afloopt op 31 december 2026. Dit contract kan tweezijdig tweemaal met twee jaar worden verlengd. Het gft-afval wordt in Wilp en Wijster voor een deel vergist en daarna verder gecomposteerd. Bij de vergisting komt gas vrij, waaruit Attero groen gas produceert, in totaal zo'n 23 miljoen kubieke meter per jaar. Hiermee kunnen 13.300 huishoudens worden voorzien in hun warmtebehoefte. Hiervan is circa 2,5 miljoen kubieke meter aan het AVU-gft te relateren.

Glas

Het legen van de glascontainers in de Utrechtse gemeenten wordt op basis van een dienstverleningsovereenkomst tot en met 31 december 2022 uitgevoerd door de Dienst Stadsbedrijven van de gemeente Utrecht, behalve voor de gemeenten Amersfoort, Bunschoten en Woudenberg waar de lediging wordt verzorgd door ROVA, de gemeenten Veenendaal en Renswoude waar ACV de inzameling verzorgt en de gemeenten Baarn, Bunnik, Soest, Zeist, Nieuwegein en IJsselstein waar dit werk wordt uitgevoerd door RMN. Het contract met {nog gunnen} voor de verwerking van het verpakkingsglas tot grondstof voor de glasindustrie eindigt op 31 december 2023 en kan éénmaal 1 jaar tweezijdig worden verlengd. Behalve voor ROVA verzorgt {nog gunnen} naast de verwerking ook de overslag en het aftransport naar de verwerkingslocatie. ROVA brengt het ingezamelde verpakkingsglas rechtstreeks per verachtwagen naar {nog gunnen}.

Inzamelen injectienaalden en oude medicijnen

Voor de inzameling en verwerking van gebruikte injectienaalden en oude medicijnen bij apotheken en apotheekhoudende huisartsen in de provincie Utrecht heeft de AVU een dienstverleningsovereenkomst met de Dienst Stadsbedrijven van de gemeente Utrecht. Deze dienstverleningsovereenkomst is per 1 januari 2021 opnieuw vastgesteld en heeft een looptijd van 5 jaar met een stilzwijgende verlenging van 5x een jaar.

Vlakglas

Vlakglas Recycling Nederland verzorgt de inzameling en de verwerking van vlakglas in het AVU-gebied met inzamelcontainers op particuliere inzamellocaties zoals schilders- en glasbedrijven, maar ook op de milieustraten en de gemeentewerven van de AVU-gemeenten. De raamovereenkomst is langjarig met de AVU gesloten, maar in praktijk regelt VRN de inzameling en de registratie direct met de gemeenten. Er worden voor deze dienstverlening geen kosten in rekening gebracht.

Papier en karton

De inzameling, het transport en de verwerking van het oud papier en karton worden vanaf 1 januari 2018 voor een looptijd van 4 jaar met tweemaal een mogelijkheid tot verlenging van een jaar uitgevoerd door Remondis (inzameling) en door Peute Papierrecycling B.V. (verwerking). Sinds 2019 staan de papieropbrengsten onveranderd onder druk. Als gevolg van de "Green Fence", - dat is een algeheel verbod op de import van afval en van te vervuilde grondstoffen als pdb en oud papier dat China heeft ingesteld -, is de export van oud papier naar China gedaald met 75%. Het gevolg hiervan

is dat de Europese markt wordt overspoeld met oud papier, waardoor de prijs volgens verwachting ook in 2022 laag zal zijn én de afnemers alleen genoegen meer nemen met de beste kwaliteit. Dit betekent voor de tussenhandel waaraan de AVU het oud papier afzet dat deze extra kosten moet maken om het papier geschikt te maken voor de afzet in Nederland. Deze extra kosten worden doorberekend. Omdat de oud papiermarkt zich mogelijk langdurig op een laag prijspeil zal stabiliseren, doet de AVU onder de paraplu van CirkelWaarde wel onderzoek naar andere afzetmogelijkheden van oud papier, waaronder directe afzet aan de papierverwerkende industrie.

Toekomst

- Daar waar inzameling en transport van afvalstoffen door de AVU aan derden is uitbesteed, zullen contracten tijdig worden aanbesteed. Indien deze activiteiten middels dienstverlenings-overeenkomsten worden verzorgd, zal de AVU ook deze overeenkomsten tijdig en in overleg met de partners verlengen.
- De AVU draagt zorg voor de tijdige aanbesteding van de verwerkingscontracten van de aan de AVU in beheer overgedragen afvalstromen.

Kosten en baten

Overzicht van kosten en baten				
		2021	2022	2023
Kosten	• Afvoer, hergebruik en verwerking van afval en grondstoffen	51.328.917	51.153.081	52.149.000
	• Personele kosten	305.000	305.000	305.000
Totaal		51.633.917	51.458.081	52.454.000
Baten	• Bijdragen deelnemende gemeenten	51.633.917	51.458.081	52.454.000
Totaal		51.633.917	51.458.081	52.454.000

De aan overslag, transport en verwerking van huishoudelijk restafval, grof huishoudelijk restafval en gft-afval verbonden kosten en baten zijn vermeld in hoofdstuk 2: Financieel beleid, in deel II : De productbegroting en in bijlagen 1.1 en 1.2. De aan de inzameling, transport en verwerking van glas en oud papier en karton verbonden kosten en baten zijn vermeld in de bijlagen 1.3 en 1.4. De kosten van de huur van containers zijn vermeld in bijlage 1.5. Een totaaloverzicht van de kosten wordt gegeven in bijlage 1.6.

Verschillenanalyse

De kosten van dit programma zijn volgens de bovenstaande tabel in 2022 nagenoeg gelijk (-0,3%) aan de kosten in de begroting van 2021. Indexeringen vallen hier weg tegen wijzigende(begrote) hoeveelheden. Ook de blijvend laag begrote oud papierprijs heeft op de totale kosten geen positieve invloed.
Financiële gevolgen als gevolg van door de deelnemende gemeenten genomen beleidsmaatregelen door verschuivingen in de hoeveelheden brandbaar afval naar hoeveelheden gft- en pdb-afval, glas en oud papier, zijn verwerkt in deze cijfers.

Tenslotte wordt hieronder nog een overzicht van de in dit programma genoemde contracten gegeven:

Contract	Omschrijving	Ingang	Einde	Verlenging	Einde na verlenging
	O&T restafval en gft regio I	01/01/2021	31/12/2026	2x 2 jaar	31/12/2030
	Verwerking restafval	01/01/2021	31/12/2026	2x 2 jaar	31/12/2030
	Verwerking gft	01/01/2021	31/12/2026	2x 2 jaar	31/12/2030
SUEZ	Sortering en vermarkting pdb	01/01/2015	31/12/2022	Geen	Per 1/4/2020 overgedragen aan RKN
SUEZ	Sortering pdb (12,5 kTon)	01/01/2019	31/12/2022	2x 2 jaar	Per 1/4/2020 overgedragen aan RKN
Tönsmeier	Sortering pdb (12,5 kTon)	01/01/2019	31/12/2022	2x 2 jaar	Per 1/4/2020 overgedragen aan RKN
Remondis	Inzameling papier	01/01/2018	31/12/2021	2x 1 jaar	31/12/2023
Peute	Verwerking papier	01/01/2018	31/12/2021	2x 1 jaar	31/12/2023
	Overslag, transport en verwerking verpakkingsglas	01/01/2021	31/12/2023	1x 1 jaar	31/12/2024

Beleidsindicatoren

Gezien het beleidsarme karakter van de AVU-taken, zijn geen beleidsindicatoren voor dit programma geformuleerd. Wel wordt bij de aanbesteding van de opdrachten naar zoveel mogelijk duurzaamheid gestreefd, met name beperking van de CO_2-uitstoot en uitstoot-arm transport hebben hierbij de aandacht.

Programma 2: Vereveningsregeling

Wat te doen

De vereveningsregeling betreft een verevening van de transportkosten die de deelnemende gemeenten maken voor het tansport van het afval, gemeten van het centrum naar het aangewezen overlaadstation. De vereveningsregeling heeft uitsluitend betrekking op het restafval, grof huishoudelijk restafval en het gft-afval.
De vereveningsregeling leidt ertoe dat gemeenten, met een meer dan gemiddelde rijtijd naar een overlaadstation, een bedrag ontvangen terwijl gemeenten met een korte rijtijd een bedrag in rekening wordt gebracht. Afhankelijk van de afstand van de gemeente naar het overlaadstation varieert dit bedrag momenteel tussen + € 7,82 en - € 9,05 per ton.

Realisatie (hoe)

De regeling is gebaseerd op een aantal door het Algemeen Bestuur vastgestelde parameters voor de kosten (beladingsgraad van de kraakperswagens, materiaal- en personeelskosten) en de met een routeplanner bepaalde rijtijd tussen de centra van de gemeenten en het overlaadstation. De berekende kosten worden jaarlijks geïndexeerd.

Toekomst

De parameters van de vereveningsregeling worden iedere 5 jaar geëvalueerd. Het begrotingsjaar 2022 is een evaluatiejaar.

Kosten en baten

Voor de uitwerking van de vereveningsregeling wordt verwezen naar bijlage 1.2.

Overzicht van kosten en baten				
		2021	2022	2023
Kosten	● Vereveningsregeling (verrekend in programma 1)	PM	PM	PM
	● Personele kosten (verrekend in programma 1)	PM	PM	PM
Totaal		PM	PM	PM
Baten	● Bijdragen deelnemende gemeenten (verrekend in programma 1)	PM	PM	PM
Totaal		PM	PM	PM

Beleidsindicatoren
Voor iedere gemeente is de prijs per ton/km met betrekking tot de afstand naar de overslaglocatie gelijk.

Programma 3: Sorteeranalyses

Wat te doen

Het jaarlijks laten uitvoeren van sorteeranalyses.

Realisatie (hoe)

Tot en met 2019 zijn sorteeranalyses uitsluitend uitgevoerd op huishoudelijk restafval. In 2019 is met de gemeenten besproken of ook de huishoudelijke afvaldeelstromen zouden moeten worden geanalyseerd, juist met het oog op de steeds hogere kwaliteitseisen die daaraan worden gesteld. Het AVU-voorstel om dit met ingang van 2020 alternerend met de analyse van restafval te doen, is door de gemeenten overgenomen. In 2021 is op basis van de gekozen cyclus het restafval geanalyseerd. Nu zijn in het najaar van 2022 de andere afvalstromen weer aan de beurt. De gemeenten ontvangen een overzicht van de resultaten in die betreffende gemeente en daarnaast krijgen zij een totaaloverzicht van de resultaten in het AVU-gebied. Beide overzichten zijn voorzien van een toelichting.

De kosten van de sorteeranalyses en voor de uitwerking ervan worden verrekend op basis van het aantal sorteeranalyses per gemeente.

Toekomst

Ongewijzigd beleid.

Kosten en baten

De aan de uitvoering van sorteeranalyses in 2022 verbonden kosten en baten zijn vermeld in Deel II, Productbegroting, onder 3, Uitgangspunten.

Overzicht van kosten en baten					
			2021	2022	2023
Kosten	●	Sorteeranalyses restafval	125.000	125.000	125.000
	●	Personele kosten	5.000	5.000	5.000
Totaal			130.000	130.000	130.000
Baten	●	Bijdragen deelnemende gemeenten	130.000	130.000	130.000
Totaal			130.000	130.000	130.000

Beleidsindicatoren
Met de resultaten van de sorteeranalyses wordt inzicht verkregen in de samenstelling en de kwaliteit van de afvalstromen.

Programma 4: Advisering en ondersteuning van gemeenten

Wat te doen

Advisering en beleidsmatige ondersteuning van de deelnemende gemeenten.

Realisatie (hoe)

De AVU adviseert en ondersteunt de deelnemende gemeenten desgewenst bij het opstellen van afvalstoffenplannen, het doen van aanbestedingen voor inzameling, inzamelmiddelen en inzamelsystemen. Daarnaast geeft de AVU-voorlichting, houdt inleidingen en verstrekt informatie betreffende het vakgebied. Tevens behoort het opstellen van contracten, het contractbeheer en het beheer van afvaldossiers tot de werkzaamheden.

Ook zal de AVU in samenspraak met de deelnemende gemeenten periodiek afstemmen of gerichte communicatie over de diverse afvalstromen desgewenst provinciebreed dient te worden ondersteund en zal indien nodig daartoe bestuursvoorstellen formuleren.

De AVU behartigt de strategische belangen van de deelnemende gemeenten. In dat kader worden wetgeving en beleidsmaatregelen inzake afvalverwijdering en afvalverwerking regelmatig gemonitord en reageert AVU waar nodig. Steeds vaker is de AVU als representant van een groot aantal gemeenten (als ware de AVU een brancheorganisatie), in het ontwerpstadium van wet- en regelgeving en beleid betrokken.

De AVU heeft samen met de partner-organisaties ROVA en Circulus-Berkel de samenwerking CirkelWaarde opgezet, een samenwerking waarin gezamenlijk vorm en inhoud wordt gegeven aan duurzaamheid en de Circulaire Economie waarbij de beschikbare afvalstromen worden ingezet. De focus ligt hierbij op keukenafval, oud papier, AEEA, textiel, en luiers. Er is het Expertisecentrum waarin kennis wordt vergaard en gebundeld, terwijl het Handelshuis gezamenlijke contracten aanbesteedt en beheert.

De AVU legt in de regio ter bevordering en ontwikkeling van de Circulaire Economie, verbindingen tussen kennisinstituten, brancheorganisaties, non-profitorganisaties en het bedrijfsleven. Het uiteindelijke doel is het hergebruik en effectief recyclen van afval en grondstoffen.

De AVU onderhoudt inmiddels dan ook een uitgebreid relatienetwerk met overheden en andere organisaties om te kunnen participeren in en anticiperen op de ontwikkelingen op afvalgebied. Zie ook Hoofdstuk 3, §3. Bedrijfsvoering.

Toekomst

Vanwege de toegenomen complexiteit van de diverse dossiers en de ontwikkelingen op het gebied van circulaire economie en duurzaamheid, wordt advisering van de deelnemende gemeenten een steeds meer prominente taak in het takenpakket van de AVU.

Kosten en baten

De aan advisering en ondersteuning verbonden kosten en baten zijn vermeld in hoofdstuk 2.

Overzicht van kosten en baten				
		2021	2022	2023
Kosten	● Advisering en ondersteuning van gemeenten	130.000	100.000	100.000
	● Personele kosten	25.000	25.000	25.000
Totaal		155.000	125.000	125.000
Baten	● Bijdragen deelnemende gemeenten	155.000	125.000	125.000
Totaal		155.000	125.000	125.000

Omdat de verwachting is dat in 2021 de formatie zal zijn uitgebreid met 1 medewerker, is de verhoging van het budget voor externe inhuur voor advisering in 2022 e.v. niet nodig. Een deel van de externe advisering zal met de inzet van de nieuwe medewerker in eigen beheer kunnen worden gedaan.

Beleidsindicatoren
Er zijn voor dit programma geen beleidsindicatoren geformuleerd.

Programma 5: Overhead

Wat te doen

Overhead betreft alle niet direct aan de programma's inzake projecten of reguliere werkzaamheden toe te rekenen kosten en baten.

Realisatie (hoe)

In de begroting van de AVU is voorheen nooit met het begrip "overhead" gewerkt. Conform de voorschriften van de BBV moeten deze in een apart programma zichtbaar worden gemaakt. Een nadere beschouwing van de kosten en baten die hiertoe kunnen worden gerekend, laat zien dat het hier de feitelijke kosten van de AVU-organisatie betreft zoals deze zijn opgenomen in de productbegroting (Deel II) onder hoofdstuk 4: Beheerskosten, onder verrekening van de toe te rekenen kosten. De BBV-bepalingen staan niet meer toe dat overhead volledig aan de programma's wordt toegerekend, hetgeen in de AVU-begroting overigens al niet het geval was. Ter voldoening aan de nieuwe voorschriften wordt op basis van de onderstaande definities een inschatting gemaakt van de wel aan de programma's toe te rekenen kosten.

Definitie overhead vanuit BBV:

Overhead omvat het geheel van functies gericht op de sturing en ondersteuning van de medewerkers in het primaire proces. Overhead bestaat voor de GR AVU in elk geval uit:

1. Leidinggevenden primair proces (hiërarchisch). Projectleiding valt hierbuiten. Het betreft alle hiërarchische leidinggevenden in het primair proces. Zij hebben een personele verantwoordelijkheid waaronder het voeren van functioneringsgesprekken.
   Niet: projectleiding en coördinatoren.
2. Financiën, toezicht en controle gericht op de eigen organisatie. Het betreft functies als controllers, financieel adviseurs en specialisten, planning & control, financiële verantwoording, administratieve organisatie, risicomanagement, (EDP) auditing, interne kwaliteitszorg, toezicht en controle gericht op de eigen organisatie;
3. P&O/HRM. Het betreft salarisadministratie, P&O/HRM advies, organisatie- en formatieadvies, OR-ondersteuning, mobiliteitscentrum, coaching, leren en ontwikkelen, bedrijfsmaatschappelijk werk, ARBO, recruitment, arbeidsvoorwaarden, HR-control. Het is exclusief opleidingen door P&O gegeven en gericht op de directe uitvoeringspraktijk.
4. Bestuurszaken en bestuursondersteuning.
5. Facilitaire zaken en huisvesting. Dit is inclusief receptie, beveiliging, ict, catering en gebouwbeheer.
6. DIV. Het betreft medewerkers die fysieke en digitale documenten verwerken, vernietigen en overbrengen en fysiek en digitaal archief opbouwen en beheren.
7. Managementondersteuning primair proces. Het betreft secretariaten, officemanagement en management assistentie in het primair proces.

Uitgangspunten voor de GR AVU zijn :

- Directe kosten zoveel mogelijk direct toerekenen aan de betreffende taakvelden.

- Ondersteunende taken zijn niet direct dienstbaar aan de externe klant of het externe product en behoren derhalve tot de overhead. Wanneer deze ondersteunende taken worden uitbesteed, behoren de uitbestedingskosten bedrijfsvoering tot de overhead (bijvoorbeeld uitbesteding salarisadministratie).
- Sturende taken vervult door hiërarchisch leidinggevenden behoren tot de overhead. De bijbehorende loonkosten behoren ondeelbaar tot de overhead.
- De positionering van een functie binnen de organisatie heeft geen invloed op de beoordeling of er sprake is van overhead.

Kosten en baten

Het totaal aan beheerskosten bedraagt voor 2022 € 648.000 (bruto-overhead), terwijl aan baten € 122.155 wordt verwacht. Van de beschikbare personele capaciteit van 4 fte zijn de directeur-secretaris, de projectmanager en de beleidsmedewerker direct aan de programma's toe te rekenen, met dien verstande dat de toerekening van de directeur-secretaris ongeveer 0,7 fte betreft. Daarnaast worden kosten voor advisering door derden begroot op € 100.000. Deze mogen conform de BBV ook worden toegerekend aan de programma's. In totaal kan naar schatting € 335.000 van de beheerskosten aan de programma's worden toegerekend, waardoor de uiteindelijke bruto-overhead op € 313.000 komt. Na verrekening van de administratieve vergoedingen voor glas en papier en verpakkingsafval (baten), blijft netto over € 190.845.

De overhead, - voor de AVU de beheerkosten minus de aan de programma's toegerekende kosten -, kan worden afgeleid uit de beheerkosten zoals deze zijn weergegeven in Deel II, productbegroting, in hoofdstuk 4.

Overzicht van kosten en baten				
		2021	2022	2023
Kosten	● Bestuurskosten	500	500	500
	Personele kosten	218.000	218.000	218.000
	Huisvestingskosten	34.000	34.000	34.000
	Bureaukosten	17.000	17.000	17.000
	Overige kosten	43.500	43.500	43.500
Totaal		313.000	313.000	313.000
Baten	● Overige inkomsten	141.500	122.155	122.155
	● Bijdragen deelnemende gemeenten	171.500	190.845	190.845
Totaal		313.000	313.000	313.000

Beleidsindicatoren	
Aantal fte	4
Verwachte bezetting per 01-01-2022	3
Overhead (bruto) in % van de begroting	1,2

Hoofdstuk 2: Financieel beleid

§1. Omschrijving kosten en baten

Het uitgangspunt bij het financieel beleid wordt gevormd door de bepalingen in de gemeenschappelijke regeling. Tegenover de uitgaven staan de inkomsten, dat zijn de bijdragen van de deelnemende gemeenten. Zowel de uitgaven als de inkomsten worden geraamd op basis van de door de deelnemende gemeenten ingeschatte hoeveelheden afval. Deze uitgaven en inkomsten betreffen meer dan 95% van de AVU-begroting. Overige en enige andere inkomsten bestaan uit rente op banktegoeden, mogelijke dividenduitkeringen en administratievergoedingen voor glas en oud papier. De AVU kan daarom als een volbloed *not for profit organisatie* worden aangemerkt.

De begroting van de AVU kent – behoudens een reservering voor onderhoud en risico voor de glas-, papier- en kledingbakken – geen reserves of voorzieningen. Alle in enig jaar gemaakte kosten worden in datzelfde jaar verrekend met de deelnemende gemeenten.

Kosten voor overslag, transport en verwerking van huishoudelijke afval- en grondstoffen

De kosten van de AVU betreffende de overslag, transport en verwerking van de afvalstoffen worden bepaald door met derden gesloten overeenkomsten. Het is gebruikelijk dat in dit soort overeenkomsten bepalingen zijn opgenomen voor een jaarlijkse aanpassing van de tarieven aan de hand van een indexcijfer.

Beheerskosten

De beheerskosten bestaan voornamelijk uit uitgaven ten behoeve van het exploiteren van de bureau-organisatie, waarbij circa 80% niet direct beïnvloedbaar is, zonder gevolgen voor de organisatie. Het gaat hierbij om personele lasten, huisvesting en accountantskosten. Onder verrekening van de vervallen kosten voor externe inhuur à € 30.000,00 en met inbegrip van de kosten van de personele uitbreiding in 2021 van de organisatie, komen de beheerkosten van 2022 uit op € 648.000,00. Geconcludeerd kan worden dat het deel niet-personele kosten van de beheerskosten van de AVU niet of nauwelijks verandert ten opzichte van de voorgaande jaren.

Personeelslasten

Met de invoering van de WNRA volgt de AVU met ingang van 1 januari 2020 de cao voor de werkgeversverenigingen welke analoog is aan de cao-gemeenten en hanteert in aanvulling hierop een eigen handboek met organisatie-eigen afspraken. De uitvoering van de personele administratie is uitbesteed aan de gemeente Utrecht. De raming van salarissen inclusief vakantiegelden en overige personele lasten voor 2022 is aan de AVU door de afdeling Personeelszaken van de gemeente Utrecht verstrekt. In de raming van de personeelskosten zit een formatieplaats financieel-economisch medewerk(st)er onder de noemer financiële administratie. Deze formatieplaats is niet ingevuld. Hiervoor wordt financiële ondersteuning ingehuurd van RMN. Zie ook hoofdstuk 3, §3 Bedrijfsvoering.

Inkomsten : dividend ROVA

Dividendinkomsten van ROVA worden niet in de begroting opgenomen. Het uitkeren van dividend is geen vast beleid bij dit bedrijf, zodat onzekerheid bestaat over de vraag of er in enig jaar een uitkering

zal plaatsvinden en zo ja wat de omvang daarvan zal zijn. Er is dus geen sprake van zekere inkomsten. Tot slot wordt nog opgemerkt, dat als er in 2022 sprake zal blijken te zijn van extra baten, deze één op één worden doorgegeven aan de deelnemende gemeenten.

Vergelijking van de begroting 2022 met voorgaande jaren

- De grootste hoeveelheden, - brandbaar afval en gft -, vertonen in vergelijking met die van 2021 geen spectaculaire stijging of daling. De hoeveelheid huishoudelijk restafval inclusief grof huishoudelijk restafval -, daalt licht met -1,6% en de hoeveelheid gft neemt toe met 4,5%. Hierbij moet wel worden gerealiseerd dat op de hoeveelheden die de AVU omzet, afwijkingen van de werkelijke hoeveelheden op de begroting van 2 à 3 % normaal zijn. Fluctuaties met deze percentages hebben geen grote invloed op de werkelijke kosten.

- De begroting voor 2022 voor de overslag, transport en verwerking van restafval, grof huishoudelijk afval, gft-afval, glas, papier en de overige kosten welke worden overgeslagen per ton, - zie "Begroting van uitgaven en inkomsten" -, komt € 204.375 lager uit t.o.v. de begroting 2021. Dit is voornamelijk een gevolg van de in 2021 te hoog begrote afvalstoffenbelasting welke in deze begroting naar beneden is bijgesteld naar € 33,15.

- De verlaging van de beheerskosten in 2022 ten opzichte van 2021 wordt veroorzaakt door het wegvallen van een tijdelijk budget van € 30.000 voor externe inhuur.

- De forse voor 2022 begrote toename van de hoeveelheid verpakkingsglas van +8,9% t.o.v. 2021 wordt historisch gezien naar alle waarschijnlijkheid niet gehaald.

- De hoeveelheid oud papier stijgt licht met +1,2%. Wel is gebleken dat de ramingen veelal wat aan de hoge kant zijn en de hoeveelheid ingezameld oud papier zich doorgaans bevindt tussen 55.000 en 57.000 ton. De papieropbrengst wordt vanwege een verwacht slechts langzaam herstel van de papiermarkt in 2021, voor 2022 conservatief geraamd op € 35,00 per ton. Daarnaast wordt ervan uitgegaan dat ook in 2022 sorteer- en schoonmaakkosten worden gemaakt die met de bonus worden verrekend, waardoor deze wordt begroot op € 10,00 per ton. De begrote lagere opbrengst van het oud papier werkt door in het begrotingstotaal en daardoor in de bijdragen van de deelnemende gemeenten.

- In 2019 is begonnen met de voorbereiding van de overdracht van de inzamelmiddelen van de AVU naar de gemeenten. De reden hiervoor is dat gemeenten de inzameling in eigen beheer uitvoeren en in het verlengde daarvan ook de inzamelmiddelen in eigen beheer willen hebben om vrij te zijn in het maken van technische keuzes. De AVU is voornemens de overdracht in 2022 af te ronden. Hiermee vervalt voor de AVU op termijn de noodzaak van een bestemmingsreserve voor beheer, onderhoud en investeringen ten behoeve van de bovengrondse containers voor glas, papier, textiel en verpakkingsafval.

§2. Inflatiecorrectie / Meerjarenbegroting

Voor de meerjarenbegroting 2023 t/m 2025 gelden ongewijzigde kerngegevens zoals opgenomen in Hoofdstuk II en de Productbegroting en een voorlopige indexering van 2% waar van toepassing op de met derden gesloten overeenkomsten. In de meerjarenbegroting wordt ook rekening gehouden met een verdere stijging van de kosten voor de verwerking van brandbaar afval als gevolg van de indexering van de verbrandingsbelasting. Daarnaast wordt de raming van de papieropbrengst op het lage niveau van 2021 doorgezet.

§3. Begroting van uitgaven en inkomsten

Alle bedragen zijn exclusief omzetbelasting

UITGAVEN

	Rekening 2019 in €	Begroting 2021 in €	Begroting 2022 in €
Kosten van overslag, transport en verwerking brandbaar afval, gft, glas, papier, verpakkingsafval en inzamelmiddelen	34.050.284	51.078.917	50.888.081
Kosten van afvoer medicijnen en injectienaalden	313.774	250.000	265.000
Infrastructurele kosten	71.640	73.073	74.534
Sorteeranalyses	131.896	125.000	125.000
Bestuurskosten	0	500	500
Personeelskosten	304.246	453.000	453.000
Huisvestingskosten	29.880	34.000	34.000
Bureaukosten	17.514	17.000	14.500
Overige kosten	98.544	173.500	146.000
	35.017.777	52.204.990	52.000.615

INKOMSTEN

Bijdragen deelnemers	34.948.680	52.063.490	51.877.755
Renteopbrengsten en overige baten	69.097	141.500	122.860
	35.017.777	52.204.990	52.000.615

§4. Meerjarenbegroting 2023-2025

Alle bedragen zijn exclusief omzetbelasting

UITGAVEN

	2023 in €	2024 in €	2025 in €
Kosten van overslag, transport en verwerking brandbaar afval, gft, glas, papier, verpakkingsafval en inzamelmiddelen	51.879.000	52.977.000	54.075.000
Kosten van afvoer medicijnen en injectienaalden	270.000	270.000	270.000
Infrastructurele kosten	76.000	78.000	80.000
Sorteeranalyses	125.000	125.000	125.000
Beheeruitgaven	650.000	650.000	650.000
	53.000.000	54.100.000	55.200.000

INKOMSTEN

Bijdragen deelnemers	52.877.140	53.977.140	55.077.140
Renteopbrengsten en overige baten	122.860	122.860	122.860
	53.000.000	54.100.000	55.200.000

§5. *Geprognosticeerde balans 2022-2025*

Activa in	31-12-2022	Passiva	31-12-2022
Vaste activa	180	Eigen vermogen	350
Voorraden	5	Voorzieningen	-
Vorderingen	15.000	Langlopende schulden	-
Liquide middelen	250	Kortlopende schulden	15.085
	15.435		15.435

Activa in	31-12-2023	Passiva	31-12-2023
Vaste activa	170	Eigen vermogen	350
Voorraden	5	Voorzieningen	-
Vorderingen	15.000	Langlopende schulden	-
Liquide middelen	250	Kortlopende schulden	15.075
	15.425		15.425

Activa	31-12-2024	Passiva	31-12-2024
Vaste activa	160	Eigen vermogen	350
Voorraden	5	Voorzieningen	-
Vorderingen	15.000	Langlopende schulden	-
Liquide middelen	250	Kortlopende schulden	15.065
	15.415		15.415

Activa	31-12-2025	Passiva	31-12-2025
Vaste activa	150	Eigen vermogen	350
Voorraden	5	Voorzieningen	-
Vorderingen	15.000	Langlopende schulden	-
Liquide middelen	250	Kortlopende schulden	15.055
	15.405		15.405

(bedragen x € 1.000)

Hoofdstuk 3: Overige informatie

§1. Inleiding

Op grond van de comptabiliteitsvoorschriften en het Besluit Begroting en Verantwoording dient in de begroting een aantal verplichte paragrafen te worden opgenomen. Dit betreft:

a. het weerstandsvermogen;
b. de bedrijfsvoering;
c. de verbonden partijen;
d. treasury c.q. financiering;
e. het onderhoud van kapitaalgoederen;
f. het grondbeleid;
g. de lokale heffingen.

De verplichte paragrafen onder e., f. en g. zijn niet van toepassing op de gemeenschappelijke regeling AVU.

§2. Weerstandsvermogen

Het weerstandsvermogen kan worden gedefinieerd als het vermogen van de AVU om eventuele risico's op te kunnen vangen. Met andere woorden: kunnen eventuele tegenvallers worden opgevangen?

Zoals al eerder aangegeven kent de gemeenschappelijke regeling AVU - behoudens een voorziening voor onderhoud en risico voor de glas-, papier-, verpakkingsafval- en textielcontainers - geen verdere reserves of voorzieningen. Dit betekent dat eventuele tegenvallers direct worden verrekend met de deelnemende gemeenten. Zie verder Hoofdstuk 2 Financieel Beleid.

De vraag is of er tegenvallers te verwachten zijn. De overslag, het transport en de afvalverwerking zijn tot en met 2026 zeker gesteld. Ook de tarieven kunnen geen onverwachte tegenvallers opleveren. Deze staan vast tot eind 2026 en kunnen uitsluitend worden aangepast door middel van een jaarlijkse indexering. Voorts worden bij het sluiten van de overeenkomsten de risico's contractueel bij de opdrachtnemer neergelegd. Als er al een tegenvaller kan ontstaan is dit veelal het gevolg van nieuw Rijksbeleid met name op het belastinggebied. Het moge duidelijk zijn dan tegenvallers met name in de tarieven als gevolg van verhogingen als uitkomst van een aanbesteding of van verhoging van Rijksbelastingen niet worden gedefinieerd als risico's waarvoor een weerstandsvermogen moet worden aangehouden. Eerder wordt dan gesproken over een tariefsegalisatiereserve. Echter de AVU houdt reserves noch weerstandsvermogen aan, vanwege de directe doorbelasting van de kosten aan de deelnemende gemeenten.

De belangrijkste conclusie die uit de nota Weerstandsvermogen en Risicobeheersing kan worden getrokken is dat een discontinuïteit in de afvoer en de verwerking van met name het huishoudelijk en het grof huishoudelijk restafval en het gft-afval kan leiden tot de kortdurende inzet van extra financiële middelen. De kans hierop wordt echter zeer klein ingeschat, daarom wordt bij de AVU geen weerstandsvermogen aangehouden. In deze nota is een indicatie voor een bedrag per ton huishoudelijk afval gegeven, - berekend op € 17,00 -, dat desgewenst door de deelnemende gemeenten in de risicoparagraaf van de begroting kan worden opgenomen voor het geval dat er boven de begroting

extra kosten door de AVU moeten worden doorbelast. De Nota Weerstandsvermogen wordt eens per 5 jaar geactualiseerd en opnieuw vastgesteld door het Algemeen Bestuur. Nu al is voorafgaande aan de aanstaande actualisatie te vermelden dat het aan de gemeenten geadviseerde bedrag per ton huishoudelijk afval voor het aanhouden van een gemeentelijk weerstandsvermogen met betrekking tot de AVU, als gevolg van de per 2021 geldende tarieven moet worden begroot op € 35,00 per ton huishoudelijk restafval.

Volgens de BBV moeten in deze paragraaf Weerstandsvermogen de kengetallen netto schuldquote (gecorrigeerd voor alle verstrekte leningen), solvabiliteitsratio en de structurele exploitatieruimte zijn benoemd. Omdat de AVU geen winstoogmerk heeft, mogen deze op 0 worden vastgesteld.

§3. Bedrijfsvoering

In 1996 is de personeelsbezetting van de AVU vastgesteld op vijf formatieplaatsen, zijnde 1 directeur/secretaris, 1 adviseur beleidsontwikkeling/bestuursondersteuning, 1 projectmanager/ operationeel manager, 1 financieel-economisch medewerk(st)er en 1 administratief (secretarieel) medewerk(st)er.

Feitelijk bestond vanwege de inhuur van de financieel-economisch medewerker de organisatie langdurig uit 4 medewerkers in vaste dienst. Dit is in 2015 teruggebracht naar 3 medewerkers. Per 1 augustus 2020 is de functie administratief (secretarieel) medewerker komen te vervallen en waren er twee medewerkers in vaste dienst. Op 1 januari 2022, wanneer de functie beleidsmedewerker met name voor de inzet op het gebied van de circulaire economie en duurzaamheid is ingevuld, zijn dat er weer 3.

De formatieplaats financieel-economische medewerk(st)er wordt al jaren niet met eigen personeel ingevuld, omdat er voor een volledige werkweek onvoldoende werk is en dit werk zich niet in regelmaat voordoet. Gekozen is voor de inhuur van externe financiële ondersteuning, middels het onderbrengen van deze taken bij RMN. Naast goede kwaliteit is het voordeel hiervan ook dat erbij ziekte of vertrek direct vervanging is. De kosten van deze inhuur worden wel ten laste van de post personeelskosten gebracht en komen in de begroting onder die post tot uitdrukking.

Het dynamisch archief is ondergebracht in het archief van Archief Eemland en het statisch archief bij het bedrijf OASIS. Dit bedrijf verzorgt in opdracht van de AVU het beheer ervan. De AVU huurt circa 1 dag per maand een archivaris in van het bedrijf DOX-Support. De kosten voor de inhuur worden ten laste van de post personeelskosten gebracht.

Een groot deel van de werkzaamheden voert de AVU-organisatie in eigen beheer uit. Er is echter op onderdelen ook specifieke deskundigheid vereist die waar nodig incidenteel wordt ingehuurd. Zo leert de ervaring de laatste jaren dat, naar aanleiding van de ontwerpbegroting en jaarrekening, een toenemend aantal vragen wordt gesteld die betrekking hebben op duurzaamheid en CO_2-reductie. Voor berekeningen wordt soms gebruik gemaakt van specialisten op dat gebied. Ook werkt de AVU samen met Circulus-Berkel en ROVA in “CirkelWaarde”. Een samenwerking waarmee de drie organisaties de circulaire economie, - met name op het gebied van de circulaire verwerking van grondstoffen uit het afval -, willen stimuleren. De drie organisaties leveren aan CirkelWaarde een bijdrage in uren en euro’s.
De AVU houdt zich verder bezig met het aanbesteden, uitvoeren en beheren van de contracten, het beheren van de inzamelsystemen, het geven van voorlichting aan de gemeenten, het onderhoud van de AVU-website, het ondersteunen en adviseren van gemeenten bij het opstellen van afvalstoffenplannen

en bij aanbestedingen. Daarnaast participeren de medewerkers in activiteiten van landelijk opererende organisaties (NVRD, BKN, Agentschap.nl) en zijn zij aanspreekpunt voor organisaties als CBS, VNG, Innovatie en Milieu. Dit “netwerken” stelt de medewerkers in staat te participeren in en te anticiperen op bepaalde ontwikkelingen en invloed te hebben op die ontwikkelingen. De organisatie is sinds 6 oktober 2008 gehuisvest in het kantoor van RMN in Soest.

§4. Verbonden Partijen

De AVU heeft bestuurlijke en financiële belangen bij een aantal verbonden partijen.

Ten eerste zijn dat uiteraard de in de provincie Utrecht gelegen gemeenten, die deelnemen in de AVU, 25 in totaal. De enige gemeente die na de herindeling met Zederik en Leerdam tot de nieuwe gemeente Vijfheerenlanden sinds 1 januari 2021 niet meer deelneemt is Vianen. Bij het toetredingsbesluit in 1983/1984 hebben de gemeenten gelijktijdig hun bevoegdheden (zorgplicht) op het gebied van de verwijdering van huishoudelijke afvalstoffen overgedragen aan dit openbaar lichaam.

De deelnemende gemeenten hebben als oprichters vanzelfsprekend een grote inbreng in het door AVU te voeren beleid. Zo hebben zij inspraak in de begroting en de rekening alvorens deze door het Algemeen Bestuur worden vastgesteld. Daarnaast is elke gemeente vertegenwoordigd in het Algemeen Bestuur, het orgaan dat de besluiten neemt over onder meer het aangaan van contracten en het beleid. Uit dit Algemeen Bestuur wordt vervolgens een Dagelijks Bestuur gevormd dat onder meer als taak heeft de aansturing van de ambtelijke organisatie.

Voorts heeft de AVU een belang in ROVA en in de BV Afvaloverslag. Van beide organisaties is de AVU aandeelhouder. ROVA verzorgt voor AVU voor de regio Amersfoort-gemeenten het overladen en transporteren van het restafval, het grof huishoudelijk afval, het gft-afval en het pdb-afval. De BV Afvaloverslag verzorgt dit in Ede voor de regio Veenendaal-gemeenten.

Het aandeelhouderschap van de AVU in ROVA en de BV Afvaloverslag versterkt de AVU in haar inkooppositie (gelijke kansen voor iedereen en stimulering marktwerking) bij de verwerking van afval.

Beide partijen vinden de betrokkenheid van AVU van belang en voor AVU zijn er geen financiële en bestuurlijke nadelen aan verbonden. In tegendeel: AVU profiteert bij goede resultaten mee van dividenduitkeringen. In de onderstaande tabel worden de belangrijkste kengetallen weergegeven die bij het opstellen van deze begroting bekend zijn, verder wordt verwezen naar Programma 4.

Verbonden partij Vestigingsplaats	ROVA Zwolle	BV Afvaloverslag Ede
Eigen vermogen 01-01-2020	38.203	18
Eigen vermogen 31-12-2020	nnb	18
Vreemd vermogen 01-01-2020	55.821	400
Vreemd vermogen 31-12-2020	nnb	nnb
Resultaat 2020	5.686	0

Bedragen x € 1.000

De voorzitter van de AVU is commissaris bij de BV Afvaloverslag. De directeur van de AVU woont de aandeelhoudersvergaderingen van de BV Afvaloverslag en ROVA bij.

§5. Treasury c.q. financiering

In deze treasuryparagraaf bij de begroting 2022 worden de beleidsplannen voor de treasuryfunctie voor het komende jaar weergegeven.

5.1. Algemene ontwikkelingen
In deze paragraaf worden de belangrijkste ontwikkelingen geschetst binnen de gemeenschappelijke regeling Afvalverwijdering Utrecht die invloed kunnen hebben op de treasuryfunctie, de financiële posities en de geldstromen. Dit zijn :

- Externe ontwikkelingen : internationale economische indicatoren en de ontwikkeling op de Europese geld- en kapitaalmarkt. De gemeenschappelijke regeling Afvalverwijdering Utrecht is ongevoelig voor externe ontwikkelingen omdat kosten één op één aan deelnemers worden doorberekend.

- Verwachte wijzigingen in wet- en regelgeving : de gemeenschappelijke regeling Afvalverwijdering Utrecht is ongevoelig voor wijzigingen in wet- en regelgeving. Kostenverhogingen hieruit voortvloeiend worden één op één doorberekend aan de deelnemers.

- Debiteurenrisico : de gemeenschappelijke regeling Afvalverwijdering Utrecht is gevoelig voor dit risico. Aangezien de debiteuren alleen de deelnemende gemeenten zijn, is dit risico praktisch verwaarloosbaar.

5.2. Treasurybeheer

5.2.*1 Risicobeheer*
In de Verordening Financieel beleid c.a. zijn in het kader van het risicobeheer regels vastgelegd met betrekking tot het aantrekken van geldmiddelen of het uitzetten ervan. Conform deze verordening :

- Zullen slechts leningen uit hoofde van de publieke taak worden verstrekt aan door het Algemeen of Dagelijks Bestuur goedgekeurde derde partijen;
- Zal de uitzetting van middelen uit hoofde van de treasuryfunctie niet gericht zijn op het genereren van inkomsten door het lopen van overmatig risico;
- Is het gebruik van derivaten niet toegestaan.

Bij de gemeenschappelijke regeling Afvalverwijdering Utrecht zijn de volgende risico's actueel:

- Renterisico van de vlottende schuld;
- Kredietrisico van de verstrekte gelden;
- Debiteurenrisico met betrekking tot de achtergestelde lening aan de N.V. ROVA Holding;
- Investeringsrisico inzake de deelnemingen in de N.V. ROVA Holding en de BV Afvaloverslag.

Het renterisico van de vlottende schuld wordt in de navolgende tabel weergegeven:

Kasgeldlimiet	Bedragen per jaar
Omvang begroting 2022	€ 52.000.615
1. Toegestane kasgeldlimiet - in bedrag	€ -
2. Omvang vlottende schuld - kredietinstellingen	€ -
3. Vlottende middelen - kredietinstellingen	€ -

Toets kasgeldlimiet	
4. Totaal netto vlottende schuld (2-3)	€ -
Toegestane kasgeldlimiet (1)	€ -
Ruimte (+)/Overschrijding (-); (1-4)	€ -

Het kredietrisico van de verstrekte gelden wordt in de navolgende tabel weergegeven:

Risicogroep	Hypothecaire zekerheid	Restantschuld in x%
Gemeenten	Nee	-
Overheidsinstellingen	Nee	-
Totaal	-	-

5.2.2 Financiering

In het begrotingsjaar 2022 zullen geen nieuwe leningen worden opgenomen. Omdat hiervoor kosten in rekening worden gebracht, houdt de AVU ook geen rekening-courantkrediet aan bij de Bank Nederlandsche Gemeenten. Met een adequate liquiditeitsplanning behoeft normaliter geen gebruik te worden gemaakt van een rekening-courantkrediet. Wanneer een krediet toch op enig moment nodig blijkt, kan altijd een kortlopend krediet worden aangevraagd. Bij de huidige rentestand worden hiervoor mogelijk zelfs geen kosten in rekening gebracht door de BNG. In het begrotingsjaar 2022 zal financiering uit hoofde van crediteuren op hetzelfde niveau zijn als in voorgaande jaren.

5.2.3 Uitzetting

Op 21 februari 2001 heeft het bestuur een achtergestelde lening van € 69.882 met een looptijd van 10 jaar verstrekt aan N.V. ROVA Holding met een mogelijkheid van een éénzijdige verlenging met 10 jaar door ROVA. De rente bedraagt op jaarbasis 8%. ROVA heeft in 2021 deze lening ingelost, waardoor er geen AVU-gelden meer uitstaan.

5.2.4 Relatiebeheer

In het begrotingsjaar 2022 zullen naar verwachting geen belangrijke wijzigingen in de relatie met de BNG optreden.

5.2.5 BBV, Uniforme basisset van financiële kengetallen

Begroting 2022	**Verloop van de kengetallen**					
Kengetallen:	**Jaarrekening 2020**	**Begroting 2022**	**Begroting 2023**	**Begroting 2024**	**Begroting 2025**	**Begroting 2026**
netto schuldquote	0	0	0	0	0	0
netto schuldquote gecorrigeerd voor alle verstrekte leningen	0	0	0	0	0	0
solvabiliteitsratio	0	0	0	0	0	0
structurele exploitatieruimte	0	0	0	0	0	0
grondexploitatie	0	0	0	0	0	0
belastingcapaciteit	0	0	0	0	0	0

Bedragen x € 1000,00

5.2.*6 BBV, Inzicht in de toerekening van de rente aan de taakvelden*

Vanuit het taakveld *Treasury* dient inzichtelijk te worden gemaakt op welke wijze de toerekening van de rente aan de verschillende taakvelden geschiedt. Omdat de AVU-begroting slechts één taakveld betreft, wordt hiervoor verwezen naar de *Begroting van uitgaven en inkomsten* in hoofdstuk 2.

§5.3. Kasbeheer

Het kasbeheer wordt voortgezet in lijn met voorgaande jaren. De totale kosten volgens de begroting 2022 ad € 52.000.615 worden onder verrekening van overige inkomsten en rentebaten doorberekend aan deelnemende gemeenten door facturering middels voorschotnota's per kwartaal. Verschillen tussen het totaal van de voorschotnota's en het totaal af te rekenen bedrag worden met de betreffende gemeenten afgewikkeld na de vaststelling van de jaarrekening over 2022 door het Algemeen Bestuur.

§5.4. Organisatie

Naar verwachting zullen in 2022 geen aanpassingen plaatsvinden in de administratieve organisatie en interne controle, zoals vastgelegd in de " Verordening Financieel Beleid c.a.".

§5.5. Informatievoorziening

Naar verwachting zullen in 2022 geen aanpassingen plaatsvinden in de informatie en systemen voor het beheer van de treasuryfunctie.

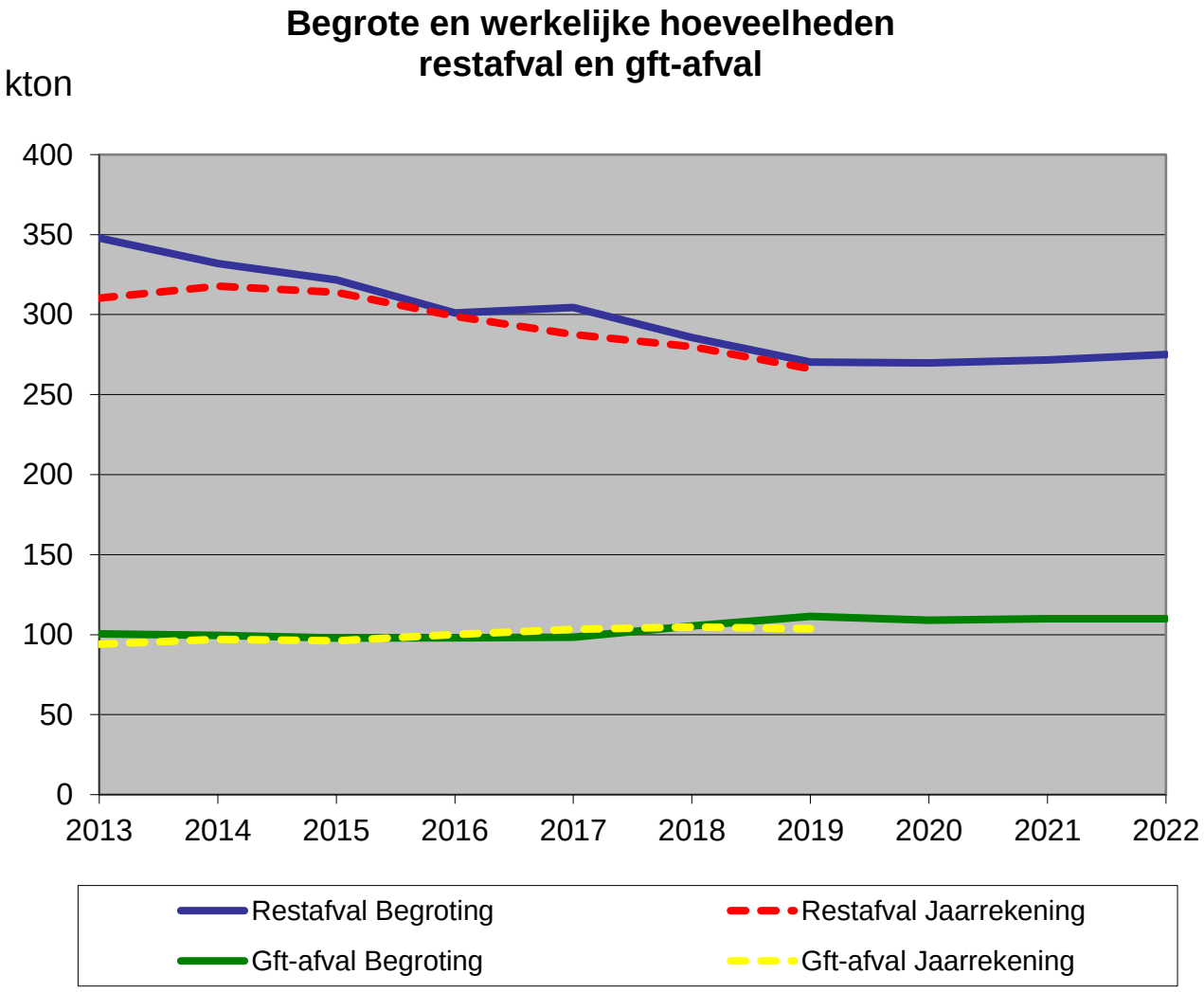
Soest, 16 juni 2021,

het Dagelijks Bestuur van de AVU,

De Secretaris, De voorzitter,

F.A. van Dijk G.J. Spelt

Grafiek : Ontwikkeling afvalhoeveelheden



Deel II: Productbegroting

Ter onderbouwing van de geraamde uitgaven in de Programmabegroting, worden in de productbegroting de gegevens verstrekt per product, zoals de geraamde hoeveelheden te verwerken afval, de tarieven per eenheid, specificatie van de beheerskosten, de toerekening aan de gemeenten en de vereveningsregeling.

Hoofdstuk 1: Uitgangspunten hoeveelheden

Tonnages voor AVU-deelnemers

Deelnemer	Overslagstation	H.H. rest-afval	H.H. Grof-afval	G.F.T. afval	Totaal
Regio I: Utrecht					
Bunnik	Utrecht	2.600	500	1.900	5.000
De Bilt	Utrecht	5.400	1.300	6.000	12.700
De Ronde Venen	Utrecht	8.800	900	4.700	14.400
Driebergen (U.H.)	Utrecht	1.290	290	2.700	4.280
Houten	Utrecht	6.900	1.300	5.400	13.600
IJsselstein	Utrecht	5.000	1.000	3.400	9.400
Lopik	Utrecht	1.950	600	1.900	4.450
Montfoort	Utrecht	2.200	330	1.900	4.430
Nieuwegein	Utrecht	13.500	1.600	4.200	19.300
Oudewater	Utrecht	1.300	150	1.550	3.000
Stichtse Vecht	Utrecht	12.000	1.800	5.800	19.600
Utrecht	Utrecht	91.100	10.400	13.700	115.200
Wijk bij Duurstede	Utrecht	3.000	380	3.150	6.530
Woerden	Utrecht	7.650	600	4.700	12.950
Regio II: Amersfoort					
Amersfoort	Amersfoort	27.500	4.000	11.500	43.000
Baarn	Amersfoort	3.500	600	3.300	7.400
Bunschoten	Amersfoort	1.500	1.300	2.800	5.600
Eemnes	Amersfoort	1.300	200	1.300	2.800
Leusden	Amersfoort	1.850	400	3.000	5.250
Maarn (U.H.)	Amersfoort	650	140	1.200	1.990
Soest	Amersfoort	6.100	1.100	6.700	13.900
Woudenberg	Amersfoort	900	40	2.100	3.040
Zeist	Amersfoort	10.100	1.800	7.200	19.100
Regio III: Veenendaal					
Amerongen (U.H.)	Ede	550	140	1.200	1.890
Doorn (U.H.)	Ede	1.750	360	1.500	3.610
Leersum (U.H.)	Ede	1.560	370	1.400	3.330
Renswoude	Ede	400	0	800	1.200
Rhenen	Ede	4.000	800	2.200	7.000
Veenendaal	Ede	7.450	2.800	7.800	18.050
Totaal Regio I: Utrecht		162.690	21.150	61.000	244.840
Totaal Regio II: Amersfoort		53.400	9.580	39.100	102.080
Totaal regio III: Veenendaal		15.710	4.470	14.900	35.080
Totaal-generaal		231.800	35.200	115.000	382.000

- *In de hoeveelheid te verwerken huishoudelijk restafval is rekening gehouden met een geraamd volume na te scheiden huishoudelijk restafval van 65.000 kTon (Utrecht, Nieuwegein).*
- *In deze begroting is voor het eerst het grof huishoudelijk restafval als een aparte deelstroom opgenomen.*

Hoofdstuk 2: Uitgangspunten tarieven

§1. Tarieven voor AVU-deelnemers

Op grond van artikel 30, lid 3 van de gemeenschappelijke regeling AVU zijn de tarieven voor overslag, transport en verwerken per afvalstoom voor alle gemeenten hetzelfde en gelijk aan het gewogen gemiddelde.

AVU-tarieven voor afvalverwerking

De begrotingstarieven voor het verbranden van restafval en na te scheiden restafval zijn gelijk en zijn voortgekomen uit de recente aanbesteding uit 2019/2020. Tevens is een apart tarief voor de verwerking van grof huishoudelijk afval van toepassing. De begrotingstarieven zijn berekend op basis van de kosten voor de verwerking van het huishoudelijk restafval, het na te scheiden restafval en het grof huishoudelijk restafval. Rekening houdend met een scheidingspercentage van 6% (NRA) en een hergebruikspercentage van 22% (GHA) wordt de afvalstoffenbelasting (begroot) à € 33,15 per ton ook in de begrotingstarieven verwerkt. Het verwerkingstarief voor het gft-afval is berekend op basis van de tarieven per regio inclusief de afvalstoffenbelasting over het als restafval verwerkte percentage, deze worden met ingang van 2022 jaarlijks geïndexeerd.

Afvalverwerkingstarieven in € per ton (exclusief afvalstoffenbelasting)	Restafval verbranden	Restafval nascheiden	Grof hh. afval	gft-afval
Regio Utrecht	82,00	82,00	201,49	64,75
Regio Amersfoort	82,00	82,00	201,49	64,75
Regio Veenendaal	82,00	82,00	201,49	64,75

AVU-tarieven voor overslag en transport

De tarieven voor overslag en transport van de overslaglocatie Utrecht komen voort uit de recente aanbesteding uit 2019. De tarieven voor overslag en transport door ROVA vanuit Amersfoort zijn (met als peiljaar 2019) geïndexeerd zoals gebruikelijk met een indexering van 2% per jaar. De tarieven voor overslag en transport door de BV Afvaloverslag vanuit Ede, zijn gebaseerd op de begrotingstarieven 2019 van de BV afvaloverslag, welke ook zijn geïndexeerd met 2% per jaar.

Tarieven voor overslag en transport in €/ton vanaf	Utrecht	Amersfoort	Ede
Huishoudelijk restafval naar AVR Rozenburg	17,08	-	-
Huishoudelijk restafval naar Attero Wijster		29,22	22,80
GFT-afval naar Attero Wijster	24,28	-	-
GFT-afval naar Attero Wilp	18,58	15,97	15,65
Grof huishoudelijk afval af Van Vliet Nieuwegein	17,08	-	-
Grof huishoudelijk afval naar Van Vliet Nieuwegein	-	15,67	15,60

Toelichting op de afvalstoffenbelasting :

In het Belastingplan 2019 wordt de afvalstoffenbelasting voor 2020 slechts geïndexeerd, en komt op € 32,55. Tevens is medegedeeld dat de tarieven in de jaren hierop volgend, zullen stijgen. Voor het begrotingsjaar 2021 hield de AVU rekening met een stijging van de afvalstoffenbelasting met € 5,00 per ton te verbranden afval, echter er is slechts geïndexeerd. Ook ziet het er naar uit dat in 2022 de indexatie wordt voorgezet. Dit betekent dat de hoeveelheid aangeboden restafval en het restant grof huishoudelijk afval dat na sortering wordt verbrand, met € 33,15 per ton zullen worden belast. Ten aanzien van het gft-afval geldt dat er per aangeleverde ton ongeveer 2% restanten worden verbrand

welke worden belast met de afvalstoffenbelasting. Wanneer blijkt dat de stijging van de afvalstoffenbelasting anders uitpakt, zal het verschil worden verrekend bij de eindafrekening over 2022, of indien nodig via een begrotingswijziging.

§2. *Kosten voor overslag, transport en verwerking van restafval en grof huishoudelijk restafval.*

Uitgaande van de door de gemeenten opgegeven hoeveelheden huishoudelijk restafval en grof huishoudelijk restafval (gezamenlijk ook : brandbaar afval) en de verschillende AVU-tarieven per regio voor overslag, transport en verwerking zijn de gewogen gemiddelde tarieven berekend en in de onderstaande tabel weergegeven :

Brandbaar afval	Hoeveelheid ton	Tarief 2022 € per ton	Kosten 2022 €
Regio I: Utrecht			
Huishoudelijk restafval O en T	162.690	17,42	2.834.320
Huishoudelijk restafval verwerken	162.690	116,00	18.871.610
Grof huishoudelijk restafval O en T	21.150	17,42	368.467
Grof huishoudelijk restafval verwerken	21.150	231,38	4.893.654
Regio II: Amersfoort			
Huishoudelijk restafval O en T	53.400	29,22	1.560.348
Huishoudelijk restafval verwerken	53.400	116,79	6.236.697
Grof huishoudelijk restafval O en T	9.580	15,67	150.119
Grof huishoudelijk restafval verwerken	9.580	231,38	2.216.605
Regio III: Veenendaal			
Huishoudelijk restafval O en T	15.710	22,80	358.188
Huishoudelijk restafval verwerken	15.710	116,79	1.834.804
Grof huishoudelijk restafval O en T	4.470	15,60	69.732
Grof huishoudelijk restafval verwerken	4.470	231,38	1.034.262
Totaal	267.000		40.428.805
Gemiddeld gewogen tarief huishoudelijk restafval		**136,74**	
Gemiddeld gewogen tarief grof huishoudelijk restafval		**248,09**	

- In dit tarief is de afvalstoffenbelasting inbegrepen.
- Restafval verbranden en nascheiden gaat voor hetzelfde tarief
- Conform het besluit van het Algemeen Bestuur van 1 juli 2020 wordt met ingang van 1 januari 2022 een apart tarief voor de verwerking van grof huishoudelijk afval in de begroting gehanteerd.

§3. Kosten voor overslag, transport en verwerking van gft-afval (excl. BTW)

Uitgaande van de door de gemeenten opgegeven hoeveelheden gft-afval en de verschillende AVU-tarieven per regio voor overslag, transport en verwerking zijn de gewogen gemiddelde tarieven berekend en in de onderstaande tabel weergegeven :

gft-afval	Hoeveelheid ton	Tarief 2022 € per ton	Kosten 2022 €
Regio I: Utrecht			
gft-afval O en T	61.000	23,02	1.404.305
gft-afval verwerken	61.000	66,05	4.028.745
Regio II: Amersfoort			
gft-afval O en T	39.100	15,97	624.427
gft-afval verwerken	39.100	66,05	2.582.360
Regio III: Veenendaal			
gft-afval O en T	14.900	15,65	233.185
gft-afval verwerken	14.900	66,05	984.071
Totaal	115.000		9.857.092
Gemiddeld gewogen tarief gft-afval		**85,71**	

Hoofdstuk 3: Uitgangspunten kosten

§1. Injectienaalden/oude medicijnen

Voor de begroting 2022 is uitgegaan van de werkelijke kosten in 2020. Op basis van de werkelijke kosten zijn in overleg met Stadsbedrijven Utrecht de tarieven aangepast. Er worden geen wijzigingen in de DVO en de regeling verwacht. Zie ook Programma 1. De verrekening met de gemeenten geschiedt op basis van het aantal tonnen brandbaar afval en gft-afval.

Kosten van de regeling (excl. BTW)	€ 265.000

§2. Infrastructurele kosten

Deze vergoeding is bestemd voor het gebruik van de wegen en infrastructuur rond de overlaadstations Utrecht en Nieuwegein. De vergoeding bestaat uit een vast bedrag dat ieder jaar wordt geïndexeerd voor inflatie. Rekening houdend met een inflatie van 2% per jaar wordt de vergoeding in 2022 € 74.534. Deze vergoeding wordt op basis van de aangeleverde tonnages verdeeld over de overslaglocaties Utrecht en Nieuwegein, en bedraagt € 64.400 voor Utrecht en € 10.134 voor Nieuwegein.

Kosten van de vergoeding (excl. BTW)	€ 74.534

§3. Sorteeranalyses

Jaarlijks worden 56 sorteeranalyses uitgevoerd, op basis van een meerjarige aanbesteding. De verrekening geschiedt op basis van het aantal sorteeranalyses per gemeente.

Kosten van de sorteeranalyses (excl. BTW)	€ 125.000

Hoofdstuk 4: Uitgangspunten beheerskosten

Specificatie AVU-beheerskosten (excl. BTW)

UITGAVEN			
1. Bestuurskosten			€ 500
2. *Personeelskosten*			
Salarissen incl. vakantiegelden,			€ 453.000
werkgeverslasten, e.d.	€ 346.000		
Financiële administratie	€ 70.000		
Mobiliteit	€ 35.000		
Representatie	€ 2.000		
3. Huisvestingskosten			€ 34.000
Huur	€ 19.500		
Servicekosten	€ 14.500		
4. Bureaukosten			
Bureaubenodigdheden/kantoorartikelen	€ 7.500	€ 14.500	
Kopieerapparatuur	€ 3.500		
Telefoonkosten	€ 3.000		
Porti kosten	€ 500		
5. Overige kosten			€ 146.000
Studie, symposia, e.d.	€ 5.500		
Onderzoek en adviezen	€ 100.000		
Accountant	€ 32.500		
Excursie deelnemers	€ 2.000		
Contributies	€ 6.000		
TOTAAL BEHEERSUITGAVEN			**€ 648.000**
INKOMSTEN			
7. Rente			€ 0
8. Aandeel in de beheerskosten voor papier- en glas-activiteiten en administratie pmd			€ 122.860
NETTO BEHEERSKOSTEN			€ 525.140

Deel III: Overige activiteiten welke de gemeenschappelijke regeling uitvoert.

Glas

Bijlage 1.3 geeft per gemeente een overzicht van de voor 2022 geraamde hoeveelheden en bijbehorende kosten en opbrengsten van de glasinzameling en de glasverwerking, inclusief de kosten voor de huur van de glascontainers.

Papier

Bijlage 1.4 geeft per gemeente een overzicht van de voor 2022 geraamde hoeveelheden en bijbehorende kosten en opbrengsten van de papierinzameling en de papierverwerking, inclusief de kosten van de huur van de papiercontainers.

Op het moment van het tot stand komen van deze begroting zijn de papieropbrengsten gemiddeld. Gezien de volatiele papiermarkt en de periode welke tot 2022 nog moet worden overbrugd, wordt met betrekking tot de papieropbrengst conservatief geraamd. De neerwaartse bijstelling welke ook al voor de voorliggende begrotingsjaren is gedaan, wordt aldus ook in 2022 doorgezet. Waar jarenlang werd gerekend met een theoretische papieropbrengst van € 78,00 per ingezamelde ton, wordt voor 2022 € 35,00 als uitgangspunt genomen. De extra sorteer- en schoonmaakkosten worden gemakshalve met de bonus verrekend, waardoor deze wordt begroot op gemiddeld € 10,00 per ton oud papier.

Administratie kunststof verpakkingen, drankenkartons en blik

Per 1 april 2020 zijn de post-collection-contracten voor pmd overgedragen aan RKN. Deze organisatie handelt de gehele verpakkingsketen vanaf de acceptatie op de overslaglocaties af met het Afvalfonds. Er wordt echter wel door de aangesloten organisaties, voorheen Combinatie-Oost, nu CirkelWaarde gebruik gemaakt van registratiesoftware ten behoeve van het gegevensbeheer. Tot en met maart 2020 was hiervoor en voor de overige administratie- en beheerskosten € 5,00 per vermarkte ton gesorteerd kunststof ter beschikking. Deze vergoeding wordt vanaf 1 april 2020 op basis van de vermarktingsgegevens van 2019 voor 2022 begroot op € 34.155.

Verhuur containers

Bijlage 1.5 geeft per gemeente een overzicht van de huurkosten van de pmd-, textiel-, papier- en glascontainers in 2022, inclusief risico- en onderhoudsdekking. Voorheen was de huur van de glascontainers in tabel 1.3 opgenomen.

Overdracht containers

De AVU is voornemens om, - echter pas na instemming van de betreffende deelnemende gemeenten -, de containers voor glas, papier, textiel en pdb aan de gemeenten over te dragen. Omdat de overdracht op het moment dat deze begroting tot stand komt nog niet is afgerond, zullen er voor meerdere gemeenten nog huurkosten worden opgenomen. Indien deze komen te vervallen, zullen deze met de betreffende gemeenten worden verrekend.

Bijlagen

Bijlage 1.1. : Raming ingezameld huishoudelijk afval, grof huishoudelijk afval en gft-afval in 2022 en bijbehorende kosten

Deelnemer	H.H.Rest-afval (ton)	H.H.Rest-afval	H.H.Grof-afval (ton)	H.H.Grof-afval	G.F.T. afval (ton)	G.F.T. afval	Totaal afval (ton)	Subtotaal afval (€)	Kosten medicijnen	Kosten infrastrc.	Beheer-kosten	Kosten Sorteer-analyses	Kosten verevening (€)	Totale kosten (€)
Kostprijs per ton		€ 136,74		€ 248,09		€ 85,71			€ 0,69	€ 0,20	€ 1,70	€ 2.273		
Bunnik	2.600	355.520	500	124.046	1.900	162.856	5.000	642.422	3.469	976	8.482	2.273	-572	657.049
De Bilt	5.400	738.388	1.300	322.520	6.000	514.283	12.700	1.575.190	8.810	2.478	21.543	4.545	-45.135	1.567.433
De Ronde Venen	8.800	1.203.298	900	223.283	4.700	402.855	14.400	1.829.436	9.990	2.810	24.427	4.545	-91.119	1.780.089
Driebergen (U.H.)	1.290	176.393	290	71.947	2.700	231.427	4.280	479.767	2.969	835	7.260	1.364	-7.613	484.582
Houten	6.900	943.495	1.300	322.520	5.400	462.855	13.600	1.728.869	9.435	2.654	23.070	4.545	-43.052	1.725.521
IJsselstein	5.000	683.692	1.000	248.092	3.400	291.427	9.400	1.223.211	6.521	1.834	15.946	4.545	-8.376	1.243.681
Lopik	1.950	266.640	600	148.855	1.900	162.856	4.450	578.351	3.087	868	7.549	2.273	-27.171	564.957
Montfoort	2.200	300.825	330	81.870	1.900	162.856	4.430	545.551	3.073	864	7.515	2.273	-5.668	553.609
Nieuwegein	13.500	1.845.969	1.600	396.947	4.200	359.998	19.300	2.602.914	13.389	3.766	32.739	6.818	33.126	2.692.752
Oudewater	1.300	177.760	150	37.214	1.550	132.856	3.000	347.830	2.081	585	5.089	2.273	-21.313	336.545
Stichtse Vecht	12.000	1.640.861	1.800	446.566	5.800	497.140	19.600	2.584.567	13.597	3.824	33.248	9.091	6.457	2.650.784
Utrecht	91.100	12.456.871	10.400	2.580.157	13.700	1.174.280	115.200	16.211.307	79.916	22.477	195.418	13.636	-70.694	16.452.061
Wijk bij Duurstede	3.000	410.215	380	94.275	3.150	269.999	6.530	774.489	4.530	1.274	11.077	2.273	-59.071	734.572
Woerden	7.650	1.046.049	600	148.855	4.700	402.855	12.950	1.597.759	8.984	2.527	21.968	6.818	-33.810	1.604.245
Sub-totaal	162.690	22.245.975	21.150	5.247.146	61.000	5.228.545	244.840	32.721.665	169.850	47.772	415.331	67.273	-374.010	33.047.880
Amersfoort	27.500	3.760.307	4.000	992.368	11.500	985.709	43.000	5.738.384	29.830	8.390	72.942	9.091	336.207	6.194.844
Baarn	3.500	478.584	600	148.855	3.300	282.856	7.400	910.295	5.134	1.444	12.553	4.545	7.775	941.746
Bunschoten	1.500	205.108	1.300	322.520	2.800	239.999	5.600	767.626	3.885	1.093	9.499	4.545	913	787.561
Eemnes	1.300	177.760	200	49.618	1.300	111.428	2.800	338.806	1.942	546	4.750	2.273	-5.757	342.561
Leusden	1.850	252.966	400	99.237	3.000	257.142	5.250	609.344	3.642	1.024	8.906	4.545	15.127	642.589
Maarn (U.H.)	650	88.880	140	34.733	1.200	102.857	1.990	226.469	1.380	388	3.376	1.364	766	233.744
Soest	6.100	834.104	1.100	272.901	6.700	574.283	13.900	1.681.288	9.643	2.712	23.579	4.545	50.847	1.772.614
Woudenberg	900	123.065	40	9.924	2.100	179.999	3.040	312.987	2.109	593	5.157	2.273	1.507	324.626
Zeist	10.100	1.381.058	1.800	446.566	7.200	617.140	19.100	2.444.763	13.250	3.727	32.400	9.091	-14.900	2.488.331
Sub-totaal	53.400	7.301.832	9.580	2.376.721	39.100	3.351.411	102.080	13.029.965	70.815	19.917	173.162	42.273	392.485	13.728.616

In dit overzicht kunnen afrondingsverschillen voorkomen.

Bijlage 1.1. : Raming ingezameld huishoudelijk afval, grof huishoudelijk afval en gft-afval in 2022 en bijbehorende kosten (vervolg)

Deelnemer	H.H.Rest-afval (ton)	H.H.Rest-afval	H.H.Grof-afval (ton)	H.H.Grof-afval	G.F.T. afval (ton)	G.F.T. afval	Totaal afval (ton)	Subtotaal afval (€)	Kosten medicijnen	Kosten infrastrc.	Beheer-kosten	Kosten Sorteer-analyses	Kosten verevening (€)	Totale kosten (€)
Kostprijs per ton		€ 136,74		€ 248,09		€ 85,71			€ 0,69	€ 0,20	€ 1,70	€ 2.273		
Amerongen (U.H.)	550	75.206	140	34.733	1.200	102.857	1.890	212.796	1.311	369	3.206	1.364	-7.346	211.699
Doorn (U.H.)	1.750	239.292	360	89.313	1.500	128.571	3.610	457.176	2.504	704	6.124	1.364	-23.844	444.028
Leersum (U.H.)	1.560	213.312	370	91.794	1.400	119.999	3.330	425.105	2.310	650	5.649	1.364	-16.083	418.994
Renswoude	400	54.695	0	0	800	68.571	1.200	123.266	832	234	2.036	2.273	5.122	133.763
Rhenen	4.000	546.954	800	198.474	2.200	188.570	7.000	933.998	4.856	1.366	11.874	2.273	-23.324	931.043
Veenendaal	7.450	1.018.701	2.800	694.658	7.800	668.568	18.050	2.381.927	12.522	3.522	30.619	6.818	47.002	2.482.409
Sub-totaal	15.710	2.148.161	4.470	1.108.971	14.900	1.277.136	35.080	4.534.268	24.336	6.845	59.507	15.455	-18.474	4.621.936
Totaal-generaal	231.800	31.695.967	35.200	8.732.838	115.000	9.857.092	382.000	50.285.897	265.000	74.534	648.000	125.000	0	51.398.431

In dit overzicht kunnen afrondingsverschillen voorkomen.

Bijlage 1.2. : Berekening van de verevening van de transportkosten in 2022

Deelnemer	Afval totaal tonnen	Rijtijd enkele reis minuten	Verevenings-kosten € per ton	Verevenings-regeling € per jaar
Regio I: Utrecht				
Bunnik	5.000	18,0	-0,11	-572
De Bilt	12.700	24,2	-3,55	-45.135
De Ronde Venen	14.400	29,2	-6,33	-91.119
Driebergen (U.H.)	4.280	21,0	-1,78	-7.613
Houten	13.600	23,5	-3,17	-43.052
IJsselstein	9.400	19,4	-0,89	-8.376
Lopik	4.450	28,8	-6,11	-27.171
Montfoort	4.430	20,1	-1,28	-5.668
Nieuwegein	19.300	14,7	1,72	33.126
Oudewater	3.000	30,6	-7,10	-21.313
Stichtse Vecht	19.600	17,2	0,33	6.457
Utrecht	115.200	18,9	-0,61	-70.694
Wijk bij Duurstede	6.530	34,1	-9,05	-59.071
Woerden	12.950	22,5	-2,61	-33.810
Regio II: Amersfoort				
Amersfoort	43.000	3,7	7,82	336.207
Baarn	7.400	15,9	1,05	7.775
Bunschoten	5.600	17,5	0,16	913
Eemnes	2.800	21,5	-2,06	-5.757
Leusden	5.250	12,6	2,88	15.127
Maarn (U.H.)	1.990	17,1	0,38	766
Soest	13.900	11,2	3,66	50.847
Woudenberg	3.040	16,9	0,50	1.507
Zeist	19.100	19,2	-0,78	-14.900
Regio III: Veenendaal				
Amerongen (U.H.)	1.890	24,8	-3,89	-7.346
Doorn (U.H.)	3.610	29,7	-6,61	-23.844
Leersum (U.H.)	3.330	26,5	-4,83	-16.083
Renswoude	1.200	10,1	4,27	5.122
Rhenen	7.000	23,8	-3,33	-23.324
Veenendaal	18.050	13,1	2,60	47.002
				0
Gewogen gemiddelde:		17,79		
Gemiddeld per ton betalen (+) of ontvangen (-)				
Tarief 2022	€ 16,64			

Uitgangspunten voor de vereveningsregeling

De transportkosten van de gemeenten naar de overslagstations worden verevend. De gemeenten met een meer dan (gewogen) gemiddelde rijtijd ontvangen een vergoeding terwijl de andere gemeenten betalen. Hierbij zijn de volgende uitgangspunten van toepassing.

De rijtijden zijn in 2018 opnieuw bepaald met de routeplanner Easy Travel. De kosten zijn gebaseerd op de tarieven van 2018, welke tevens zijn gespiegeld aan geïndexeerde tarieven van 2011. De tarieven van 2018 lagen in lijn met de geïndexeerde tarieven en zijn daarom als uitgangspunt gehanteerd.

De transportkosten zijn in 2018 als volgt gestandaardiseerd:

- belading per kraakperswagen: 7,77 ton
- bemensing per kraakperswagen: 1 chauffeur en gemiddeld 1,47 beladers
- kosten per uur: € 81,13 voor een kraakperswagen met chauffeur en € 26,08 voor een belader.

De standaardtransportkosten zijn dan € 15,38 per ton en per uur in 2018.

Rekening houdend met een indexering van 2% per jaar vanaf 2018 zijn de standaardtransportkosten in 2022 € 16,64 per ton en per uur.

Voorbeeldberekening gemeente Bunnik

Extra rijtijd t.o.v. gemiddelde: 17,79 - 18,0 =		0,21 minuten enkele reis Retour 0,42 minuten of 0,007 uur
Vergoeding verevening:	0,007 uur x € 16,64 = € 0,11 per ton.	
Verevening totaal:	€ 0,11/ton x 5.000 ton =	€ 550

In de tabel komen afrondingsverschillen voor als gevolg van de weergave van de berekende getallen. Er wordt namelijk gerekend met meer dan 2 cijfers achter de komma.

Bijlage 1.3. : Raming glasinzameling in 2022 en bijbehorende kosten en opbrengsten exclusief containers

Deelnemer	Ingezamelde hoeveelheid	Kosten Lediging, overslag en natransport	Administratie-kosten AVU	Glas-vergoeding	Saldo glasinzameling
	ton	(€)	(€ 0,66/ton)	(€)	(€)
Amersfoort	3.400	0	2.244	76.942	-74.698
Baarn	700	7.560	462	15.841	-7.819
Bunnik	400	4.320	264	9.052	-4.468
Bunschoten	500	0	330	11.315	-10.985
De Bilt	1.200	67.044	792	27.156	40.680
De Ronde Venen	1.100	61.457	726	24.893	37.290
Eemnes	270	15.085	178	6.110	9.153
Houten	1.120	62.574	739	25.346	37.968
IJsselstein	600	6.480	396	13.578	-6.702
Leusden	900	50.283	594	20.367	30.510
Lopik	265	14.806	175	5.997	8.984
Montfoort	370	20.672	244	8.373	12.543
Nieuwegein	1.200	12.960	792	27.156	-13.404
Oudewater	275	15.364	182	6.223	9.323
Renswoude	20	216	13	453	-223
Rhenen	500	27.935	330	11.315	16.950
Soest	1.300	14.040	858	29.419	-14.521
Stichtse Vecht	1.300	72.631	858	29.419	44.070
Utrecht	8.300	463.721	5.478	187.829	281.370
Utrechtse Heuvelrug	1.300	72.631	858	29.419	44.070
Veenendaal	1.300	14.040	858	29.419	-14.521
Wijk bij Duurstede	595	33.243	393	13.465	20.171
Woerden	1.150	64.251	759	26.025	38.985
Woudenberg	370	0	244	8.373	-8.129
Zeist	1.600	17.280	1.056	36.208	-17.872
Totaal-generaal	30.035	1.118.592	19.823	747.077	458.723

In dit overzicht kunnen afrondingsverschillen voorkomen. Een negatief saldo betreft een opbrengst voor de gemeente.

Bijlage 1.4. : Raming oud papierinzameling in 2022 en bijbehorende kosten en opbrengsten

Deelnemer	Ingezamelde hoeveelheid (ton)	Kosten inzameling (€)	Kosten garantieregeling (€)	Administratie kosten AVU (€)	Bonus Peute per ton € 10,00	Opbrengst per ton € 35,00	Saldo papierinzameling (€)
Amersfoort	7.000	0	0	4.620	70.000	245.000	-310.380
Baarn	1.300	5.849	915	2.041	13.000	45.500	-49.695
Bunnik	950	68.533	33.954	1.492	9.500	33.250	61.229
Bunschoten	1.150	0	0	759	11.500	40.250	-50.991
De Bilt	2.600	178.284	117.084	4.082	26.000	91.000	182.450
De Ronde Venen	2.600	198.146	105.748	4.082	26.000	91.000	190.976
Eemnes	500	74.525	370	785	5.000	17.500	53.180
Houten	2.685	170.818	87.317	4.215	26.850	93.975	141.525
IJsselstein	1.750	0	44.221	1.155	17.500	61.250	-33.374
Leusden	1.900	226.275	12.034	2.983	19.000	66.500	155.792
Lopik	1.050	16.309	42.688	1.649	10.500	36.750	13.396
Montfoort	150	23.333	0	236	1.500	5.250	16.818
Nieuwegein	2.700	0	0	1.782	27.000	94.500	-119.718
Oudewater	540	0	0	356	5.400	18.900	-23.944
Renswoude	260	0	0	172	2.600	9.100	-11.528
Rhenen	900	73.180	51.988	1.413	9.000	31.500	86.081
Soest	2.700	34.828	29.524	4.239	27.000	94.500	-52.908
Stichtse Vecht	2.950	132.021	0	4.632	29.500	103.250	3.903
Utrecht	9.950	0	0	6.567	99.500	348.250	-441.183
Utrechtse Heuvelrug	2.900	218.990	110.012	4.553	29.000	101.500	203.054
Veenendaal	3.150	30.938	7.626	4.946	31.500	110.250	-98.240
Wijk bij Duurstede	1.700	194.945	22.508	2.669	17.000	59.500	143.622
Woerden	2.350	3.276	2.032	3.690	23.500	82.250	-96.753
Woudenberg	650	0	0	429	6.500	22.750	-28.821
Zeist	3.400	82.513	39.268	5.338	34.000	119.000	-25.880
Totaal-generaal	57.785	1.732.764	707.290	68.882	577.850	2.022.475	-91.389

In dit overzicht kunnen afrondingsverschillen voorkomen. Een negatief saldo betreft een opbrengst voor de gemeente.

Bijlage 1.5. : Raming kosten huur-, onderhoud- en risico's containers 2022

Deelnemer	PMD (€)	Textiel (€)	Papier (€)	Glas (€)	Totaal (€)
Amersfoort	0	0	0	0	0
Baarn	0	0	0	3.342	3.342
Bunnik	0	0	0	4.195	4.195
Bunschoten	0	0	0	8.108	8.108
De Bilt	0	0	0	13.536	13.536
De Ronde Venen	0	7.793	0	22.351	30.144
Eemnes	0	0	0	1.280	1.280
Houten	0	7.447	0	42.262	49.709
IJsselstein	0	466	0	10.424	10.890
Leusden	391	0	0	853	1.244
Lopik	0	0	0	8.932	8.932
Montfoort	7.826	840	0	10.608	19.274
Nieuwegein	0	0	0	0	0
Oudewater	0	0	0	0	0
Renswoude	0	0	0	0	0
Rhenen	0	0	1.192	6.868	8.060
Soest	0	409	0	1.706	2.115
Stichtse Vecht	0	2.196	0	0	2.196
Utrecht	0	0	0	853	853
Utrechtse Heuvelrug	0	0	0	0	0
Veenendaal	0	0	0	0	0
Wijk Bij Duurstede	7.043	0	0	4.145	11.188
Woerden	0	0	0	8.105	8.105
Woudenberg	0	0	0	0	0
Zeist	7.825	0	0	9.698	17.523
Totaal	23.085	19.151	1.192	157.266	200.694

Bijlage 1.6. : Totale raming kosten 2022 per deelnemer

Deelnemer	Kosten brandbaar en gft afval en overige kosten (zie bijlage 1.1) (€)	Saldo glasinzameling (zie bijlage 1.3) (€)	Saldo papierinzameling (zie bijlage 1.4) (€)	Huurkosten containers (zie bijlage 1.5) (€)	Administratie PMD (RKN) (€)	Saldo (€)	Voorschotnota 4x per jaar (€)
Amersfoort	6.194.844	-74.698	-310.380	0	3.269	5.813.035	1.453.259
Baarn	941.746	-7.819	-49.695	3.342	838	888.413	222.103
Bunnik	657.049	-4.468	61.229	4.195	413	718.418	179.604
Bunschoten	787.561	-10.985	-50.991	8.108	1.672	735.366	183.841
De Bilt	1.567.433	40.680	182.450	13.536	2.299	1.806.398	451.599
De Ronde Venen	1.780.089	37.290	190.976	30.144	1.208	2.039.707	509.927
Eemnes	342.561	9.153	53.180	1.280	471	406.645	101.661
Houten	1.725.521	37.968	141.525	49.709	2.373	1.957.097	489.274
IJsselstein	1.243.681	-6.702	-33.374	10.890	802	1.215.297	303.824
Leusden	642.589	30.510	155.792	1.244	1.873	832.008	208.002
Lopik	564.957	8.984	13.396	8.932	875	597.143	149.286
Montfoort	553.609	12.543	16.818	19.274	598	602.842	150.710
Nieuwegein	2.692.752	-13.404	-119.718	0	0	2.559.630	639.907
Oudewater	336.545	9.323	-23.944	0	383	322.307	80.577
Renswoude	133.763	-223	-11.528	0	189	122.200	30.550
Rhenen	931.043	16.950	86.081	8.060	575	1.042.708	260.677
Soest	1.772.614	-14.521	-52.908	2.115	1.990	1.709.290	427.323
Stichtse Vecht	2.650.784	44.070	3.903	2.196	1.350	2.702.302	675.576
Utrecht	16.452.061	281.370	-441.183	853	0	16.293.101	4.073.275
Utrechtse Heuvelrug	1.793.047	44.070	203.054	0	2.991	2.043.162	510.791
Veenendaal	2.482.409	-14.521	-98.240	0	4.238	2.373.886	593.472
Wijk bij Duurstede	734.572	20.171	143.622	11.188	1.259	910.811	227.703
Woerden	1.604.245	38.985	-96.753	8.105	2.161	1.556.744	389.186
Woudenberg	324.626	-8.129	-28.821	0	784	288.461	72.115
Zeist	2.488.331	-17.872	-25.880	17.523	1.542	2.463.644	615.911
Totaal	51.398.431	458.723	-91.389	200.694	34.155	52.000.615	

Commissie Stad en Ruimte

Dossiernummer	939
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	1 april 2021
Agendapunt	9
Omschrijving	Raadsvoorstel Toekomst parkeergarage Springweg
ID	980
Behandelend ambtenaar	Bas Pickkers
Telefoon	6048008
E-mail	bas.pickkers@utrecht.nl
Datum collegebesluit	
Geocodering	Binnenstad
Thema	Ruimtelijke ordening
Portefeuillehouder	Wethouder Diepeveen
Beleidsveld	Grondzaken
Referendabel	Ja
Raadsadviseur (lijst)	Frank de Kok/Ruimtelijke Ontwikkeling, Vastgoed, Erfgoed/06-20011476

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Stad en Ruimte	18 maart 2021
Commissie Stad en Ruimte	**1 april 2021**
Gemeenteraad	8 april 2021

Voorgesteld besluit

Gemeente Utrecht

Voorstel aan de gemeenteraad

Toekomst van parkeergarage Springweg

Beleidsveld	Ruimte
Organisatieonderdeel	Ontwikkelorganisatie Ruimte
Opsteller	Bas Pickkers, Lode Messemaker
Kenmerk	6048008
Vergaderdatum Raad	Volgt
Geheim	Ja, gedeeltelijk
Bijlagen	Ja, 2 bijlagen

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

1. Akkoord te gaan met de volgende afspraken, zoals geformuleerd in het document “Toekomst van parkeergarage Springweg, dd. 28 oktober ‘20”:
   - vanaf 15 mei 2022 wordt de parkeergarage voor een periode van 2 jaar door Klépierre geëxploiteerd;
   - aansluitend wordt de parkeergarage 4 jaar door de gemeente Utrecht in eigen beheer in exploitatie genomen;
   - daarna wordt de garage na mei 2028 z.s.m. gesloopt;
   - verder krijgt de gemeente langdurig een faciliteit om 250 bewonersabonnementen uit te geven in garages van HC, waarvan 100 in parkeergarage Springweg tot aan de sloop in 2028.”
2. Het toekomstig exploitatieresultaat van de parkeergarage Springweg te koppelen aan het parkeervrij maken van de Oudegracht en het Janskerkhof conform nader door het college uit te werken voorstellen, in te dienen bij de Voorjaarsnota.

Burgemeester en wethouder van Utrecht,

De secretaris — De burgemeester,

Drs. G.G.H.M. Haanen — P.E.J. den Oudsten

Geheimhouding

Het college heeft permanente geheimhouding opgelegd op bijlage “Toekomst parkeergarage Springweg hoofdstuk 8 en 9, dd. 28 oktober ‘20” en op bijlage “Vaststellingsovereenkomst Klépierre inzake parkeergarage Springweg” op grond van artikel 55 lid 1, artikel 86 lid 2 en artikel 25 lid 2 Gemeentewet om redenen genoemd in artikel 10 lid 2 sub b en g Wet Openbaarheid van bestuur. De raad wordt separaat gevraagd deze geheimhouding op grond van artikel 25 lid 3 Gemeentewet in de eerstvolgende raadsvergadering te bekrachtigen.

Geheimhouding is nodig om het gemeentelijke financiële belang te beschermen en om onevenredige benadeling van de gemeente, dan wel onevenredige bevoordeling van derden te voorkomen. De informatie uit deze hoofdstukken en bijlagen is van financiële en juridische aard en kan door de huidige erfpachthouder worden gebruikt bij de onderhandelingen met de gemeente. Ingeval van openbaarmaking daarvan wordt de gemeente onevenredige benadeeld en Klépierre onevenredig bevoordeeld. Ook de risico-afwegingen, de conclusie en het gevraagd besluit zijn alleen voor de gemeente van financieel belang. Bekendheid van deze informatie kan het gemeentelijk belang schaden in dit voorliggende dossier, maar ook in toekomstige onderhandelingen (zoals bijvoorbeeld parkeergarage Paardenveld).

Samenvatting

Voorgesteld wordt om de garage vanaf mei 2022 voor een periode van 2 jaar door Klépierre te laten exploiteren, daarna nog 4 jaar in eigen beheer in exploitatie te nemen en aansluitend z.s.m. na mei 2028 te slopen. Met dit besluit wordt recht gedaan aan een afweging van belangen van ondernemers, omwonenden, de gemeente en overige belanghebbenden.

Context

Aanleiding

Parkeergarage Springweg is gerealiseerd in 1972 op basis van het verkeersplan van de Duitse verkeersdeskundige Feuchtinger. Dit plan voldoet niet meer aan de huidige ambities. De gemeente Utrecht staat op dit moment voor de keuze hoe de toekomst van de garage er uit kan gaan zien vanwege het aflopen van het erfpachtcontract medio 2022. Ter voorbereiding van de onderhandelingen met huidige erfpachter Klépierre zijn hiervoor drie scenario's ontwikkeld:

A. Voortzetting huidige erfpachtovereenkomst voor een langere periode;
B. Tijdelijke voortzetting van het erfpacht voor een periode van 8 jaar tot 2030.
C. Sloop van de garage na afloop van het huidige erfpachtcontract in 2022.

Om de scenario's te kunnen beoordelen zijn twee onderzoeken uitgevoerd en is naar de mening van verschillende stakeholders gevraagd.

Mobiliteitsonderzoek (zie informatieve bijlage 1)

Uit het mobiliteitsonderzoek van Royal Haskoning DHV dd. 24 mei 2019 blijkt dat de garage een duidelijke functie in het parkeersysteem van de Utrechtse binnenstad heeft. Voor vergunninghouders is echter voldoende ruimte in gemeentelijke garages. Voor bezoekers is voldoende ruimte in andere particuliere garages. Kortom, de Springweg-garage is wél nuttig, maar niet noodzakelijk.

Onderzoek naar Economische impact (zie informatieve bijlage 2)

Uit onderzoek van BRO dd. 22 januari 2020 naar de economische impact van de garage blijkt dat een mogelijke sloop van de Springweggarage beperkt negatieve financiële gevolgen kan hebben voor een deel van de ondernemers. Andere ondernemers kunnen profiteren van de verhoging van de verblijfskwaliteit en beleving in de omgeving. Uit interviews door BRO is gebleken dat slecht 1,3 % van de geïnterviewden in het onderzoeksgebied in parkeergarage Springweg geparkeerd staat.

Mening stakeholders

De huidige erfpachthouder Klépierre heeft een grote voorkeur voor scenario A waarin de huidige erfpachtovereenkomst met Klépierre voor langere tijd wordt voortgezet. CMU en de binnenstad-ondernemers willen dat het aantal gebouwde parkeerplaatsen in de binnenstad niet afneemt en dat parkeergarage Springweg behouden blijft. Veel omwonenden van de garage zijn een groot voorstander van scenario C, aangezien er veel overlast wordt ervaren als gevolg van stank, geluid en fijnstof.

Het voorstel zoals geformuleerd in de notitie "Toekomst parkeergarage Springweg" is een variant op Scenario B en tot stand gekomen na intensieve onderhandelingen met Klépierre.

Juridisch kader

Voor een toelichting op de juridische aspecten van het besluit verwijzen we naar Bijlage Toekomst parkeergarage Springweg, paragraaf 8.

Beoogd effect

Met dit voorstel wordt gezond stedelijk leven op termijn gerealiseerd in het gebied rondom de Strosteeg. Er wordt plaats gemaakt voor een nieuwe woonbuurt, die beter past in het stedelijk weefsel van de binnenstad. In de tussentijd worden gedurende 6 jaar voorzien in bewoners-parkeren, aangevuld met bezoekers-parkeren. De tijdelijke exploitatie van de garage zorgt voor extra draagvlak onder het besluit om de Oudegracht parkeervrij te maken.

Eerdere besluitvorming en informatievoorziening aan de raad

In het coalitieakkoord 2018-2022 Utrecht, ruimte voor iedereen is de ambitie opgenomen van stapsgewijze vermindering van het aantal parkeerplaatsen aan de Oudegracht en op het Janskerkhof en de rol van de parkeergarages aan de Springweg en het Paardenveld daarin.

Beslispunten, Argument(en) en Kanttekening(en)/Risico's

Beslispunt	
1	Akkoord te gaan met de volgende afspraken, zoals geformuleerd in het document "Toekomst van parkeergarage Springweg, dd. 28 oktober '20", : - vanaf 15 mei 2022 wordt de parkeergarage voor een periode van 2 jaar door Klépierre geëxploiteerd; - aansluitend wordt de parkeergarage 4 jaar door de gemeente Utrecht in eigen beheer in exploitatie genomen; - daarna wordt de garage na mei 2028 z.s.m. gesloopt; - verder krijgt de gemeente langdurig een faciliteit om 250 bewonersabonnementen uit te geven in garages van HC, waarvan 100 in parkeergarage Springweg tot aan de sloop in 2028.."
Argumenten	
1.1	<u>De parkeergarage past volgens de huidige bereikbaarheidsvisie niet op de huidige locatie.</u>
	De garage staat midden in het historische centrum, dat het primaire domein is van voetgangers en fietsers Deze positie leidt tot ongewenste autoverkeersintensiteit binnen de singels, wat op langere termijn niet meer passend is. Stedenbouwkundig is de maat en schaal volledig afwijkend en niet passend in de historische binnenstad.
1.2	<u>Uit onderzoek van Royal Haskoning DHV blijkt dat er voor bezoekers en bewoners voldoende alternatieven zijn.</u>
	Volgens Royal Haskoning DHV is de parkeergarage wél nuttig, maar niet noodzakelijk; Er zijn voor bezoekers voldoende alternatieven in gemeentelijke garages. Voor bewoners zijn deze alternatieven beschikbaar in gemeentelijke en belanghebbenden-Garages. Zie voor een verdere toelichting de bijlage RH-DHV Nut en noodzaak parkeergarage Springweg, dd. 24 mei '19.
1.3	<u>Uit onderzoek van advies- en ontwerpbureau BRO blijkt dat het effect van een mogelijke sloop van de parkeergarage voor het grote merendeel van de publieksgerichte voorzieningen in het onderzoeksgebied beperkt zal zijn.</u>
	Voor de meeste van de negen onderzochte deelgebieden rondom de parkeergarage Springweg geldt dat er maar weinig bedrijven zijn die in sterke mate afhankelijk zijn van de garage.
1.4	<u>Omwonenden hebben aangegeven veel overlast te ervaren op het gebied van stank, geluid en fijnstof en zijn voor sloop van de parkeergarage.</u>
	Daarmee wordt, weliswaar op middellange termijn, tegemoet gekomen aan de klachten van omwonenden die overlast ervaren van stank, geluid en fijnstof.
1.5	<u>In de tijdelijke exploitatieperiode van 6 jaar kan parkeergarage Springweg een rol spelen voor de ontwikkeling van draagvlak voor het invoeren van een parkeervrije Oudegracht.</u>
	Separaat loopt een onderzoek naar het parkeervrij maken van de Oudegracht. Alhoewel het niet strikt noodzakelijk is om parkeergarage Springweg in te zetten voor belanghebbenden parkeren, kan het wel van belang zijn om in een overgangsperiode het wél mogelijk te maken voor bewoners om daar te parkeren. Hierdoor kan het parkeervrij maken van de Oudegracht worden versneld.
1.6	<u>Ondernemers kunnen zo anticiperen op de voorziene sloop in 2028.</u>
	In de tijdelijke exploitatieperiode van 6 jaar worden de ondernemers in de zuidelijke binnenstad niet benadeeld door een de keuze voor een acuut sloop-scenario. Veel ondernemers vrezen een terugloop van klandizie zodra de Springweg-garage wordt gesloopt. Ondernemers stellen dat met name de klanten die veel besteden met de auto komen. Gedurende 6 jaar wordt gewaarborgd dat de parkeervoorziening aanwezig blijft. Aansluitend zal vanuit de grondexploitatie van de herontwikkeling € 50.000,= worden vrijgemaakt voor een verbetering van de bewegwijzering naar en de vindbaarheid van de andere garages.

1.7	Het akkoord met Klépierre is financieel aantrekkelijker dan scenario C (sloop in 2022).
	De gemeentelijke exploitatieperiode van 2024 tot 2028 geeft ruimte om de vergoeding voor de opstallen aan Klépierre af te boeken naar nul.Daardoor wordt de start van de grondexploitatie van de woningontwikkeling niet belast met deze kosten.
1.8	Het akkoord met Klépierre voorkomt langdurige gerechtelijke procedures met een onzekere uitkomst.
	Bij een keuze voor scenario A of B waarbij Klépierre niet betrokken is, zal Klépierre altijd een gerechtelijke procedure starten om de keuze van de gemeente aan te vechten. In een dergelijke procedure is de uitkomst onzeker en deze kan veel tijd in beslag nemen. Hierbij dient de kanttekening te worden geplaatst, dat indien de gemeente de parkeergarage opnieuw langdurig in erfpacht zou uitgeven, deze uitgifte aanbestedingsplichtig zou zijn. Om dit te voorkomen is gekozen voor een kortlopende uitgifte waarvan de waarde blijft binnen een grens die ruimte geeft voor onderhandse aanbesteding. Daarbij is er tevens toepassing gegeven aan de afwijkingsgrond dat er vanwege technische redenen alleen aan een aangewezen partij kan worden gegund, in dit geval aan Klepierre.
1.9	Ook als we op langere termijn en op grotere schaal parkeerplaatsen willen opheffen in de binnenstad hebben we genoeg alternatieven ná 2028:
	De aanvullende afspraak met Klépierre, waardoor er 250 extra parkeerplaatsen beschikbaar komen in HC garages tegen gemeentelijke tarieven, geeft meer alternatieve mogelijkheden. Ook na sluiting van de Springweg-garage blijft deze toezegging van 250 plaatsen van kracht in Rijnkade en andere HC-garages. Verder kan parkeergarage Paardenveld, afhankelijk van de te maken keuze na afloop van het huidige erfpachtcontract in 2023, een rol spelen bij het verruimen van mogelijkheden voor bewonersparkeren. En we zien dat het autobezit onder binnenstadbewoners de laatste jaren is afgenomen ten gunste van het gebruik van openbaar vervoer, fiets en deelauto's.
Kanttekeningen/Risico's	
1.1	De opbrengsten van scenario A (Voortzetting huidige erfpacht voor een langere periode)
	zijn hoger dan het voorstel zoals omschreven in de notitie "Toekomst parkeergarage Springweg".
	Indien we willen kiezen voor de maximale opbrengst dan is scenario A het beste scenario. Maar in deze casus is de maximale opbrengst niet de doorslaggevende factor.
1.2	De ondernemers van de binnenstad willen géén afname van de gebouwde parkeerplaatsen.
	De binnenstadondernemers vrezen een terugloop van klandizie indien de gebouwde parkeervoorzieningen worden verminderd, door de sloop van parkeergarage Springweg. Zij hebben dit geuit via een recent uitgebracht pamflet van Centrum Management Utrecht. In de afgelopen jaren zijn er echter juist onder Hoog Catharijne veel extra parkeerplaatsen bijgekomen, aanzienlijk meer dan er nu verdwijnen met het slopen van de parkeergarage Springweg in 2028.
1.3	92% van de geïnterviewde ondernemers zegt dat hun klandizie parkeergarage Springweg gebruikt.
	Slechts 8% van de ondernemers geeft aan dat er weinig klanten zijn die gebruik maken van de Springweg-garage. Dit betreft voornamelijk horeca-vestigingen, verspreid over het onderzoeksgebied. Uit onderzoek van Royal Haskoning DHV blijkt echter dat slechts 1,3 % van de binnenstadbezoekers gebruik maakt van parkeergarage Springweg.
1.4	Gedurende de periode van 2022 tot 2028 zullen de omwonenden nog overlast ervaren van de parkeergarage.
	De omwonenden van garage Springweg geven nadrukkelijk aan veel overlast te ondervinden van de garage in de vorm van stank, geluid en fijnstof.
1.5	Op korte termijn worden er geen woningen toegevoegd, iets dat vanuit RSU en de woonvisie wél zeer gewenst is.

	In scenario C (sloop in 2022) worden er woningen toegevoegd aan de binnenstad. Het toevoegen van deze woningen wordt dit akkoord opgeschoven tot ná 2028. Daarmee wordt prioriteit gegeven aan de beschikbaarheid van de garage boven het realiseren van woningen op korte termijn.
Beslispunt	
2	In lijn met het coalitieakkoord het toekomstig exploitatieresultaat van de parkeergarage Springweg te koppelen aan het parkeervrij maken van de Oudegracht en het Janskerkhof conform nader door het college uit te werken voorstellen, in te dienen bij de Voorjaarsnota.
Argumenten	
2.1	Dit besluit doet recht aan de afspraken hierover in het coalitieakkoord.
	In het coalitieakkoord is immers het volgende afgesproken: *"We willen stapsgewijs het aantal parkeerplaatsen verminderen aan de Oudegracht en op het Janskerkhof. Er komen toegankelijke looproutes, fietsparkeerplekken, bankjes en groen voor terug. We onderzoeken de komende periode hoe dit kan worden gerealiseerd en of de parkeergarages aan de Springweg en het Paardenveld daarvoor benut kunnen worden. Hiermee kunnen we autoparkeren faciliteren voor omwonenden met een straatvergunning. Ook biedt dit ruimte voor fietsparkeren en verschillende vormen van deelmobiliteit, de resterende plekken kunnen dan worden gebruikt voor bezoekersparkeren."*

Financiën
Voor een toelichting op de financiële aspecten van het besluit verwijzen we naar Bijlage Toekomst parkeergarage Springweg, paragraaf 9.

Vervolg
Aansluitend aan het raadsbesluit zal de Vaststellingsovereenkomst met Klépierre worden getekend.

Na het raadsbesluit over de Toekomst van parkeergarage Springweg zal Visie Strosteeg voor goedkeuring worden voorgelegd aan de Raad. Visie Strosteeg geeft een kijk op de mogelijke herontwikkeling van het gebied na sloop van de garage en biedt tot aan 2028 een toetsingskader voor toekomstige ontwikkelingen in de directe omgeving van de parkeergarage. De plannen van de huidige initiatiefnemer Ered, die eigenaar is van de locatie direct ten zuiden van de garage, zullen in de Visie Strosteeg worden opgenomen.

Participatie
Tijdens een veldexcursie op 23 april 2019 hebben ca. 50 omwonenden, verschillende ondernemers en enkele belangrijke stakeholders zoals Klépierre en Hotel Karel V, kennis genomen van de start van Visie Strosteeg. Met vertegenwoordigers van CMU zijn diverse gesprekken gevoerd in juni en augustus '19. Op 1 oktober 2019 heeft een presentatie plaatsgevonden voor ca. 25 ondernemers die aangesloten zijn bij CMU en een zaak hebben in de directe omgeving van de garage.

Communicatie
Na een besluit van het College van B&W om het voorstel "Toekomst parkeergarage Springweg voor te leggen aan de gemeenteraad worden de belangrijkste stakeholders op de volgende wijze geïnformeerd:
- Huidige erfpachthouder Klépierre per ambtelijke brief.
- Centrum Management Utrecht per ambtelijke mail.
- Karel V per ambtelijke mail.
- Renac BV per ambtelijke mail.
- Omwonenden per wijkbericht.
- Media via een persbericht.

Referendabel
Het voorstel is wel referendabel.

Bijlagen

Bijlagen besluitvorming:
- Toekomst parkeergarage Springweg hfst. 1 t/m 7, dd. 28 oktober ‘20
- GEHEIM - Toekomst parkeergarage Springweg hfst. 8 en 9, dd. 28 oktober ’20

Bijlagen informatief:
- Raadsbrief Ruimtelijke Ontwikkelingen Strosteeg
- Hoofdlijnenplanning Visie Strosteeg
- RH-DHV Nut en noodzaak parkeergarage Springweg, dd. 24 mei ‘19.
- BRO Eindrapport Economische Impactanalyse Springweggarage Utrecht, dd. 22 januari ‘20.
- GEHEIM - Concept vaststellingsovereenkomst parkeergarage Springweg, dd. 18 oktober ’20

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

Gemeente Utrecht

Aan de gemeenteraad

Behandeld door	L. Messemaker	**Datum**	20 november 2020
Doorkiesnummer	030 - 286 6919	**Kenmerk**	8080279
E-mail	lode.messemaker@utrecht.nl	**Onderwerp**	Ruimtelijke ontwikkelingen Strosteeg
Bijlage(n)	Hoofdlijnenplanning Visie Strosteeg	**Beleidsveld**	Ruimtelijke ontwikkeling, Grondzaken

Geachte leden van de raad,

Graag informeren wij u over de voortgang van Visie Strosteeg. Op 22 maart 2019 hebben wij u in een raadsbrief op de hoogte gebracht van de start van dit traject. Het project Visie Strosteeg is inmiddels in drie deelprojecten onderverdeeld, namelijk het besluit over de toekomst van parkeergarage Springweg, het opstellen van een ruimtelijke Visie Strosteeg en het vaststellen van een Intentiedocument (IDOC) voor het bouwplan Strosteeg 18-36.

Toekomst parkeergarage Springweg

De erfpachtovereenkomst met de huidige erfpachter Klépierre van de parkeergarage Springweg loopt af op 15 mei 2022. De gemeente en erfpachter zijn sinds december 2018 met elkaar in gesprek over de toekomst van de garage. Na het ontwikkelen van diverse scenario's en na uitvoerige onderhandelingen met Klépierre hebben wij een principeakkoord bereikt omtrent de toekomst van parkeergarage Springweg: Vanaf 15 mei 2022 zal de parkeergarage voor een periode van 2 jaar nog door Klépierre wordt geëxploiteerd. Aansluitend zal de garage 4 jaar door de gemeente Utrecht in eigen beheer worden geëxploiteerd en na mei 2028 zal de garage uit exploitatie worden genomen en z.s.m. worden gesloopt. Tevens krijgt de gemeente langdurig een faciliteit om 250 bewonersabonnementen uit te geven in garages van Hoog Catharijne, waarvan 100 in parkeergarage Springweg tot aan de sloop in 2028. Een raadsvoorstel met deze strekking is ter besluitvorming op 17 november aan uw raad aangeboden. Hiermee ontstaat tevens de mogelijkheid om de parkeergarage Springweg en de garages van Hoog Catharijne in te zetten voor bewoners-parkeren als alternatief voor parkeren op straat, bijvoorbeeld op de Oudegracht. Over het raadsvoorstel m.b.t. het opheffen van parkeerplaatsen in de binnenstad heeft u op 24 november a.s. een raadsinformatiebijeenkomst gepland.

Visie Strosteeg

Nu er een besluit over de toekomst van parkeergarage Springweg in voorbereiding is, willen wij ons ook uitspreken over de toekomst van het gebied ná de voorgenomen sloop van de garage. Daarom hebben wij voor het gebied rondom de garage een ruimtelijke Visie Strosteeg opgesteld. Deze visie

heeft als doel om inzicht te geven in de gewenste ruimtelijke ontwikkeling na de sloop van de garage. Maar hij geeft ook een kader voor ruimtelijke initiatieven in de nabijheid van de garage tot aan het moment van sloop in 2028. En als laatste dient hij om te toetsen of het Bouwplan Strosteeg 18-36 (ten zuiden van de garage) zich zowel kan verhouden tot een stedenbouwkundige situatie mét en zónder parkeergarage Springweg.
Wij hebben besloten een concept van deze Visie Strosteeg ter inzage te leggen, gedurende een periode van 6 weken. Na de terinzagelegging en de verwerking van de zienswijzen wordt de definitieve Visie Strosteeg door ons college aan uw raad ter vaststelling aangeboden.

Intentiedocument Strosteeg 18-36
Voor het terrein direct gelegen ten zuiden van de parkeergarage Springweg (Strosteeg 18-36) heeft initiatiefnemer Ered BV de gemeente benaderd om op het voormalige terrein van Abels Drukkerij een woningbouwplan te realiseren. Met deze ontwikkeling wil de initiatiefnemer ca. 37 huurappartementen toevoegen aan de Utrechtse woningvoorraad. Twaalf van deze woningen bestaan uit sociale huurwoningen die in het bezit komen van Mitros. De locatie heeft al meer dan 20 jaar de bestemming Woongebied – Uit werken 1 (WG-U1). Deze bestemming bepaalt dat woningbouw mogelijk is indien het bouwplan past binnen de uitwerkingsvoorwaarden. Daarvoor moet een Uitwerkingsplan gemaakt worden om uiteindelijk een omgevingsvergunning te verkrijgen voor de realisatie van het bouwplan. Het vaststellen van het Uitwerkingsplan en het verlenen van een omgevingsvergunning voor dit bouwplan is een collegebevoegdheid.

Wij hebben het Intentiedocument (IDOC) voor het bouwplan Strosteeg 18-36 vastgesteld. Dit betekent dat de gemeente haar medewerking verleent aan het opstellen van een Uitwerkingsplan door de initiatiefnemer. Zij is daartoe ook door de initiatiefnemer in het najaar van 2018 gesommeerd via een ingebrekestelling. De gemeente heeft namelijk niet alleen een uitwerkingsbevoegdheid maar ook een uitwerkingsplicht. Met de initiatiefnemer is tevens een Intentie- en plankostenovereenkomst (IPOK) gesloten. Wij zijn van mening dat het bouwplan passend is in de huidige situatie mét parkeergarage Springweg, maar ook in de nieuwe situatie na 2028 zónder garage. De concept Visie Strosteeg toont dit nadrukkelijk aan.

Wij hopen u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

INDICATIEVE HOOFDLIJNENPLANNING VISIE STROSTEEG

26 oktober 2020

2020: Q1 jan feb mrt | Q2 apr mei jun | Q3 jul aug sep | Q4 okt nov dec
2021: Q1 jan feb mrt | Q2 apr mei jun | Q3 jul aug sep | Q4 okt nov dec

Legenda
- gezamenlijke informatiebijeenkomst in november (datum volgt)
- mijlpaal
- mijlpaal politieke besluitvorming (genoemde data onder voorbehoud)
- mogelijke startmoment bouw

Toekomst p-garage Springweg

Onderhandeling Klépierre | Bestuurs-advies | Besluitvorming | Referendabel

9 Staf WGRO; 24 College; i gezamenlijke informatiebijeenkomst; RIB *mogelijk*; Cie; Raad

Visie Strosteeg

Opstellen Visie Strosteeg | Bestuurs-advies | College | Ter inzage 25-11 tot 6-1 | Ziensw. verw. en bestuursadvies | Besluitvorming raad | Referendabel

9 Staf WGRO; 24 College; i gezamenlijke informatiebijeenkomst; Staf WGRO College; RIB *mogelijk*; Cie; Raad

Let op: kerstvakantie! Evt. langer ter inzage.

Bouwplan Strosteeg 18-36

Vaststellen IPOC/IDOK

Opstellen IPOC / IDOK | Bestuurs-advies | College IPOC/IDOK | Uitw.plan en anterieure overeenkomst opstellen | College | Ter inzage | Ziensw. verw. en bestuursadvies | College | Publicatie | Beroepsperiode

9 Staf WGRO; 24 College; i gezamenlijke informatiebijeenkomst; Staf WGRO College; Staf WGRO College; Sluiten anterieure overeenkomst; Vroegst onherroepelijk

Start omgevingswet

Toetsen omgevingsvergunning *op basis van definitief ontwerp* | Publicatie en bezwaarperiode

Aanvraag omgevings-vergunning; Afgifte omgevings-vergunning; Vroegste start bouw; Vroegst onherroepelijk

Aan deze planning kunnen geen rechten worden ontleend. Hij is voor communicatieve doeleinden bedoeld.

Royal HaskoningDHV
Enhancing Society Together

Gemeente Utrecht

RAPPORT

Nut en noodzaak parkeergarage Springweg

Kaders visie Strosteeg

Klant: Gemeente Utrecht

Referentie: BG5910TPRP1905240930
Status: Finale versie/1.0
Datum: 24 mei 2019



HASKONINGDHV NEDERLAND B.V.

Laan 1914 no.35
3818 EX AMERSFOORT
Transport & Planning
Trade register number: 56515154

+31 88 348 20 00 **T**
+31 33 463 36 52 **F**
info@rhdhv.com **E**
royalhaskoningdhv.com **W**

Titel document:	Nut en noodzaak parkeergarage Springweg
Ondertitel:	Nut en noodzaak parkeergarage Springweg
Referentie:	BG5910TPRP1905240930
Status:	1.0/Finale versie
Datum:	24 mei 2019
Projectnaam:	Visie Strosteeg
Projectnummer:	BG5910
Auteur(s):	Erik Groot Karsijn, Jelmer Droogsma

Opgesteld door:	Erik Groot Karsijn
Gecontroleerd door:	Jon van Dijk
Datum/Initialen:	9 mei 2019 / JvD
Goedgekeurd door:	
Datum/Initialen:	

Classificatie

Alleen voor intern gebruik

Disclaimer

No part of these specifications/printed matter may be reproduced and/or published by print, photocopy, microfilm or by any other means, without the prior written permission of HaskoningDHV Nederland B.V.; nor may they be used, without such permission, for any purposes other than that for which they were produced. HaskoningDHV Nederland B.V. accepts no responsibility or liability for these specifications/printed matter to any party other than the persons by whom it was commissioned and as concluded under that Appointment. The integrated QHSE management system of HaskoningDHV Nederland B.V. has been certified in accordance with ISO 9001:2015, ISO 14001:2015 and OHSAS 18001:2007.

Inhoud

1	**Inleiding**	**1**
1.1	Aanleiding	1
1.2	Vraag aan Royal HaskoningDHV	1
2	**Nut parkeergarage Springweg**	**2**
2.1	Bezetting Springweggarage	2
2.2	Motieven gebruik Springweggarage	3
2.3	Conclusies	5
3	**Noodzaak Springweggarage**	**6**
3.1	Ontwikkelingen parkeervrij maken Oudegracht	6
3.2	Bezetting alternatieve parkeerlocaties in omgeving	8
3.3	Beschikbaarheid alternatieven bij opheffen Springweg	9
3.4	Kosten parkeren alternatieve parkeerlocaties	9
3.5	Conclusies	10
4	**Planologische kaders bij sloop parkeergarage**	**11**
4.1	Planologisch-juridische kaders	11
4.2	Bestaande beleidskaders	11
5	**Conclusies**	**13**

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Aan de Strosteeg 83 in Utrecht ligt de parkeergarage Springweg, met 409 parkeerplaatsen. Er is een aantal ontwikkelingen met betrekking tot deze parkeergarage:

- Er dienen zich diverse ruimtelijke initiatieven aan in het gebied rondom de parkeergarage.
- De erfpachtovereenkomst van de grond onder de parkeergarage loopt af in 2022.
- Gemeente heeft de ambitie uitgesproken om onder andere de nabijgelegen Oudegracht parkeervrij te maken.

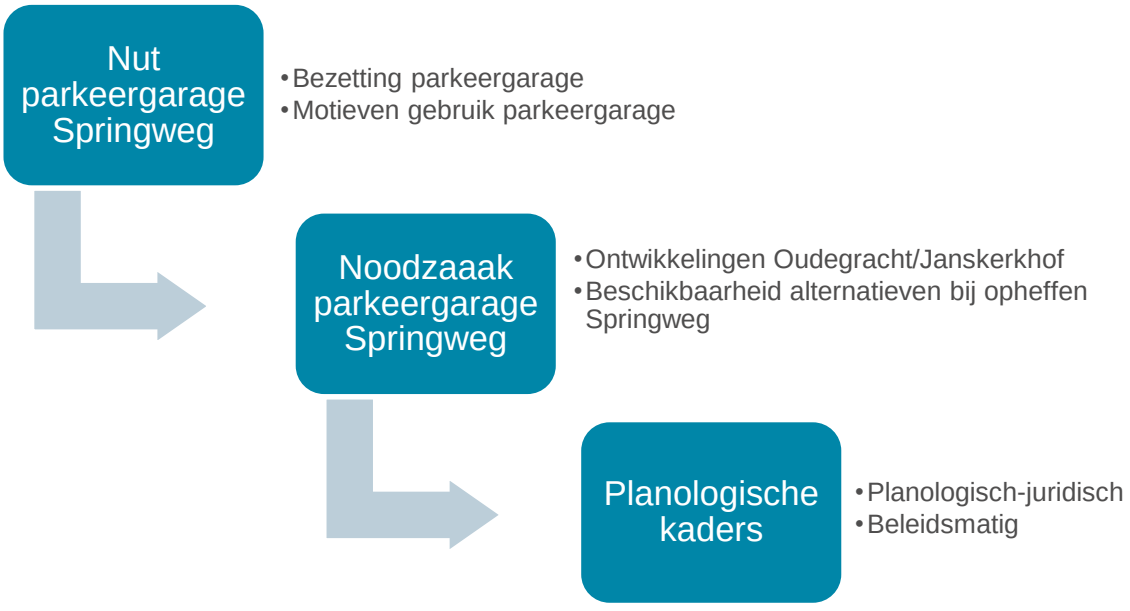
Dit is voor de gemeente reden om een samenhangende visie voor het gebied en garage te ontwikkelen, die als basis kan dienen voor toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen. Startpunt van deze visie is het verkrijgen van zicht op het nut en de noodzaak van de parkeergarage Springweg binnen het huidige verkeer- en parkeersysteem en de binnen de ambitie om de Oudegracht parkeervrij te maken.

1.2 Vraag aan Royal HaskoningDHV

Royal HaskoningDHV is gevraagd om een mobiliteitsonderzoek uit te voeren naar de mogelijkheden om de ambitie uit het coalitieakkoord om Oudegracht en Janskerkhof parkeervrij te maken. Parallel daaraan is de vraag voorgelegd om het nut en de noodzaak van de parkeergarage Springweg nader te onderzoeken. De vraag is tweeledig:

- Wat is de rol van de parkeergarage Springweg binnen het huidige systeem
- Wat is de mogelijke rol van de parkeergarage Springweg bij het parkeervrij maken van de Oudegracht

Om de vraag te beantwoorden zijn de volgende stappen doorlopen. De opbouw van voorliggende rapportage volgt deze stappen.



2 Nut parkeergarage Springweg

Dit hoofdstuk beschrijft het huidige gebruik van de parkeergarage Springweg, gebaseerd op bezettingscijfers en interviews.

2.1 Bezetting Springweggarage

Met behulp van de website http://openparking.nl/ is de bezetting van de parkeerplaatsen in de Springweggarage in maart 2019 achterhaald. De betrouwbaarheid van deze data kan niet worden gecontroleerd en moet zodoende met enige voorzichtigheid geïnterpreteerd te worden.

In Tabel 1 is voor een aantal tijdvensters op de werk- en weekenddag de gemiddelde bezetting weergegeven. De *gemiddelde* bezetting geeft een goed beeld van het normale gebruik van de parkeergarage.

Tabel 1: Gemiddelde bezetting Springweggarage (maart 2019).

		Werkdag		Weekenddag	
Periode	**Capaciteit**	**pp bezet**	**%**	**pp bezet**	**%**
Nacht 1-5	409	34	8%	53	13%
Ochtend 10-13	409	199	49%	207	51%
Middag 13-16	409	227	56%	260	64%
Avond 18-21	409	241	59%	204	50%

De Springweggarage wordt op alle dagen overdag en ’s avonds goed gebruikt. De gemiddelde bezetting schommelt tussen 50% en 60%, met als drukste moment de weekend middag (64% bezet). In de nacht wordt de garage weinig gebruikt. Op werkdagen is de bezetting in de nacht 8% en in het weekend 13%.

Het is ook zinvol om een beeld te krijgen van piekbelastingen, ofwel de *maximale* bezetting. Tabel 2 toont daarom een overzicht van de maximaal gemeten bezetting op een aantal tijdvensters op de werk- en weekenddag in maart 2019.

Tabel 2: Maximale bezetting Springweggarage (maart 2019).

		Werkdag		Weekenddag	
Periode	**Capaciteit**	**pp bezet**	**%**	**pp bezet**	**%**
Nacht 1-5	409	51	12%	88	22%
Ochtend 10-13	409	230	56%	255	62%
Middag 13-16	409	251	61%	292	71%
Avond 18-21	409	269	66%	228	56%

De hoogste bezetting in maart 2019 heeft plaatsgehad op een middag in het weekend. Toen waren 292 van de 409 parkeerplaatsen (71%) bezet.

Gedurende de hele week bedraagt de maximale parkeerdruk overdag en ’s avonds meer dan 50%. In de nachturen wordt de garage minder goed gebruikt, met een maximale bezetting van 12% op werkdagen en 22% in de weekenden. Dat impliceert dat de Springweggarage weinig door bewoners wordt gebruikt. De hogere bezetting in het weekend wordt vermoedelijk verklaard door gebruik door bezoekers van functies in de binnenstad (o.a. horeca en logies).

De maximale bezetting is ca. 5-10% hoger dan de gemiddelde bezetting. Er is dus geen sprake van grote piekbelastingen.

2.2 Motieven gebruik Springweggarage

Om nader inzicht te krijgen in de motieven van de gebruikers van de Springweggarage zijn tussen 28 maart en 4 april 2019 interviews met parkeerders gehouden tussen 8:00 en 16:00 uur. Verdeeld over deze tijdsperiode is in totaal met 102 parkeerders gesproken. Van deze mensen parkeerden er 99 op basis van een los ticket, 3 personen hadden een abonnement afgesloten.

In Figuur 1 zijn de antwoorden weergegeven op de vraag naar de belangrijkste reden om in de Springweggarage te parkeren.



Figuur 1: Antwoorden op de vraag: Wat is de belangrijkste reden dat u vandaag in deze garage parkeert?

Uit de antwoorden blijkt dat het grootste deel van de parkeerders een bezoeker is. Het gaat daarbij zowel om mensen die de functies in de binnenstad bezoeken (53%) als mensen die een zakelijke (19%) of privé (9%) afspraak hebben. Het aantal geïnterviewde bewoners (2%) is laag, maar dat wordt mogelijk onderschat omdat de interviews met name overdag zijn afgenomen.

Op de vraag waarom mensen voor de Springweggarage hebben gekozen waren meerdere antwoorden mogelijk. De gegeven antwoorden op deze vraag zijn te zien in Figuur 2.



Figuur 2: Antwoorden op de vraag: Waarom heeft u deze parkeergarage gekozen om te parkeren?

Uit de gegeven antwoorden blijkt dat veruit de belangrijkste reden is dat de garage dichtbij de bestemming ligt. Vrijwel niemand heeft geantwoord dat zij de garage goedkoop (0), goed bereikbaar (8) of fijn/prettig (4) vonden.

Ten slotte is de gebruikers gevraagd hoe lang zij denken te parkeren. De antwoorden op deze vraag zijn weergegeven in Figuur 3.



Figuur 3: Antwoorden op de vraag: Hoe lang denkt u hier vandaag te parkeren (of heeft u hier geparkeerd)?

Het gros van de bezoekers (77%) gebruikt de garage minder dan 4 uur, 23% van de gebruikers staat er langer dan 4 uur.

2.3 Conclusies

Uit open source data uit maart 2019 blijkt dat de 409 parkeerplaatsen in de Springweggarage zeven dagen per week overdag en ’s avonds goed wordt gebruikt.

- De gemiddelde bezetting schommelt tussen 50% en 60%, met als drukste moment de weekend middag (64% bezet).
- In de nacht wordt de garage weinig gebruikt met een gemiddelde bezetting van 8% op werkdagen tot 13% in het weekend.
- Er is geen sprake van grote piekbelastingen, de maximaal gemeten bezetting gedurende maart 2019 laat een kleine verhoging zien ten opzichte van de gemiddelde bezetting.

De betrouwbaarheid van deze data kan niet worden gecontroleerd. De gegevens moeten zodoende met enige voorzichtigheid worden geïnterpreteerd.

Interviews met gebruikers geven inzicht in de motieven.

- Het gros van de gebruikers kiest voor de Springweggarage omdat deze dicht bij de bestemming ligt. Vrijwel niemand kiest voor de garage omdat deze prettig, goed bereikbaar of goedkoop is.
- Het grootste deel van de parkeerders is bezoeker (cultuur, winkelen, zakelijk, visite).
- Het aantal parkerende bewoners (2%) is laag, maar dat wordt waarschijnlijk onderschat omdat de interviews met name overdag zijn afgenomen. Op werkdagen in de nachturen staan er gemiddeld 34 voertuigen (8%) geparkeerd. Dat is nog steeds beperkt te noemen.

3 Noodzaak Springweggarage

Dit hoofdstuk beschrijft de huidige en toekomstige noodzaak van de parkeergarage Springweg, gebaseerd op bezettingscijfers.

3.1 Ontwikkelingen parkeervrij maken Oudegracht

Parallel aan de ontwikkelingen rondom Springweg/Strosteeg wordt een onderzoek uitgevoerd naar de mogelijkheden om de Oudegracht en het Janskerkhof parkeervrij te maken. Het gaat om een totaal van 267 straatparkeerplaatsen die daarvoor opgeheven zouden moeten worden. Hoewel er formeel nog geen besluiten zijn genomen, wordt voor dit onderzoek aangenomen dat alle 267 parkeerplaatsen in de komende vijf jaar in fasen opgeheven gaan worden.

Alternatief vergunninghouders
Om het opheffen mogelijk te maken, is de meest kansrijke en effectieve maatregel om het maximale aantal uit te geven vergunningen middels natuurlijk verloop te verlagen. Aanvullend flankerend beleid zou erop gericht moeten zijn om (m.n. toekomstige) vergunninghouders te wijzen op de alternatieven. Die bestaan uit gebruik van OV/fiets, gebruik van een deelauto, parkeren op afstand (P+R) of parkeren in de gemeentelijke parkeergarages. De vraag is in hoeverre de parkeergarage Springweg hier ook een rol in kan (of moet) spelen. Daarvoor is allereerst een vergelijking gemaakt van de verschillende tarieven voor parkeervergunningen.

Tabel 3: Vergelijking tarieven vergunninghouders verschillende voorzieningen

Parkeerlocatie	Tarief per maand[1] (abonnement)
P straat binnenstad	€ 28,71
P gemeentelijk belanghebbenden	€ 90,65
P gemeentelijk openbaar	€ 160,07*
P Hoog Catharijne (P1-P6)	€ 255,55 - € 273,38
P Springweg	€ 273,38

** Voor vergunninghouders die hun straatparkeervergunning omruilen voor een plaats in een garage geldt het speciale tarief van € 90,65 per maand*

Tabel 3 toont dat de tarieven voor een parkeervergunning op straat liggen (veel) lager liggen dan de tarieven voor parkeren in een gemeentelijke garage. Tegelijkertijd is een abonnement in een gemeentelijke garage ook weer (veel) voordeliger dan in de garages rondom Hoog Catharijne / Springweg. Op basis van de huidige tarieven is het niet waarschijnlijk dat de Springweg een reeël alternatief vormt voor (het overgrote deel van) de vergunninghouders.

Het is denkbaar dat na aflopen van de erfpacht er nieuwe afspraken gemaakt worden, waardoor de tarieven voor gemeentelijke garages ook voor de Springweg gaan gelden. Daar komt bij dat de locatie van de garage voor een deel van de binnenstadsbewoners aantrekkelijk is. Bij elkaar maakt dat de garage tot een interessant alternatief voor bewoners en zakelijke vergunninghouders.

[1] *Prijs per maand, op basis van een jaarabonnement 7x24 uur, inclusief BTW.*

Tegelijkertijd zijn er op dit moment nog (minimaal) 103 parkeerplaatsen in de belanghebbenden- en gemeentelijke parkeergarages gereserveerd voor overloop van vergunninghouders (zie Tabel 4), welke op dit moment nog niet worden gebruikt. In combinatie met de overige flankerende maatregelen betekent dit dat de Springweggarage niet noodzakelijk is om de overloop voor vergunninghouders te faciliteren.

Tabel 4: Ruimte in belanghebbenden- en gemeentelijke parkeergarages.

Garage	Gereserveerde plaatsen
Jan Meyenstraat	21
Tuinstraat	5
Wolvenplein	8
Grifthoek	19*
Kop van Lombok	10
Vaartse Rijn	20*
Kruisstraat	20
Totaal	**103**

** Betreft de huidige 'werkaantallen'. In de praktijk is hier meer ruimte te maken.*

Alternatief niet-vergunninghouders

Voor niet-vergunninghouders zijn na opheffing nog straatparkeerplaatsen en parkeergarages in de omgeving beschikbaar, of men kan gebruik maken van parkeren op afstand (P+R). Het aantal parkeerplaatsen dat aan de Oudegracht zuid opgeheven gaat worden, bedraagt 134. In de periode 4 t/m 16 december 2018 is de parkeerdruk op deze straten gemeten. Dit is een drukke(re) periode, waardoor de resultaten een worst-case inzicht bieden. Tevens is op rayonniveau bekend welk deel van de bezetting is veroorzaakt door verkoop van losse tickets. In rayon Nieuwegracht is het aandeel bezoekers hoger dan in rayon Springweg. Aangezien de Oudegracht zuid op de grens van beide rayons ligt, is het gemiddelde aantal bezoekers voor beide rayons berekend. Door de bezetting te vermenigvuldigen met het aandeel bezoekers ontstaat bij benadering een beeld van het bezoekers parkeren aan de Oudegracht zuid, zoals weergegeven in Tabel 5.

Tabel 5: Parkeerbezetting o.b.v. losse tickets Oudegracht zuid (bij benadering).

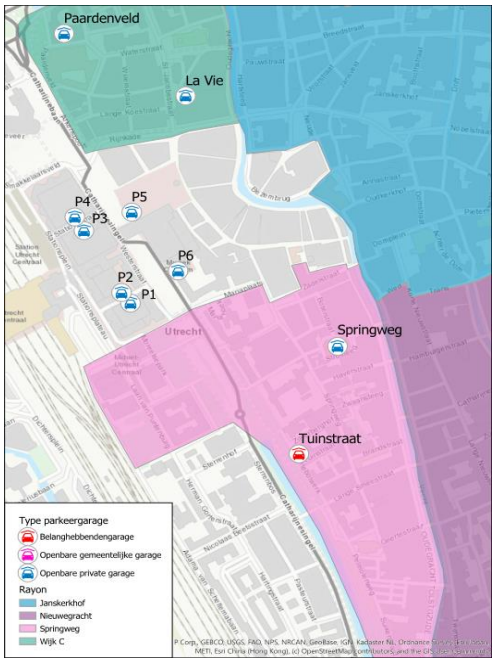
	Bezoekers parkeren Oudegracht zuid	
Werkdag nacht 1-5	1	0%
Werkdag ochtend 10-13	34	25%
Werkdag avond 18-21	19	14%
Weekenddag middag 13-16	17	12%

Wat betreft loopafstand ligt de parkeergarage Springweg zeer gunstig. Er is tevens voldoende restcapaciteit aanwezig, waardoor de garage een rol kan spelen als overloop voor het huidige bezoekersparkeren aan de Oudegracht zuid.

3.2 Bezetting alternatieve parkeerlocaties in omgeving

Aan de westzijde van het centrum zijn diverse parkeervoorzieningen gelegen. Figuur 4 toont een overzicht van de verschillende parkeervoorzieningen in de omgeving.

- Aan de westzijde van de Catharijnesingel liggen parkeergarages P1 t/m P4 Hoog Catharijne, met in totaal 1.518 parkeerplaatsen.
- Aan de Catharijnesingel ligt de in 2015 geopende parkeergarage P5 Vredenburg met 1.174 parkeerplaatsen.
- Aan de Rijnkade ligt bovendien de parkeergarage P6 Rijnkade met 368 parkeerplaatsen.
- De parkeervoorziening Tuinstraat is een besloten voorziening, alleen bedoeld voor vergunninghouders.



Figuur 4: Parkeervoorzieningen rondom Springweg.

De parkeergarages die het dichtste bij de Springweggarage liggen zijn P6, P1 en P2.

Voor de parkeergarages P1 t/m P6 is met behulp van de website http://openparking.nl/ de bezetting in maart 2019 achterhaald. De betrouwbaarheid van deze data kan niet worden gecontroleerd en moet zodoende met enige voorzichtigheid geïnterpreteerd te worden.

Tabel 6 toont de beschikbare restcapaciteit in de dichtstbijzijnde parkeergarages P6, P1 en P2. Daarbij wordt uitgegaan van:

- De maximaal (niet gemiddeld) gemeten parkeerdruk in de hele maand maart 2019.
- Een theoretisch maximaal wenselijke bezetting van 80%[2].

Tabel 6: Beschikbare restcapaciteit dichtstbijzijnde parkeergarages.

	Restcapaciteit P6	Restcapaciteit P1	Restcapaciteit P2
Werkdag nacht 1-5	287	244	235
Werkdag ochtend 10-13	258	42	127
Werkdag avond 18-21	272	173	200
Weekenddag middag 13-16	280	145	194

Parkeergarage P6 Rijnkade is vanwege werkzaamheden al enige tijd moeilijk bereikbaar, wat is terug te zien in een zeer lage bezetting. Het is wel de meest nabij gelegen parkeergarage ten opzichte van (grote delen van) de Oudegracht zuid en parkeergarage Springweg. Ook in parkeergarages P1 en P2 blijven veel parkeerplaatsen onbenut. Op de werkdag ochtend is de bezetting nog het hoogst, wat erop duidt dat de garages vooral worden gebruikt door werknemers.

[2] *De maximaal wenselijke bezetting van 80% wordt ontleend aan de Nota Parkeernormen Fiets en Auto (Gemeente Utrecht, 2013). In paragraaf 5.2.2 wordt gesteld dat een ontwikkelaar minder parkeerplaatsen dan de norm mag realiseren wanneer wordt aangetoond dat er op andere wijze in de nodige parkeerruimte wordt voorzien. De parkeerdruk in de directe omgeving dient op het maatgevende moment in de week onder de 80% te blijven.*

Naast deze parkeergarages blijven er ook in de overige garages in het gebied (P3 t/m P5) veel parkeerplaatsen onbenut.

3.3 Beschikbaarheid alternatieven bij opheffen Springweg

In de visievorming voor de Strosteeg zijn er ook scenario's denkbaar waarin de parkeergarage Springweg wordt gesloopt en de locatie een geheel nieuwe invulling krijgt. Vraag is in hoeverre er in de omgeving alternatieven beschikbaar zijn voor de parkeergarage Springweg, rekening houdend met de ontwikkelingen van parkeervrij maken van de Oudegracht zuid.

Tabel 7 toont een overzicht van de op te vangen parkeervraag versus de beschikbare restcapaciteit. Daarbij bestaat de op te vangen parkeervraag uit a) de maximale bezetting van de parkeergarage Springweg en b) de parkeerbezetting Oudegracht zuid o.b.v. losse tickets. De beschikbare restcapaciteit voor P6, P1 en P2 is gebaseerd op een theoretisch maximaal wenselijke bezetting van 80%, minus de maximaal gemeten bezetting in de maand maart 2019.

Tabel 7: Vergelijking bezetting Springweggarage & Oudegracht zuid, versus de beschikbaar restcapaciteit in P6 en P2.

	Bezetting Springweg & Oudegracht zuid	Restcapaciteit P6	Restcapaciteit P2
Werkdag nacht 1-5	52	287	235
Werkdag ochtend 10-13	264	258	127
Werkdag avond 18-21	288	272	200
Weekenddag middag 13-16	309	280	194

Uit de tabel valt op te maken dat parkeergarage P6 al bijna voldoende restcapaciteit biedt om de parkeervraag van Oudegracht zuid en Springweg op te vangen. Voor het restant is er meer dan voldoende ruimte aanwezig in parkeergarages P1 en P2. Er zijn dus alternatieven beschikbaar in de omgeving om de parkeervraag van de Springweggarage op te vangen.

3.4 Kosten parkeren alternatieve parkeerlocaties

Er is een vergelijking gemaakt van de parkeerkosten, die bezoekers moeten betalen bij de verschillende parkeervoorzieningen in en rond de Springweg.

Tabel 8: Tariefstructuur parkeerlocaties in omgeving

Parkeerlocatie	Tarief per uur (los ticket)
P1-P4 Hoog Catharijne	€ 3,35
P5 Vredenburg, P6 Rijnkade	€ 4,30
P Springweg	€ 4,80
Straatparkeren binnenstad	€ 5,35

Voor het parkeren op straat moet het meest worden betaald. Van de parkeergarages is de Springweg de duurste voorziening, de tarieven voor P1 t/m P6 liggen lager. Verwijzing naar andere locaties leidt zodoende niet tot hogere kosten voor bezoekers. Ook voor bewoners zijn de gemeentelijke garages qua tariefstructuur voordeliger dan de garage Springweg

3.5 Conclusies

De gemeente heeft de ambitie om de komende jaren o.a. 134 parkeerplaatsen aan de Oudegracht zuid op te heffen. Op basis van de huidige commerciële tarieven is het niet waarschijnlijk dat de Springweg een reeël alternatief vormt voor (het overgrote deel van) de vergunninghouders. Op basis van gemeentelijke tarieven zou de garage – ook vanwege de gunstige ligging – wel een interessant alternatief kunnen vormen voor vergunninghouders. Tegelijkertijd is er op dit moment nog veel ongebruikte ruimte in de gemeentelijke garages, waardoor de Springweggarage niet noodzakelijk is om de overloop voor vergunninghouders te faciliteren.

Vanwege de gunstige ligging en beschikbare restcapaciteit kan de parkeergarage Springweg wél een rol spelen als overloop voor het huidige bezoekersparkeren aan de Oudegracht zuid.

Uitgaande van een theoretisch maximaal wenselijke bezetting van 80% is de restcapaciteit in de dichtstbijzijnde parkeergarage P6 bijna voldoende om als overloop te dienen voor zowel het huidige gebruik van de parkeergarage Springweg als het bezoekersparkeren op de Oudegracht zuid. Voor het restant is er meer dan voldoende ruimte beschikbaar in parkeergarages P1 en P2. Er zijn dus alternatieven beschikbaar in de omgeving om de parkeervraag van de Springweggarage op te vangen. Verwijzing naar andere locaties leidt niet tot hogere (parkeer)kosten voor de gebruiker.

4 Planologische kaders bij sloop parkeergarage

Binnen de visievorming voor de omgeving Springweg/Strosteeg zijn er scenario's waarin de parkeergarage Springweg wordt gesloopt en de locatie een geheel nieuwe invulling krijgt. Dit hoofdstuk beschrijft de planologisch-juridische kaders en aandachtspunten.

4.1 Planologisch-juridische kaders

Als er door de gemeente in de afgelopen jaren geen ruimtelijke ontwikkelingen aanvaardbaar zijn geacht vanwege de (expliciete) aanwezigheid van de parkeergarage Springweg, dan zijn er op voorhand geen planologisch-juridische kaders die sloop van de parkeergarage Springweg onmogelijk maken. Het eventuele besluit om te slopen vindt zijn oorsprong in 'gewijzigde inzichten'. Wel zijn er aandachtspunten.

Zorgvuldige motivering
Het besluit dient zorgvuldig gemotiveerd te worden. In een gedegen ruimtelijke onderbouwing kan beargumenteerd worden, waarom deze ontwikkeling wenselijk is. Gedacht kan worden aan verbetering van ruimtelijke kwaliteit, luchtkwaliteit en verkeersveiligheid. Tegelijkertijd dienen de verschillende (bijvoorbeeld economische) belangen zorgvuldig afgewogen te worden.

Passend binnen bestaande beleidskaders
Een besluit om de parkeergarage te slopen is nog beter te rechtvaardigen, wanneer het past binnen vastgestelde beleidskaders en -doelstellingen.

Effecten nieuwe ontwikkeling
Een nieuwe invulling van de locatie leidt tot nieuwe (milieu)effecten. Deze dienen meegewogen te worden in het besluit. Voor wat betreft verkeer en parkeren gaat het dan om de eventuele parkeervraag en verkeersaantrekkende werking en effecten t.a.v. geluid en luchtkwaliteit.

4.2 Bestaande beleidskaders

Eén van de aandachtspunten bij een eventuele sloop is dat het dient te passen binnen bestaande beleidskaders. De Nota Parkeernormen Fiets en Auto (Gemeente Utrecht, 2013) beschrijft de kaders van de gemeente bij nieuwe ontwikkelingen (sloop/nieuwbouw en/of functiewijziging).

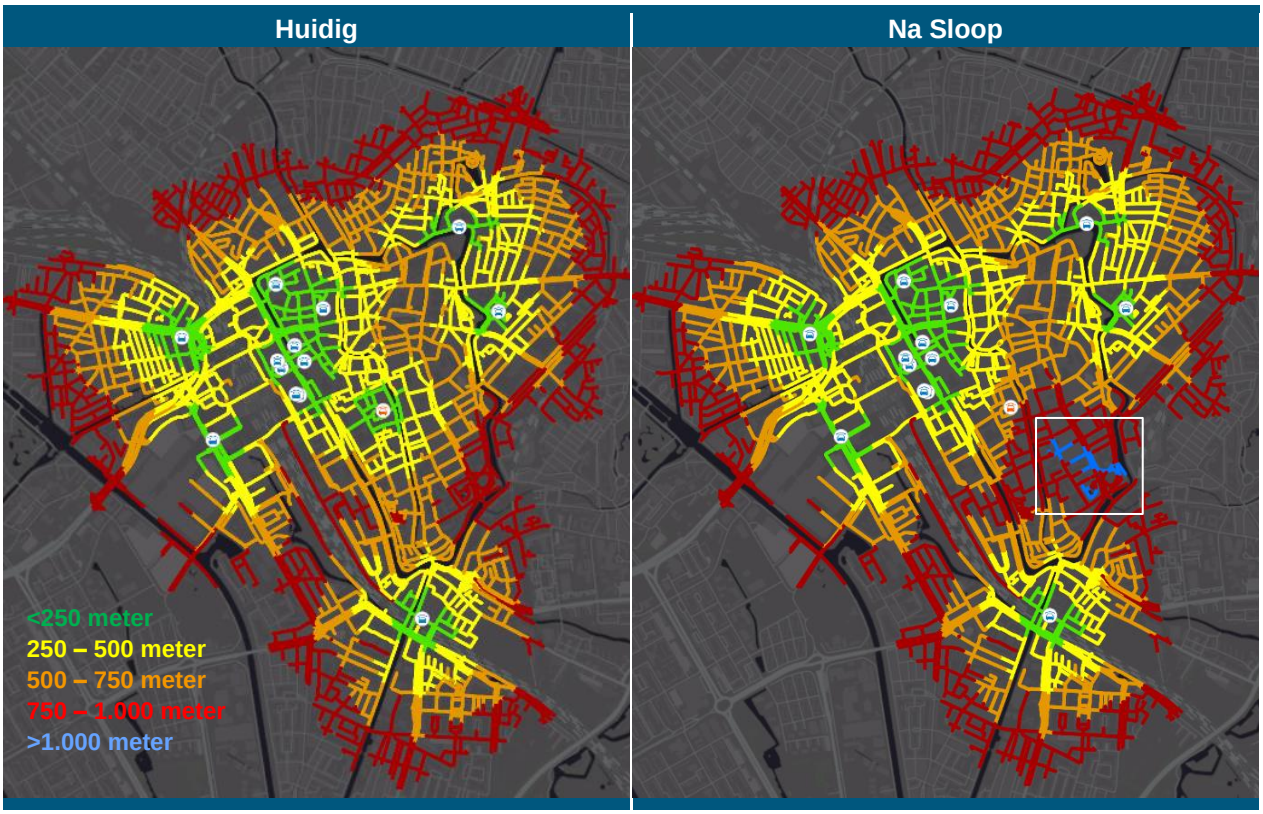
Parkeernormen
De parkeernormen zijn niet van toepassing op de parkeergarage als zelfstandige functie. De parkeergarage voorziet in de parkeerbehoefte van andere functies; voorliggend rapport beschrijft de noodzaak van de parkeergarage in relatie tot deze parkeerbehoefte van andere functies.

Loopafstanden
Een andere maat die in de Nota Parkeernormen wordt genoemd zijn de (maximale) loopafstanden, als maat voor de situering van parkeerplaatsen ten opzichte van functies. De loopafstand is afhankelijk van het motief: in de binnenstad (zone A1) bedraagt deze 1.000 meter, niet-hemelsbreed (kortste looproute over de openbare weg vanaf de ingang van het pand tot aan de parkeerplaats of de ingang van de parkeervoorziening)[3].

[3] *In maart 2019 is er een Addendum Nota parkeernormen fiets en auto vastgesteld. Daarin wordt het mogelijk gemaakt om onder voorwaarden parkeren buiten loopafstanden te realiseren. De mogelijkheid is echter alleen toepasbaar op nieuwe, ruimtelijke ontwikkelingen en dus niet op loopafstanden tussen bestaande functies en bestaande parkeervoorzieningen.*

.

Figuur 5 toont de loopafstanden vanuit de openbare parkeergarages naar delen van de binnenstad, in de huidige situatie en na eventuele sloop van de parkeergarage Springweg.



Figuur 5: Loopafstanden vanuit parkeergarages naar delen van de binnenstad, huidig en na sloop parkeergarage Springweg

In zone A1 en A2 hanteert de gemeente 1.000 meter als maximale loopafstand voor bezoekers. Uit de figuur valt op te maken dat een klein aantal straten in het zuidoostelijke deel van de binnenstad, na eventuele sloop van de parkeergarage Springweg niet meer bereikbaar is binnen 1.000 meter loopafstand vanuit een openbare parkeergarage. Het betreft delen van de Lange Nieuwstraat, Nieuwegracht, Servaasbolwerk en tussenliggende straten. Het Universiteitsmuseum en het museum/sterrenwacht Sonnenborgh zijn wel binnen 1.000 meter bereikbaar.

In de praktijk zijn er wel straatparkeerplaatsen in de omgeving aanwezig, waardoor er strikt bezien aan het beleidskader wordt voldaan. Tegelijkertijd toont het aan dat met name het zuidoostelijke deel van de binnenstad minder goed wordt bediend door de bestaande garages. Het valt te overwegen om aanvullende maatregelen te onderzoeken. Mogelijke oplossingen liggen in verbeteren van looproutes of parkeren bij het Spoorwegmuseum en/of belanghebbendengarages in de ABC straat en Tuinstraat.

5 Conclusies

De parkeergarage Springweg wordt goed gebruikt, met name door werknemers en bezoekers. Er zijn weinig bewoners die gebruik maken van de parkeergarage. Het voornaamste argument om de garage te gebruiken is de gunstige ligging. De parkeergarage voorziet dus duidelijk in een behoefte en heeft zodoende een functie in het parkeersysteem.

Tegelijkertijd blijkt dat er nog voldoende ruimte aanwezig is in de gemeentelijke parkeergarages (m.n. een alternatief voor vergunninghouders) en de nabijgelegen parkeergarages P1 t/m P6 (m.n. een alternatief voor bezoekers), ook wanneer er tegelijkertijd straatparkeerplaatsen op de Oudegracht zuid worden opgeheven. Wat betreft aantallen parkeerplaatsen is de parkeergarage Springweg dus niet noodzakelijk.

De data over parkeerbezetting in de openbare parkeergarages (P1 t/m P6 en Springweg) zijn afkomstig van een openbare bron (http://openparking.nl). De betrouwbaarheid van deze data kan op dit moment niet worden vastgesteld, een nadere controle en verificatie is wenselijk.

Herbestemming van de locatie lijkt dus mogelijk. Op basis van ‘gewijzigd inzicht’ zijn er op voorhand geen planologisch-juridische beperkingen. Wel dient er een zorgvuldige afweging van effecten en belangen plaats te vinden. Vanuit verkeerskundig oogpunt vormen de (in gemeentelijk beleid gestelde) maximale loopafstanden een aandachtspunt. Met name delen van de zuidoostelijke binnenstad wordt minder goed bediend door de bestaande parkeergarages. Aanvullend onderzoek is wenselijk.

Economische impactanalyse Springweggarage Utrecht



BRO
Ruimte | om *in* te leven

Colofon

Titel rapport
Economische Impactanalyse
Springweggarage Utrecht

Datum
22 januari 2020

Projectnummer
P02112

BRO
Projectleider
FW
Projectteam
BZe

Bron Kaft
BRO

BRO
Bosscheweg 107
5282 WV Boxtel
T +31 (0)411 850 400
E info@bro.nl
www.bro.nl



Inhoudsopgave

1 Samenvatting 3
1.1 Aanleiding 3
1.2 Belang 3
1.3 Centrale vraag 3
1.4 Onderzoeksgebied 3
1.5 Methode 3
1.6 Conclusie 4
1.7 Aanbevelingen 4
1.8 Leeswijzer rapport 4

2 Onderzoeksgebied 5
2.1 Aanbod deelgebied Noord (300m) 6
2.2 Aanbod deelgebied Zuid (500m) 7
2.3 Deelgebieden binnen onderzoeksgebied 8

3 Desk Research 9
3.1 Algemeen 9
3.2 Conclusies en aanbevelingen desk research 9

4 Ondernemersenquête 10
4.1 Belangrijkste bevindingen 10

5 Bezoekersenquête 11
5.1 Belangrijkste bevindingen 11

6 Conclusie 12

7 Aanbevelingen 13

Bijlage A 14
Ontwikkeling aanbod 14
Verzorgingsprofiel deelgebieden 15
Beleidsanalyse 19

Bijlage B 21
Respons 21
Bereikbaarheid 22
Herkomst 24
Vestigingsplaats 25
Kwaliteiten & Knelpunten 25
Effecten & Aanbevelingen Springweggarage 26

Bijlage C 27
Respons 27
Vervoersmiddel auto 29
Overig vervoer 30
Bezoekmotief 30
Frequentie bezoek 32

Bijlage D 33

1 Samenvatting

1.1 Aanleiding

In de gemeente Utrecht speelt momenteel de discussie over de toekomst van parkeergarage Springweg. De parkeergarage is verouderd en de bereikbaarheid ervan is matig. Voor de toekomst overweegt de gemeente Utrecht drie scenario's. Hierbij wenst de gemeente van elk scenario de economische impact inzichtelijk te krijgen. In onderhavige analyse is de economische impact van het scenario 'Slopen' onderzocht. Tevens is onderhavige analyse uitgevoerd in het licht van de mogelijke optie om de Oudegracht autovrij te maken. De vraagstelling in deze analyse is gericht op het verdwijnen van de parkeergarage en de mogelijke impact daarvan op de bedrijven in de omgeving.

De eventuele sloop van de parkeergarage zorgt voor verschillende effecten op bedrijven in de directe omgeving. De behoefte aan parkeervoorzieningen is sterk afhankelijk van de aard van de bedrijvigheid. Sommige typen bedrijven hebben behoefte aan parkeren in de nabijheid vanwege gericht bezoek of halen/brengen van producten. Andere bedrijven hebben behoefte aan verblijfskwaliteit en beleving in de omgeving. Dit type bedrijvigheid heeft meer behoefte aan ruimte voor de voetganger. De acceptatie van loopafstanden verschilt dan ook sterk per type bedrijf.

1.2 Belang

Onderhavige analyse vormt een van de onderleggers voor de bestuurlijke afweging om wel of niet te kiezen voor scenario 'sloop'.

1.3 Centrale vraag

In deze analyse staat het scenario van een mogelijke sloop van de Springweggarage centraal. In onderhavige analyse wordt een antwoord ge Door een focus te leggen op de groep die van deze modaliteiten gebruik maakt, kunnen nieuwe consumenten naar het onderzoeksgebied worden getrokken. Een goede looproute vanaf Hoog Catharijne naar de Mariaplaats zou zo'n stimulans zijn. Een andere manier om meer consumenten te trekken die in mindere mate afhankelijk zijn van de auto is door beter aan te sluiten op het kernwinkelgebied. Dit kan door de Gaardbrug beter bij de routing te betrekken.
Het gebied maakt een transitie door waarbij het steeds meer aansluiting krijgt bij het kernwinkelgebied en de toevoer van bezoekersstromen vanuit Utrecht CS, parkeerlocaties Jaarbeurs (via Moreelsebrug) en parkeerlocaties Hoog Catharijne belangrijke voedingsbronnen zijn. Inzetten op routing (bijv. via Maartensbrug) en verbetering van de inrichting van de openbare ruimte, gericht op de voetganger kan (op termijn) het belang van de parkeergarage Springweg voor de ondernemers in het gebied verder doen afnemen. Voor de bezoeker zijn de alternatieven al in ruimte mate voorhanden (openbaar vervoer, fiets, te voet, parkeren elders).
geven op de volgende onderzoeksvraag:

Wat is de economische impact van het slopen van de Springweggarage op ondernemers?

1.4 Onderzoeksgebied

Het onderzoeksgebied is op basis van maximale loopafstand afgebakend. Voor het deel ten noorden is de maximale afstand bepaald op 300 meter, voor het zuidelijke deel is de afstand bepaald op 500 meter. Het aanbod aan parkeergarages is ten noorden van de Springweggarage een stuk groter, waardoor de mogelijke sloop van de parkeergarage voor een kleiner gebied effect zal hebben dan voor het gebied ten zuiden van de parkeergarage. De dichtstbijzijnde parkeergarage in het zuidelijke gebied is bij station Leidsche Vaart. In figuur 1 is het onderzoeksgebied weergeven.

Het onderzoeksgebied is vervolgens opgeknipt in 9 deelgebieden, aangezien het aannemelijk is dat de effecten bij een eventuele sloop van de Springweggarage verschillen per straat[1].

1.5 Methode

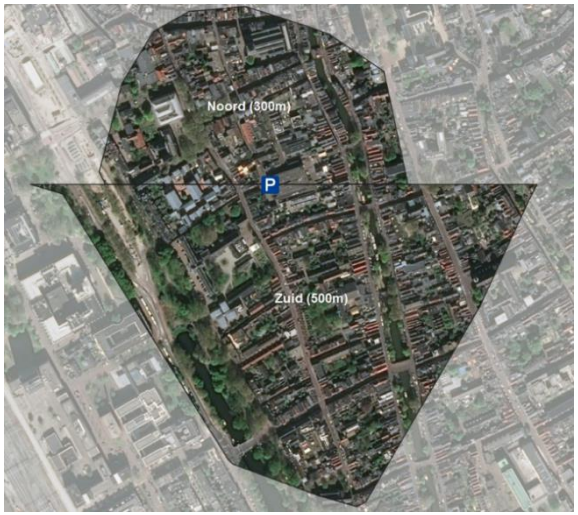
Dit onderzoek is voorzien van een drieledige aanpak. Het eerste deel betreft een desk research. Hierbij zijn het aanbod en de ontwikkelingen van alle publieksgerichte voorzieningen in kaart gebracht, zijn beoordelingen gemaakt van het verzorgingsprofiel van bedrijven per deelgebied en is een korte beleidsanalyse uitgevoerd. Op basis van het desk research zijn een aantal overwegingen opgesteld die betrekking hebben op het al dan niet slopen van de Springweggarage en de impact op de bedrijven.
Het tweede deel van de analyse is een ondernemersenquête, waarbij de belangrijkste bevindingen van ondernemers in relatie tot de parkeergarage inzichtelijk zijn gemaakt. De volgende thema's zijn in dit deel van de analyse aan bod gekomen:

- Betrokkenheid ondernemers;
- Type winkelstraten;
- Bereikbaarheid;
- Herkomst bezoekers;
- Kenmerken vestigingsplaats;
- Rol gemeente;

[1] De deelgebieden zijn: Zadelstraat, Springweg-Noord, Springweg-Zuid, Lijnmarkt, Oudegracht (links), Oudegracht (rechts), Lange Smeestraat, Mariaplaats/Mariastraat en overig. In figuur 6 zijn de deelgebieden op een kaart weergegeven.

- Belang Springweggarage;
- Aanbevelingen vanuit ondernemers.

Figuur 1. Onderzoeksgebied



Het derde deel van de analyse is een bezoekersenquête die in het onderzoeksgebied is verspreid. De vragen in deze enquête hebben betrekking op mobiliteit en bezoekgedrag van bezoekers aan de Utrechtse binnenstad. Het veldwerk heeft op donderdag 14 november en zaterdag 16 november.

1.6 Conclusie

Uit het drietal analyses kan worden geconcludeerd dat een mogelijke sloop van de Springweggarage wel negatieve financiële gevolgen heeft voor de ondernemers, maar dat de impact naar verwachting beperkt zal zijn. Het zijn voornamelijk consumenten die meer geld besteden die ervoor kiezen om uit gemak de auto in de nabijheid van de winkel te parkeren. Daarbij is geconcludeerd dat het grote merendeel van de publieksgerichte voorzieningen gericht zijn op de lokale bevolking of bedienen ze een nichedoelgroep. De laatste doelgroep is over het algemeen bereid om een langere afstand af te leggen. Dat ze in de toekomst iets langer moeten lopen om bij een specialistische winkel te komen, zal naar verwachting nauwelijks effect hebben op het aantal klanten.

Uit de bezoekersenquête blijkt dat veruit de meerderheid andere modaliteiten gebruiken (OV, fiets of te voet). Het openbaar vervoer en de fietsenstalling worden positief beoordeeld.

1.7 Aanbevelingen

Door een focus te leggen op de groep die van deze modaliteiten gebruik maakt, kunnen nieuwe consumenten naar het onderzoeksgebied worden getrokken. Een goede looproute vanaf Hoog Catharijne naar de Mariaplaats zou zo'n stimulans zijn. Een andere manier om meer consumenten te trekken die in mindere mate afhankelijk zijn van de auto is door beter aan te sluiten op het kernwinkelgebied. Dit kan door de Gaardbrug beter bij de routing te betrekken.
Het gebied maakt een transitie door waarbij het steeds meer aansluiting krijgt bij het kernwinkelgebied en de toevoer van bezoekersstromen vanuit Utrecht CS, parkeerlocaties Jaarbeurs (via Moreelsebrug) en parkeerlocaties Hoog Catharijne belangrijke voedingsbronnen zijn. Inzetten op routing (bijv. via Maartensbrug) en verbetering van de inrichting van de openbare ruimte, gericht op de voetganger kan (op termijn) het belang van de parkeergarage Springweg voor de ondernemers in het gebied verder doen afnemen. Voor de bezoeker zijn de alternatieven al in ruimte mate voorhanden (openbaar vervoer, fiets, te voet, parkeren elders).

Bij een mogelijke sloop van de parkeergarage is het van belang om ondernemers ruimschoots voor aanvang van de sloopactiviteiten te informeren, zodat de lokale bedrijvigheid hierop kan anticiperen en mogelijke negatieve effecten tot een minimum kan beperken. In het kader van het mogelijk weren van autoverkeer en parkeervoorzieningen, zoals de mogelijke optie om de Oudegracht autovrij te maken, is een uitstekende bewegwijzering naar belangrijke parkeergarages en OV-knooppunten essentieel om bezoekers die met de auto of het openbaar vervoer naar de binnenstad komen te bedienen. In het licht van het mogelijk autovrij maken van de Oudegracht zou de Springweggarage mogelijkerwijs kunnen dienen als opvanglocatie.

1.8 Leeswijzer rapport

De structuur van dit rapport is parallel aan de drieledige aanpak die bij de methode is beschreven. De opbouw van het rapport is als volgt:

- In hoofdstuk 2 is de Springweggarage kort beschreven, zijn de parkeervoorzieningen in de Utrechtse binnenstad weergegeven en is kort ingegaan het aanbod publieksgerichte voorzieningen in de deelgebieden Noord (300m) en Zuid (500m);
- In hoofdstuk 3 staan de belangrijkste bevindingen en conclusies van het desk research;
- In hoofdstuk 4 staan de belangrijkste bevindingen en conclusies van de ondernemersenquête;
- In hoofdstuk 5 staan de belangrijkste bevindingen en conclusies van de bezoekersenquête;
- In hoofdstuk 6 zijn de drie bovengenoemde analyseonderdelen samengebracht en wordt de onderzoeksvraag in een algemene conclusie beantwoord;
- In bijlage 1 staat de uitwerking van de analyses die in het desk research zijn uitgevoerd;
- In bijlage 2 staat de uitwerking van de ondernemersenquête, waarbij per thema de resultaten zijn beschreven;
- In bijlage 3 staat de uitwerking van de bezoekersenquête, waarbij de resultaten van alle vragen die in de enquête aan bod kwamen, zijn beschreven en geanalyseerd.

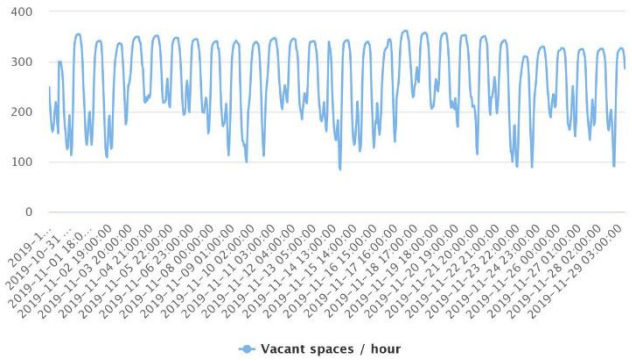
2 Onderzoeksgebied

De Springweggarage is gelegen in de binnenstad van Utrecht. De garage is te bereiken via de Mariaplaats en de eenrichtingsweg Springweg. Het ligt verscholen achter panden met een woon- en/of detailhandelsfunctie. De garage ziet er relatief gedateerd uit.

In de absolute nabijheid zijn er geen andere parkeervoorzieningen met een capaciteit die vergelijkbaar zijn met de Springweggarage. Ten noorden van de Springweg liggen in Hoog Catharijne de dichtstbijzijnde parkeergarages, ten zuiden van de Springweg is dit de parkeergarage bij station Vaartsche Rijn. In figuur 3 zijn alle grotere parkeervoorzieningen in of nabij de binnenstad weergegeven.

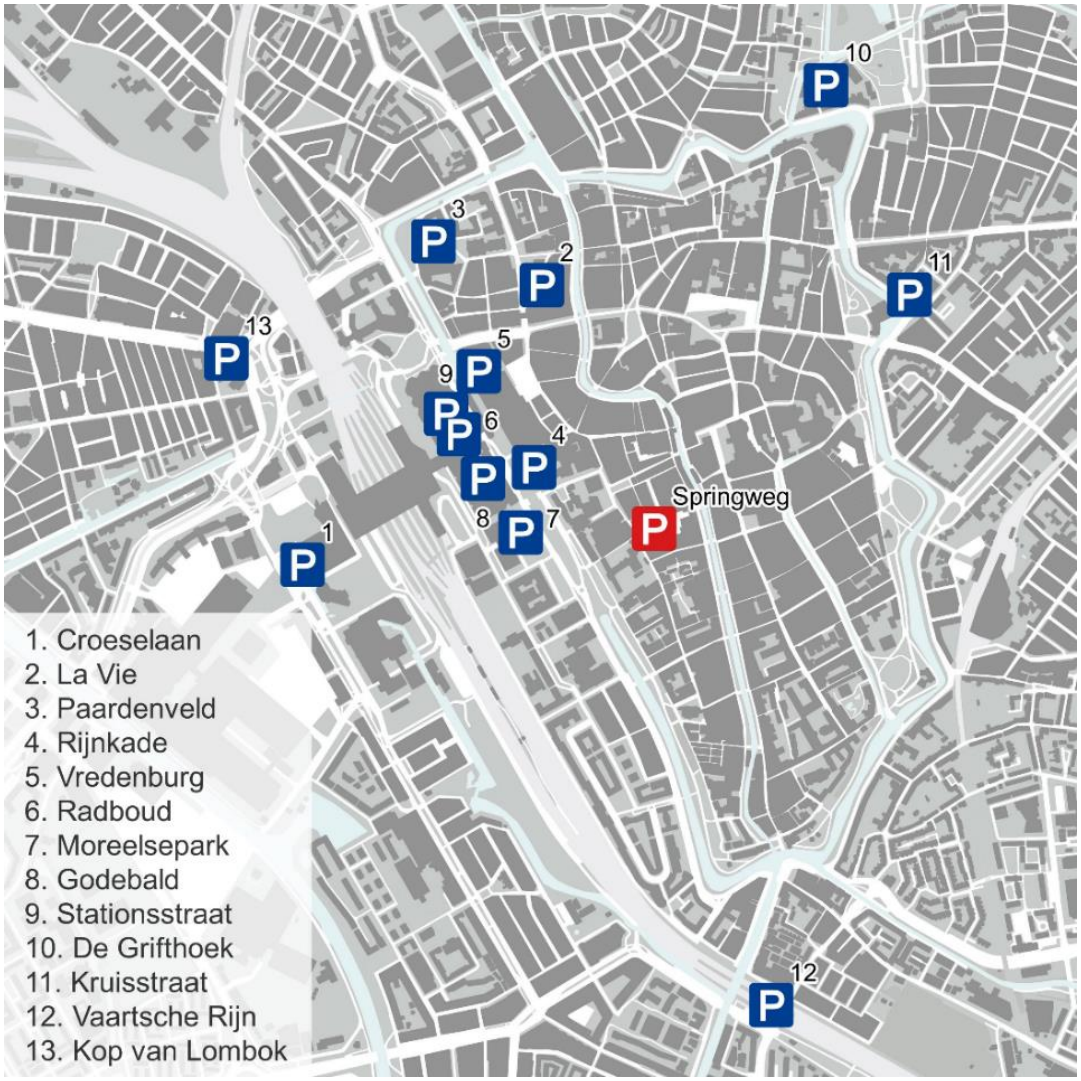
De Springweg heeft een capaciteit van 409 parkeerplaatsen. In de periode 29 oktober 2019 - 29 november 2019 staan er gemiddeld 147 auto's geparkeerd (inclusief nachten). De hoogste bezetting in deze periode is 332 (ca. 81%). In figuur 2 is de bezettingsgraad van de periode 29 oktober 2019 – 29 november 2019 weergegeven.

Figuur 2. Bezetting Springweggarage 29 oktober 2019 – 29 november 2019[2]



[2] Bron: Openparking.com

Figuur 3. Grotere parkeervoorzieningen in en nabij de binnenstad van Utrecht

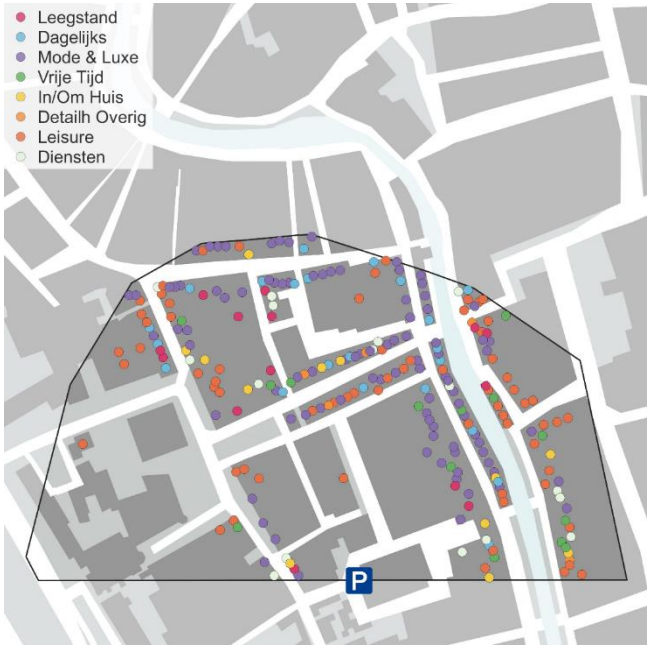


2.1 Aanbod deelgebied Noord (300m)

Het onderzoeksgebied ten noorden van de parkeergarage omvat in totaal 244 vestigingen met publieke bedrijvigheid. Hiervan staan 14 vestigingen leeg (circa 6%). 22 vestigingen behoren tot de groep Dagelijkse Artikelen (circa 9%), 125 vestigingen tot de groep Niet-dagelijkse Artikelen (circa 51%), 67 vestigingen behoren tot de groep Leisure (circa 27%) en 16 vestigingen horen bij de groep Diensten (7%). De groepen Mode & Luxe en Leisure vormen veruit de grootste groepen. Winkels in de groep Mode & Luxe zijn voornamelijk aan de Steenweg, Lijnmarkt en Zadelstraat gevestigd. Deze straten behoren tot het kernwinkelgebied van Utrecht. De belangrijkste Leisure-concentraties liggen rondom de Mariaplaats en Donkere Gaard.

De grootste groep is Mode & Luxe. Van de 94 voorzieningen in deze groep, behoren 53 voorzieningen tot de hoofdbranche Kleding & Mode. Dit is de grootste hoofdbranche in het onderzoeksgebied (noord) en vormt circa 22% van het totale winkelaanbod. Horeca is met 60 voorzieningen veruit de grootste hoofdbranche binnen de groep Leisure

Figuur 4. Publieksgerichte voorzieningen deelgebied Noord (300m)



Tabel 1: Publieksgerichte voorzieningen deelgebied Noord 300m (Locatus)

Groep	Aantal vestigingen	Totaal WVO (m²)	Gemiddeld WVO (m²)
Leegstand	14	1.215	87
Mode & Luxe	22	1.116	51
Vrije Tijd	94	8.941	95
In/Om Huis	14	1.082	77
Detailhandel Overig	12	2.136	178
Leisure	5	372	74
Diensten	67	6.475	97
Totaal	**16**	**992**	**62**



2.2 Aanbod deelgebied Zuid (500m)

Het onderzoeksgebied ten noorden van de parkeergarage omvat in totaal 244 vestigingen met publieke bedrijvigheid. Hiervan staan 14 vestigingen leeg (circa 6%). 22 vestigingen behoren tot de groep Dagelijkse Artikelen (circa 9%), 125 vestigingen tot de groep Niet-dagelijkse Artikelen (circa 51%), 67 vestigingen behoren tot de groep Leisure (circa 27%) en 16 vestigingen horen bij de groep Diensten (7%). De groepen Mode & Luxe en Leisure vormen veruit de grootste groepen. Winkels in de groep Mode & Luxe zijn voornamelijk aan de Steenweg, Lijnmarkt en Zadelstraat gevestigd. Deze straten behoren tot het kernwinkelgebied van Utrecht. De belangrijkste Leisure-concentraties liggen rondom de Mariaplaats en Donkere Gaard.

Leisure vormt de grootste groep in het zuidelijke onderzoeksgebied. Ruim 80% van deze groep bestaat uit de branche Horeca (22 vestigingen). Verder is de branche Ambacht goed vertegenwoordigd. Het betreft voornamelijk galerieën en boetiekjes. Het gebied kenmerkt zich door voorzieningen met een uniek karakter en weinig formuleketens. Tot de branche Detailhandel Overig behoren ook de tweedehands winkels die nadrukkelijk aanwezig zijn in het zuidelijke onderzoeksgebied.

Figuur 5. Publieksgerichte voorzieningen deelgebied Zuid (500m)



Tabel 2: Publieksgerichte voorzieningen deelgebied Zuid 500m (Locatus)

Groep	Aantal vestigingen	Totaal WVO (m²)	Gemiddeld WVO (m²)
Leegstand	1	36	36
Mode & Luxe	19	1.084	57
Vrije Tijd	8	1.529	191
In/Om Huis	3	169	56
Detailhandel Overig	12	1.570	131
Leisure	27	2.837	105
Diensten	18	897	50
Totaal	**88**	**8.122**	**92**

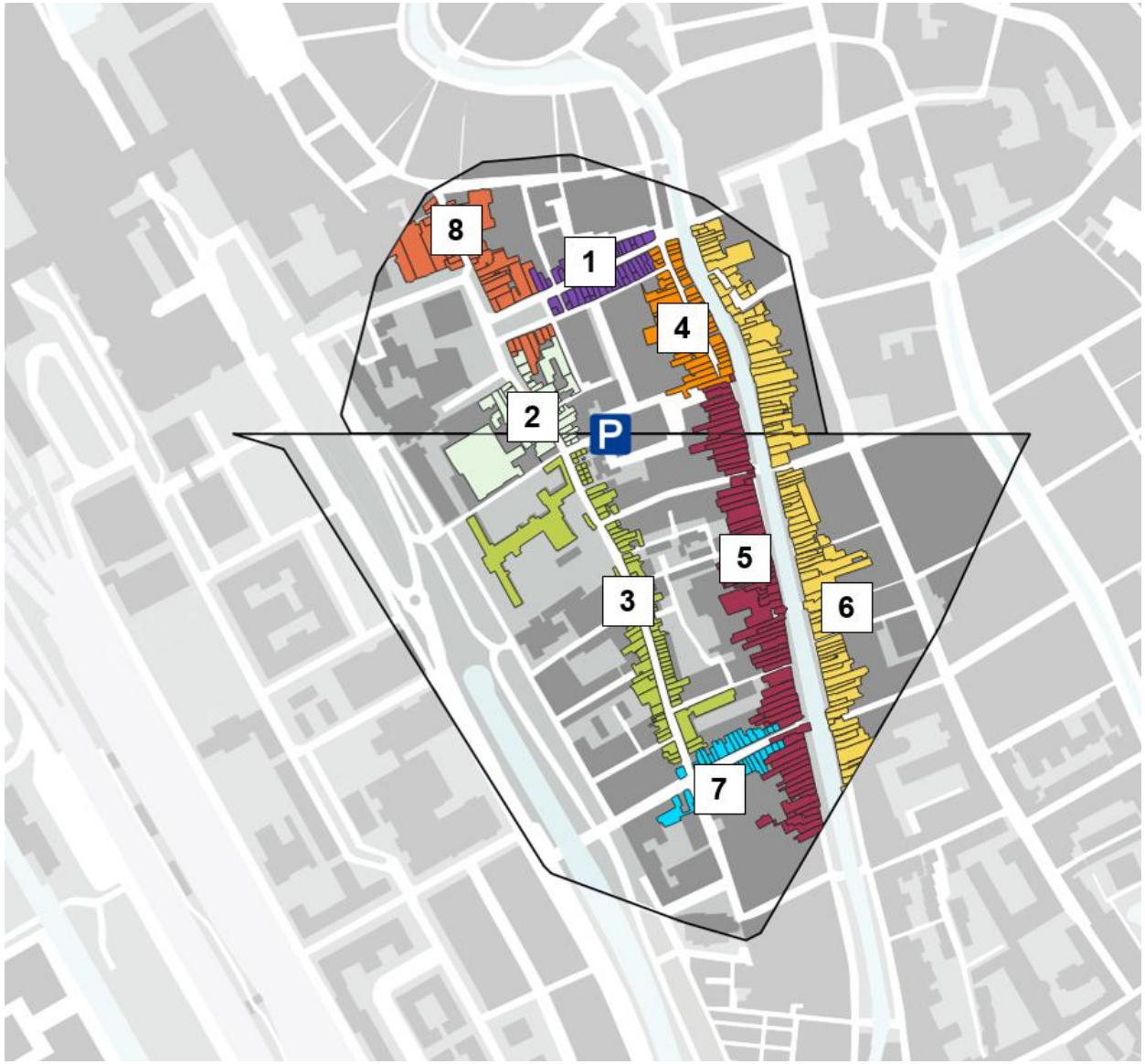


2.3 Deelgebieden binnen onderzoeksgebied

In het onderzoeksgebied (300 meter Noord en 500 meter Zuid) zijn deelgebieden opgesteld (zie figuur 6). Het is aannemelijk dat de economische impact voor ondernemers per deelgebied zal verschillen bij een mogelijke sloop van de parkeergarage. De deelgebieden hebben de volgende benamingen gekregen:

1. Zadelstraat
2. Springweg-Noord
3. Springweg-Zuid
4. Lijnmarkt
5. Oudegracht (links)
6. Oudegracht (rechts)
7. Lange Smeestraat
8. Mariaplaats/Mariastraat
9. Overig (niet genummerd in figuur 6)

Figuur 6. Deelgebieden in het onderzoeksgebied



3 Desk Research

In dit hoofdstuk zijn de belangrijkste conclusies en bevindingen beschreven die in het eerste deel van de analyse, het desk research, naar boven zijn gekomen. In bijlage A zijn de achterliggende analyses van het desk research weergegeven die de onderleggers vormen voor onderstaande conclusies en bevindingen.

3.1 Algemeen

Parkeren en bereikbaarheid zijn altijd van belang geweest voor het functioneren van bedrijven. Afhankelijk van de aard van de bedrijvigheid is directe nabijheid van parkeren gewenst of kan parkeren op enige afstand oplossing bieden. Bepalend voor het vestigingsmilieu van bedrijven is de functie van het betreffende bedrijf, de kwaliteit van de omgeving en de aanwezigheid van andere voorzieningen. Maatschappelijke ontwikkelingen en de veelal daaruit voortkomende veranderingen van consumenten- en bezoekersgedrag bepalen de aanbodveranderingen in een vestigingsgebied en daarmee de wensen en eisen die aan de omgeving gesteld worden. Sommige bedrijven hebben behoefte aan parkeren voor de deur andere hebben behoefte aan ruimte voor de voetganger en een inrichting van de openbare ruimte die gericht is op beleving.

Vraag is of veranderingen in de samenstelling van het aanbod of het gebruik en de inrichting van de openbare ruimte, inclusief de parkeermogelijkheden, structuurverstorende effecten met zich mee brengen. In deze impact-analyse is met name naar dat verband gekeken vanuit de huidige situatie. Een besluit over de toekomst van de Springweggarage vraagt uiteindelijk een integrale afweging waarbij het ontwikkelperspectief van de verschillende deelgebieden binnen het invloedsgebied van de garage essentieel is. Zo is het goed voorstelbaar dat bij het verdwijnen van de parkeergarage bijvoorbeeld het gebied Mariaplaats/Mariastraat een ander perspectief krijgt door de reductie van de verkeersbewegingen. De route Moreelsebrug-Catharijnesingel-Mariaplaats-Zadelstraat kan daardoor en geheel ander perspectief krijgen, met bijvoorbeeld een verblijfsinrichting van de omgeving Mariaplaats/Springweg. Afhankelijk van de toekomstige invulling van de Springweggarage kan dat ook weer invloed hebben op de positie van de Lijnmarkt en de Oude Gracht.

3.2 Conclusies en aanbevelingen desk research

- Het onderzoeksgebied heeft unieke kwaliteiten en winkelaanbod met veel specialistische winkels.
- Het gebied maakt een verandering door, waarbij het noordelijke deel steeds maar aansluiting krijgt met het kernwinkelgebied.
- Het effect van een mogelijke sloop de Springweggarage zal voor het grote merendeel van de publieksgerichte voorzieningen beperkt zijn. Veel voorzieningen zijn gericht op de lokale bevolking, bedienen een nichedoelgroep of zijn/worden opgenomen in de looproutes vanuit het kernwinkelgebied. De nichedoelgroep is bereid om een langere afstand af te leggen. Dat ze in de toekomst iets langer moeten lopen om bij een specialistische winkel te komen, zal nauwelijks effect hebben op het aantal klanten.
- Voor de Lijnmarkt en in iets mindere mate de Oude Gracht (links en rechts) zal het verdwijnen van de parkeergarage de meeste negatieve impact kunnen hebben. Het aandeel doelgerichte aankopen zal naar verwachting dalen. Er zijn ook geen mogelijkheden om in de nabijheid van deze straten nieuwe parkeervoorzieningen te realiseren.
- Door de route Zadelstraat-Lijnmarkt-Maartensbrug-Vismarkt-Stadhuisbrug actiever bij het kernwinkelgebied te betrekken, ontstaan mogelijkheden om de Lijnmarkt en de Zadelstraat sterker te verbinden met het kernwinkelgebied. Dit zou tevens een van de mogelijke compensatiemaatregelen kunnen zijn van de sloop van de parkeergarage.



4 Ondernemersenquête

Door middel van een enquête is een analyse gemaakt van de belangrijkste bevindingen van ondernemers in relatie tot de parkeergarage. De enquêtes zijn verspreid aan ondernemers die een vestiging hebben in het onderzoeksgebied. De volgende onderdelen komen in de analyse aan bod:

- Betrokkenheid ondernemers;
- Type winkelstraten;
- Bereikbaarheid;
- Herkomst bezoekers;
- Kenmerken vestigingsplaats;
- Rol gemeente;
- Belang Springweggarage;
- Aanbevelingen vanuit ondernemers.

In de volgende paragraaf staan de belangrijkste conclusies van dit werkdocument opgesomd.

4.1 Belangrijkste bevindingen

- Voornamelijk ondernemers in de Zadelstraat en de oostzijde van de Oudegracht geven aan dat hun vestiging niet goed bereikbaar is.
- De meningen over de bereikbaarheid van de binnenstad van Utrecht zijn verdeeld. Hoofdzakelijk ondernemers die aan de Oudegracht zijn gevestigd, geven aan dat de bereikbaarheid met het openbaar vervoer matig tot onvoldoende is. In en nabij de Mariaplaats zijn de ondernemers over het algemeen positiever over de bereikbaarheid met het openbaar vervoer.
- Ondernemers benadrukken de noodzaak om in de nabijheid te parkeren, onder andere vanwege volumineuze en breekbare producten. Daarnaast besteden klanten die in de garage parkeren over het algemeen meer.
- De meerderheid geeft aan dat er goede fietsenstallingen zijn in de nabijheid van de onderneming. Het betreft voornamelijk ondernemers uit de Mariastraat/Mariaplaats, Zadelstraat en Lijnmarkt die aangeven dat er goede fietsenstallingen zijn.
- Een groot deel van de ondernemers die het eens zijn met de stelling dat de binnenstad autovrij moet zijn, is gevestigd in een gebied dat al kan worden gerekend tot een autovrije zone (Lijnmarkt en kruising Lijnmarkt-Zadelstraat). Verder bevinden de bezoekers die het eens zijn met de stelling zich grotendeels aan de Oudegracht en de Mariaplaats.
- Slechts 8% geeft aan dat er niet veel klanten zijn die gebruik maken van de Springweggarage. Het betreft hierbij voornamelijk horeca-vestigingen, verspreid over het onderzoeksgebied.
- Gemiddeld denken de ondernemers dat de meeste klanten uit de stad Utrecht komen, gevolgd door de provincie, Nederland en buiten Nederland. Er zijn echter verschillen waar te nemen tussen de verschillende groepen ondernemers. Zo heeft de groep ‘vrije tijd’ een relatief grote groep met een landelijke herkomst en heeft ‘zalenverhuur’ een relatief grote internationale herkomst aan klanten;
- Ondernemers beoordelen hun vestigingsplaats gemiddeld als ‘Goed tot Zeer Goed’. OV- en fietsbereikbaarheid worden goed beoordeeld, autobereikbaarheid wordt over het algemeen als matig/slecht beoordeeld als er parkeergarages verdwijnen.
- Relatief veel ondernemers vinden de centrale locatie van de stad (in de regio en in Nederland), het historische karakter, de architectuur, de bereikbaarheid, het winkelpubliek (en bijbehorende drukte) en de sfeer de belangrijkste kwaliteiten van de binnenstad van Utrecht.
- Bereikbaarheidsaspecten, zoals parkeergelegenheid, verkeerssituatie, laad- en losplekken (aanleveren), wegwerkzaamheden en parkeerkosten worden door ondernemers meermaals als knelpunten genoemd.
- De meeste ondernemers geven aan dat een mogelijke sloop van de Springweggarage vooral ten koste gaat van de bereikbaarheid van het zuidelijk gedeelte van de binnenstad. Een behoorlijk aantal winkels kent een doelgericht winkelpubliek die veelal de auto in de Springweggarage parkeren. De verwachting is dat de klandizie van voornamelijk klanten die veel besteden gaat afnemen.
- Verschillende bezoekers geven aan dat de gemeente moet voorkomen dat de parkeergarage wordt gesloopt. Het aanbieden van andere parkeergelegenheden en goede alternatieven zijn andere oplossingen die ondernemers meermaals aangeven.
- Bij mogelijke aanbevelingen van wenselijke ontwikkelingen op de locatie van de Springweggarage geven ondernemers wederom aan dat de parkeergarage van groot belang is. Niet slopen of het bouwen van een nieuwe parkeergarage zijn de meest genoemde aanbevelingen. Andere alternatieven die zijn genoemd, zijn het bouwen van (betaalbare/goedkope) woningen, het realiseren van een park/groenvoorzieningen, ruimte voor culturele activiteiten of het creëren van een evenementenlocatie.

5 Bezoekersenquête

Door middel van een enquête is een analyse gemaakt van de belangrijkste bevindingen van bezoekers in relatie tot mobiliteit en bezoekgedrag. De enquêtes zijn verspreid in de deelgebieden die behoren tot het onderzoeksgebied. In de volgende paragraaf staan de belangrijkste bevindingen en conclusies van de bezoekersenquête opgesomd.

5.1 Belangrijkste bevindingen

- De meeste bezoekers komen uit de stad Utrecht (ca. 44%), ca. 20% komt uit de provincie Utrecht (woonachtig buiten de stad Utrecht), ca. 31% is woonachtig in Nederland (buiten de provincie Utrecht) en ca. 5% van de bezoekers woont buiten Nederland;
- De modaliteit van bezoekers verschilt behoorlijk. De meeste bezoekers (ca. 27%) geven aan dat ze met de trein naar de binnenstad zijn gekomen, gevolgd door fiets/bromfiets/scooter (ca. 23%). Daarnaast zijn er relatief veel bezoekers (ca. 21%) die aangeven dat ze lopend naar de binnenstad zijn gekomen. Slechts 17% komt met de auto, waarvan 11% in de nabijheid van de binnenstad parkeert. Bezoekers uit Nederland (buiten de provincie Utrecht) reizen relatief of grote schaal met de trein (ca. 63% van deze groep). Het autogebruik ligt in deze groep ook iets hoger, maar valt met 18% relatief gezien mee. In het kader van het mogelijk weren van autoverkeer en parkeervoorzieningen is een uitstekende bewegwijzering naar belangrijke OV-knooppunten essentieel om de relatief grote groep die met het openbaar vervoer naar de binnenstad komen te bedienen;
- Veruit de meeste bezoekers die met de auto zijn gekomen, geven aan dat ze de auto in één van de parkeergarages in Hoog Catharijne hebben geparkeerd, gevolgd door de parkeerplaatsen aan de Jaarbeurszijde van Utrecht CS. Slechts 12% geeft aan de auto in de Springweggarage te hebben geparkeerd. Daarmee gebruikt slechts 1,3% van de bezoekers aan de binnenstad de Springweggarage.
- Bezoekers zijn gemiddeld zeer tevreden over de bereikbaarheid van de parkeergarages. Ca. 42% geeft aan tevreden te zijn en ca. 42% geeft aan er zeer tevreden over te zijn. Slechts een relatief klein deel (ca. 11%) is ontevreden of zeer ontevreden over de bereikbaarheid;
- De parkeergarages in Utrecht zijn gemiddeld met een 7,6 beoordeeld. Dit betekent dat ze kunnen worden omschreven als goed tot zeer goed. De Springweggarage heeft met gemiddeld een 7,4 de laagste score van alle parkeergarages in de binnenstad, maar is evengoed worden beoordeeld met een ruime voldoende;
- Van alle bezoekers die met de fiets de binnenstad bezoeken, stalt ca. 30% de fiets in een bewaakte fietsenstalling, ca. 30% in een onbewaakte fietsenstalling en ca. 34% stalt de fiets in de openbare ruimte. De meeste bezoekers parkeren de fiets in de omgeving Mariaplaats/Zadelstraat;
- In totaal geeft ca. 70% van alle bezoekers die met het openbaar vervoer reizen aan met de trein naar Utrecht te zijn gekomen en bij Utrecht CS te zijn uitgestapt. Ca. 20% is met de bus gereisd en bij Utrecht CS uitgestapt. Verder geven enkele bezoekers aan met de bus bij de Neude (ca. 2%) en bij Vredenburg (ca. 5%) te zijn uitgestapt;
- Bijna de helft van de bezoekers is in het onderzoeksgebied vanwege een doelgericht bezoek aan één of meerdere winkels (ca. 46%). Verder geeft ca. 18% aan dat de reden enerzijds het bezoek aan één of meerdere winkels is en anderzijds het bezoek aan één of meerdere horecavoorzieningen en geeft ca. 10% aan het gebied alleen dat ze in het gebied zijn voor zakelijk bezoek;
- Veruit de meest genoemde winkel die worden bezocht zijn Hema, Bijenkorf, Dille & Kamille en een bezoek aan de markt. Het zijn hoofdzakelijk winkels in de branche Mode & Luxe die worden genoemd. Hoogst genoteerde winkel in de groep Dagelijkse Voorzieningen is Spar aan de Mariaplaats. De meest bezochte horecavoorziening is Bagels & Beans;
- Het onderzoeksgebied is in vier gebieden opgedeeld:
    - Mariaplaats, Mariastraat, Zadelstraat (1);
    - Lijnmarkt en omgeving (2);
    - Oudegracht (links en rechts) (3);
    - Springweg, Lange Smeestraat (4).

  In gebied 1 worden de meeste bestedingen gedaan (ca. 51%). Ca. 32% heeft alleen in dit gebied bestedingen gedaan. Ca. 35% heeft in gebied 2 bestedingen gedaan. Voor gebied 3 geldt dat 26% bestedingen hebben gedaan. Ten slotte heeft 16% bestedingen hebben gedaan in gebied 4, waarvan ca. 2% alleen in dit gebied.
- Ca. 80% heeft naast het onderzoeksgebied ook Hoog Catharijne bezocht, waarbij 47% alleen het onderzoeksgebied en Hoog Catharijne heeft bezocht. Iets meer dan de helft van de bezoekers heeft naast het onderzoeksgebied ook het Hoofdwinkelgebied bezocht (ca. 53%) en ca. 22% heeft naast het onderzoeksgebied ook 'Museumkwartier overig' bezocht (58 bezoekers).
- Ca. 23% van de bezoekers geeft aan het onderzoeksgebied 3 keer of meer per week te bezoeken. Ca. 22% doet dit ongeveer 1 tot 2 keer per week. Eveneens 23% bezoekt het onderzoeksgebied maximaal 2 keer per jaar.

6 Conclusie

In dit hoofdstuk zijn de voorgaande analyses samengevoegd en vertaald naar een algemene conclusie. Deze conclusie beantwoordt de volgende vraag die centraal staat in deze economische impactanalyse:

Wat is de economische impact van het slopen van de Springweggarage op ondernemers?

Op basis van de analyses kan worden geconcludeerd dat het onderzoeksgebied unieke (esthetische) kwaliteiten heeft met relatief veel winkelaanbod dat zich focust op een nichemarkt. Doordat het zich op een nichemarkt richt, zijn consumenten over het algemeen bereid om een langere afstand af te leggen om een winkel te bezoeken. Verschillende ondernemers geven in de enquête aan dat het van belang is om een parkeergarage in de nabijheid van de winkel te hebben. Het zijn voornamelijk consumenten die meer geld besteden die vanuit het oogpunt van gemak in de nabijheid van de winkel parkeren. Ondernemers geven aan dat ze het risico lopen (een deel) van deze groep consumenten te verliezen, indien de Springweggarage gesloopt zou worden. Uit de bezoekersenquête komt naar voren dat bijna de helft van de bezoekers in het onderzoeksgebied is voor een doelgericht bezoek aan één of meerdere winkels. Meest genoemde winkel in het onderzoeksgebied is Dille & Kamille.

Voor het merendeel van de publieksgericht voorzieningen zal het effect van een mogelijke sloop van de Springweggarage beperkt zijn. Op basis van de bezoekersenquête blijkt dat de meeste bezoekers uit de Utrecht komen. Ongeveer een derde van de bezoekers woont buiten de provincie Utrecht. Hiervan reizen relatief veel bezoekers met de trein (ca. 61% van de bezoekers die buiten de provincie Utrecht, maar binnen Nederland woonachtig zijn).

Een mogelijke sloop zal naar verwachting de meest negatieve effecten hebben op winkels aan de Lijnmarkt en in iets mindere mate de Oude Gracht (links en rechts). Het gaat dan voornamelijk om een afname van het aandeel doelgerichte aankopen. Om hier meer inzicht in te krijgen, is aan bezoekers die met de auto zijn gekomen, gevraagd waar ze de auto hebben geparkeerd. Veruit de meeste bezoekers geven aan dat ze de auto bij de Jaarbeurs of Hoog Catharijne hebben geparkeerd.

In het kader van het bezoeken van verschillende deelgebieden van de binnenstad geeft 80% aan dat ze ook in Hoog Catharijne komen. Dit gebied kenmerkt zich door het grote aantal parkeergarages en de aansluiting op Utrecht CS. Hier parkeren ook veruit de meeste bezoekers de auto. Een goede doorstroom vanuit Hoog Catharijne betekent naar verwachting meer publiek voor het onderzoeksgebied. Voor de lokale bevolking worden de fietsenstallingen, alsmede het openbaar vervoer als positief beoordeeld.

De parkeergarages worden door bezoekers over het algemeen goed beoordeeld, onder andere op het thema bereikbaarheid. Ook de Springweggarage scoort met een 7,6 ruim voldoende.

Een mogelijk alternatief dat in het desk research is genoemd, is het actiever betrekken van de route Zadelstraat-Maartensbrug-Vismarkt-Stadhuisbrug bij het kernwinkelgebied. Aan ondernemers is ook gevraagd wat zij als mogelijke alternatieven zien. Ze geven echter in groten getale aan dat de parkeergarage behouden moet blijven of dat er een nieuwe parkeergarage voor in de plaats moet komen. Verschillende ondernemers kwamen met alternatieve ideeën, zoals het bouwen van woningen, het realiseren van een park/groenvoorzieningen, ruimte voor culturele activiteiten of om er een evenementenlocatie van te maken.

Concluderend heeft een mogelijke sloop van de Springweggarage wel negatieve financiële gevolgen voor de ondernemers, maar dat de impact naar verwachting beperkt zal zijn. Het zijn voornamelijk consumenten die meer geld besteden die er voor kiezen om uit gemak de auto in de nabijheid van de winkel te parkeren. Uit de bezoekersenquête blijkt dat veruit de meerderheid andere modaliteiten gebruiken (OV, fiets of te voet). Het openbaar vervoer en de fietsenstalling worden positief beoordeeld. Door een focus te leggen op de groep die van deze modaliteiten gebruik maakt, kunnen nieuwe consumenten naar het onderzoeksgebied worden getrokken. Een goede looproute vanaf Hoog Catharijne naar de Mariaplaats zou zo'n stimulans zijn. Een andere manier om meer consumenten te trekken die in mindere mate afhankelijk zijn van de auto is door beter aan te sluiten op het kernwinkelgebied. Dit kan door de Gaardbrug beter bij de routing te betrekken.

7 Aanbevelingen

Door een focus te leggen op de groep die van deze modaliteiten gebruik maakt, kunnen nieuwe consumenten naar het onderzoeksgebied worden getrokken. Een goede looproute vanaf Hoog Catharijne naar de Mariaplaats zou zo'n stimulans zijn. Een andere manier om meer consumenten te trekken die in mindere mate afhankelijk zijn van de auto is door beter aan te sluiten op het kernwinkelgebied. Dit kan door de Gaardbrug beter bij de routing te betrekken.

Het gebied maakt een transitie door waarbij het steeds meer aansluiting krijgt bij het kernwinkelgebied en de toevoer van bezoekersstromen vanuit Utrecht CS, parkeerlocaties Jaarbeurs (via Moreelsebrug) en parkeerlocaties Hoog Catharijne belangrijke voedingsbronnen zijn. Inzetten op routing (bijvoorbeeld via de Gaardbrug) en verbetering van de inrichting van de openbare ruimte, gericht op de voetganger kan (op termijn) het belang van de parkeergarage Springweg voor de ondernemers in het gebied verder doen afnemen. Voor de bezoeker zijn de alternatieven al in ruimte mate voorhanden (openbaar vervoer, fiets, te voet, parkeren elders).

Bij een mogelijke sloop van de parkeergarage is het van belang om ondernemers ruimschoots voor aanvang van de sloopactiviteiten te informeren, zodat de lokale bedrijvigheid hierop kan anticiperen en mogelijke negatieve effecten tot een minimum kan beperken. In het kader van het mogelijk weren van autoverkeer en parkeervoorzieningen, zoals de mogelijke optie om de Oudegracht autovrij te maken, is een uitstekende bewegwijzering naar belangrijke parkeergarages en OV-knooppunten essentieel om bezoekers die met de auto of het openbaar vervoer naar de binnenstad komen te bedienen. In het licht van het mogelijk autovrij maken van de Oudegracht zou de Springweggarage mogelijkerwijs kunnen dienen als opvanglocatie.

Bijlage A
Analyse Desk Research

Dit gedeelte beslaat het desk research, waarin de ontwikkeling van het aanbod, een analyse van het aanbod per deelgebied en een korte beleidsanalyse zijn uitgewerkt.

Een beoordeling van het verzorgingsprofiel van bedrijven die binnen het onderzoeksgebied liggen. Per deelgebied zijn de belangrijkste kwalitatieve aspecten, met betrekking tot de economische impact van parkeergarage Springweg beschreven. De deelgebieden zijn bepaald op basis van ruimtelijke en functionele samenhang en bezoekdoelgroep. Het betreft: Zadelstraat, Springweg-Noord, Springweg-Zuid, Lijnmarkt, Oudegracht (links), Oudegracht (rechts), Lange Smeestraat, Mariaplaats/Mariastraat en overig.

Ontwikkeling aanbod

Om een beeld te kunnen schetsen hoe het aanbod aan verschillende functies zich in het onderzoeksgebied ontwikkelt, is het aanbod publieksgerichte functies in 2019 vergeleken met het aanbod publieksgerichte functies in 2014. Dit is voor het noordelijke en zuidelijke onderzoeksgebied afzonderlijk gedaan.

In het noordelijke onderzoeksgebied is het totale aanbod publieksgerichte voorzieningen de afgelopen 5 jaar met circa 2% gestegen van 240 naar 244 vestigingen. Deze groei heeft voornamelijk plaatsgevonden in de groepen Dagelijks (+7 vestigingen) en Leisure (+6 vestigingen). De afname heeft voornamelijk in de groepen Mode & Luxe (-12 vestigingen) en Vrije Tijd (-7 vestigingen) plaatsgevonden. Deze functie verschuiving is een trend dat landelijk zichtbaar is. De leegstand is in het noordelijke onderzoeksgebied bijna verdubbeld.

In het zuidelijke onderzoeksgebied is het aanbod publieksgerichte voorzieningen de afgelopen 5 jaar met 8 vestigingen afgenomen. Deze afname vond plaats in de groepen Dagelijks (geen enkele vestiging in deze groep in 2019) en Detailhandel Overig (-5 vestigingen). De groep Diensten is de

Tabel 3: Ontwikkeling groepen in onderzoeksgebied noord

Groep	Aantal vestigingen 2014	Aantal vestigingen 2019	Ontwikkeling absoluut	Ontwikkeling (%)
Leegstand	8	14	+6	+75%
Dagelijks	15	22	+7	+47%
Mode & Luxe	106	94	-12	-11%
Vrije Tijd	21	14	-7	-33%
In/Om Huis	12	12	0	0%
Detailhandel Overig	4	5	-1	+25%
Leisure	61	67	+6	+10%
Diensten	13	16	+3	+23%
Totaal	**240**	**244**	**+4**	**+2%**

Tabel 4: Ontwikkeling groepen in onderzoeksgebied zuid

Groep	Aantal vestigingen 2014	Aantal vestigingen 2019	Ontwikkeling absoluut	Ontwikkeling (%)
Leegstand	1	1	0	0%
Dagelijks	2	0	-2	-100%
Mode & Luxe	19	19	0	0%
Vrije Tijd	8	8	0	0%
In/Om Huis	4	3	-1	-25%
Detailhandel Overig	17	12	-5	-29%
Leisure	29	27	-2	-7%
Diensten	16	18	2	+13%
Totaal	**96**	**88**	**-8**	**-8%**

enige groep die is toegenomen (+2 vestigingen).

Verzorgingsprofiel deelgebieden

Zadelstraat

De meeste vestigingen behoren tot Mode & Luxe (16 vestigingen) en Leisure (8 vestigingen). In de periode 2014-2019 is het aantal vestigingen gedaald van 39 naar 36. Het aantal vestigingen daalde in de groepen Mode & Luxe (-2 vestigingen), Vrije Tijd (-2 vestigingen), In/Om Huis (-1 vestiging) en Diensten (-1 vestiging). Het aantal vestigingen nam toe in Detailhandel Overig (+2 vestigingen), Dagelijks (+1 vestiging) en Leisure (+1 vestiging). De leegstand is gedaald van 1 vestiging naar 0 vestigingen.

Kenmerken van het deelgebied in relatie tot de Springweggarage:

- Geen parkeermogelijkheden in en rondom de Zadelstraat (parkeerverbod). De Springweggarage is de dichtstbijzijnde parkeermogelijkheid.
- Kortste route naar de parkeergarage is via de Kuipersteeg, Boterstraat en Visscherplein. De parkeergarage staat niet aangegeven in de Zadelstraat. Met betrekking tot de routing zijn de parkeergarages in en rondom Hoog Catharijne meer voor de hand liggend.
- De afstand tot de parkeergarages in Hoog Catharijne is relatief beperkt.
- De Zadelstraat maakt deel uit van de kernwinkelgebiedrouting via Mariastraat aan de ene kant en aan de andere kant wordt de Choorstraat aangesloten op de Steenweg.
- De winkels in deze straat hebben vooral profijt van het ruime ketenaanbod in het kernwinkelgebied (Steenweg, Lange Elisabethstraat, Oude Gracht). Enerzijds bestaan de klanten uit dagjesmensen die ook het kernwinkelgebied bezoeken, anderzijds zijn het lokale bewoners die hoofdzakelijk met de fiets komen.
- De Ekoplaza is ingericht voor mandjesverkoop, waardoor parkeervoorzieningen niet noodzakelijk zijn.

Er zijn weinig bedrijven die in sterke mate afhankelijk zijn van de Springweggarage.



g & Locatus)

Springweg-Noord

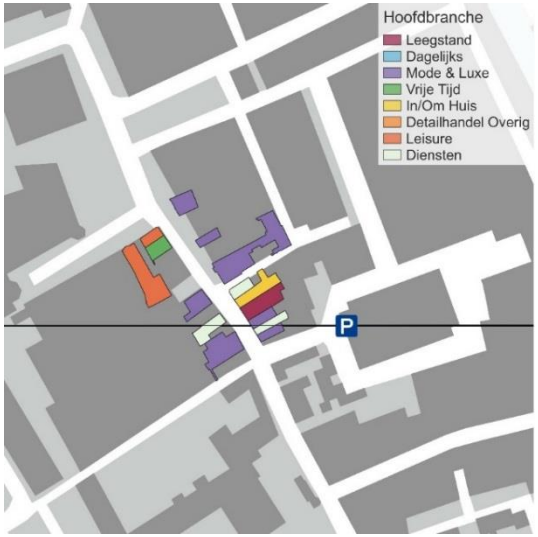
De meeste vestigingen behoren tot Mode & Luxe (7 vestigingen), Diensten (3 vestigingen) en Leisure (2 vestigingen). In de periode 2014-2019 is het aantal vestigingen gedaald van 16 naar 15. Het aantal vestigingen is licht afgenomen in de groepen Mode & Luxe (-1 vestiging) en Vrije Tijd (-1 vestiging). De leegstand is met 1 vestiging hetzelfde gebleven.

Kenmerken van het deelgebied in relatie tot de Springweggarage:

- Doorgaand autoverkeer naar de Springweggarage rijdt over de Springweg (eenrichtingsverkeer).
- Springweg-Noord omhelst de Springweg ten noorden van de kruising met de Strosteeg.
- De winkels ten noorden van de kruising Springweg-Strosteeg sluiten aan op de Mariaplaats.
- De aanwezige voorzieningen zijn veelal gericht op diensten (o.a. kappers) en specialismen (o.a. platenwinkel en naaiwinkel). Er zijn tevens winkels die maatwerk bieden (op maat gemaakte pakken).
- Esthetisch heeft de noordelijke zijde van de Springweg voldoende kwaliteit. Voor de meerderheid van de winkels en horeca zou een beperking van autoverkeer een voordeel opleveren. Hierdoor ontstaat de mogelijkheid om meer beleving te creëren en ontstaat er meer ruimte voor horeca. De levendigheid van de Mariaplaats kan worden doorgetrokken.
- Enkel leegstaand pand in deze straat.

Er zijn weinig voorzieningen in sterke mate afhankelijk van de parkeergarage. Autotoegankelijkheid van de straat is wel wenselijk.

Figuur 8: Publieksgerichte voorzieningen Springweg-Noord (Bag & Locatus)



Springweg-Zuid

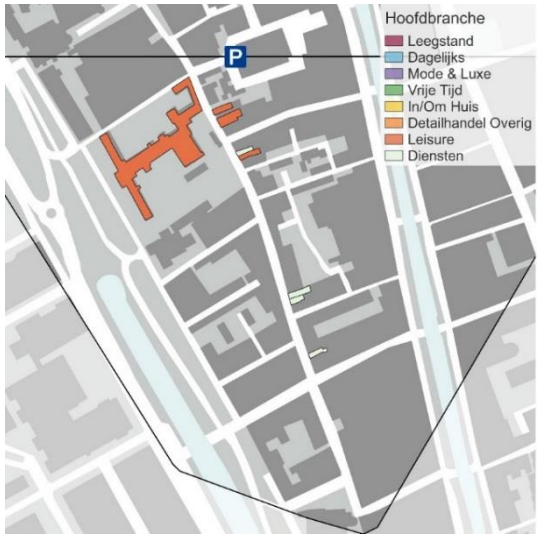
De vestigingen behoren tot de groepen Leisure (5 vestigingen) en Diensten (5 vestigingen). In de periode 2014-2019 is het aantal vestigingen gedaald van 11 naar 9. Het aantal vestigingen is licht afgenomen in de groep Diensten (-1 vestiging). De leegstand is afgenomen van 1 vestiging naar 0 vestigingen.

Kenmerken van het deelgebied in relatie tot de Springweggarage:

- Springweg-Zuid omhelst de Springweg ten zuiden van de kruising met de Strosteeg.
- Doorgaand autoverkeer van de Springweggarage naar de hoofdwegen rijdt over dit gedeelte van de Springweg.
- De enkele voorzieningen zijn veelal Leisure- en Dienstenvoorzieningen.
- Veel panden in deze straat hebben de enkelbestemming wonen.
- Met Karel V is er ook sprake van een grootschalig horeca/hotel aan de Springweg. Met parkeermogelijkheden aan de kant van de Catharijnesingel. Een andere belangrijke horecavoorziening is Springhaver.
- Er is een kledingreparatiewinkel dat een sterke behoefte heeft aan parkeren in de nabijheid. Dit is voornamelijk voor klanten die hun gemaakte/gestoomde kleding snel wil ophalen met de auto. De parkeerhaven voor de ingang van de winkel biedt hiervoor een oplossing (Hahné).
- Esthetisch heeft dit gedeelte van de Springweg ook voldoende kwaliteit.

Er zijn weinig voorzieningen in sterke mate afhankelijk van de parkeergarage. Autotoegankelijkheid van de straat is wel wenselijk.

Figuur 9: Publieksgerichte voorzieningen Springweg-Zuid (Bag & Locatus)



Lijnmarkt

De meeste vestigingen behoren tot Mode & Luxe (28 vestigingen), Dagelijks (5 vestigingen) en Leisure (5 vestigingen). In de periode 2014-2019 is het aantal vestingen hetzelfde gebleven (45 vestigingen). Het aantal vestigingen nam licht af bij de groepen Vrije Tijd (-2 vestigingen) en In/Om Huis (-2 vestigingen). Het aantal vestigingen in Leisure (+2 vestigingen) en Dagelijks (+1 vestiging) is licht toegenomen. De leegstand is toegenomen van 1 naar 2 vestigingen.
Kenmerken van het deelgebied in relatie tot de Springweggarage:

- De Lijnmarkt is een voetgangersgebied. Er zijn geen mogelijkheden om zowel de auto als de fiets in deze straat te parkeren.
- Vanuit de hoofdingang van de Springweggarage aan de Oudegracht is dit de meest nabij gelegen winkelstraat.
- De nabijheid van de parkeergarage maakt dat klanten vlakbij de winkelstraat kunnen parkeren.
- De Lijnmarkt vormt de aanlooproute van de parkeergarage naar het kernwinkelgebied.
- De winkels in deze straat hebben vooral profijt van het ruime ketenaanbod in het kernwinkelgebied. Enerzijds bestaan de klanten uit dagjesmensen, anderzijds zijn het lokale bewoners die hoofdzakelijk met de fiets komen.
- De Lijnmarkt biedt unieke esthetische kwaliteiten. De architectuur, straatmeubilair, type winkels en de aansluiting met de Oudegracht geven de Lijnmarkt een hoge belevingswaarde.
- Er zijn weinig alternatieven met betrekking tot parkeren in de absolute nabijheid van de Lijnmarkt.
- Het versterken van de Gaardbrug als onderdeel van de looproute van het kernwinkelgebied zou de Lijnmarkt kunnen versterken. Op dit moment maken relatief weinig bezoekers gebruik van deze brug. De Lijnmarkt is een aftakking van de route Zadelstraat-Choorstraat.

De negatieve impact van de sloop van de Springweggarage zal naar verwachting voor de Lijnmarkt het hoogst zijn.

Figuur 10: Publieksgerichte voorzieningen Lijnmarkt (Bag & Loca-



Oudegracht (links)

De meeste vestigingen behoren tot Leisure (12 vestigingen) en Mode & Luxe (7 vestigingen). In de periode 2014-2019 is het aantal vestigingen gegroeid van 30 naar 33. Het aantal vestigingen nam toe in Mode & Luxe (+2 vestigingen), Vrije Tijd (+2 vestigingen) en Leisure (+1 vestiging). Het aantal vestigingen in Detailhandel Overig (-2 vestigingen) is afgenomen.

Kenmerken van het deelgebied in relatie tot de Springweggarage:

- Ten zuiden van de kruising met de Hamburgerbrug zijn er mogelijkheden om de auto te parkeren. Ten noorden van de kruising is het een voetgangersgebied en zijn er alleen mogelijkheden om de fiets te parkeren. Het parkeren van de auto is hier niet mogelijk.
- De meeste vestigingen betreffen tweedehandswinkels, kleinschalige horeca, diensten en boetiekjes.
- Voor de winkels aan deze zijde van de Oudegracht geldt dat ze enerzijds zijn gericht op de lokale bevolking en anderzijds op specifieke nichegroepen. Voor beide doelgroepen is de nabijheid van parkeermogelijkheden minder van belang. De lokale bewoners zijn eerder geneigd om de fiets als vervoersmiddel te gebruiken. De nichedoelgroepen zijn vaak bereid om grotere afstanden af te leggen, waardoor een iets grotere loopafstand naar de winkel naar verwachting geen effect zal hebben.
- Het blijft wel noodzakelijk dat klanten voor een korte stop voor de ingangen van enkele winkels kunnen blijven parkeren. Enkele winkels verkopen breekbare producten met een relatief groot volume. Parkeren voor de ingang van de winkel maakt het mogelijk om deze producten snel in te kunnen laden. Het is niet wenselijk dat klanten met dit soort producten (vaak in het hogere prijssegment) door de drukke binnenstad gaan lopen.
- Kringloopwinkel de Arm verkoopt producten met een relatief groot volume. Deze winkel heeft echter al een parkeerplaats voor de ingang die specifiek is gericht op laden en lossen.

Voor een gedeelte van de Oudegracht (links) ligt de Springweggarage in de absolute nabijheid. Echter zal het effect van de parkeergarage voor het type vestigingen relatief beperkt zijn. Per individuele vestiging kan de situatie verschillen.

Figuur 11: Publieksgerichte voorzieningen Oudegracht (links) (Bag



Oudegracht (rechts)

De meeste vestigingen behoren tot Leisure (23 vestigingen), gevolgd door Mode & Luxe (14 vestigingen) en Vrije Tijd (10 vestigingen). Ten opzichte van 2014 is het aantal vestigingen licht afgenomen (van 68 naar 66 vestigingen). Het aantal vestigingen in overige detailhandel (+3 vestigingen) en Mode & Luxe (+2 vestigingen) zijn licht gegroeid. Het aantal vestigingen in Diensten (-2 vestigingen) en In/Om Huis (-2 vestigingen) zijn licht gedaald. De leegstand is gegroeid van 0 naar 3 vestigingen).

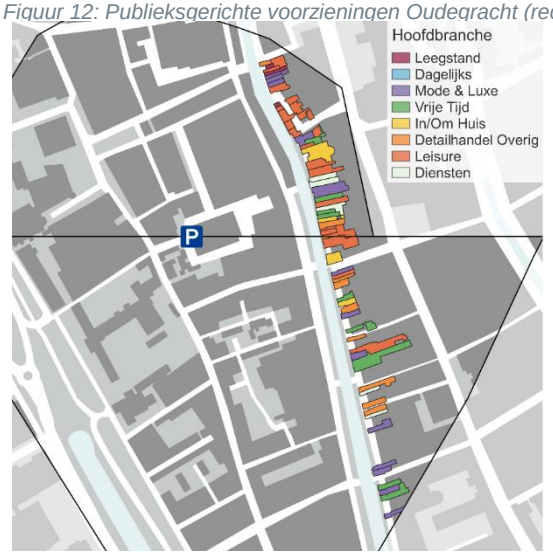
Kenmerken van het deelgebied in relatie tot de Springweggarage:

- Voor de Oudegracht (rechts) geldt eenzelfde soort beschrijving als voor Oudegracht (links) met betrekking tot het type vestigingen en parkeermogelijkheden.
- In het noordelijke gedeelte ligt de winkel Home Stock

Utrecht. Deze winkel verkoopt producten met een relatief groot volume. Deze winkel heeft geen parkeervoorziening voor de ingang. Voor Home Stock Utrecht zal de sloop van parkeergarage Springweg een negatieve impact hebben.
- De winkel Kathmandu is een grootschalige winkel, dat naar verwachting gerichte bezoekers trekt. In de winkel worden producten met een relatief groot volume verkocht. Voor deze winkel kan een mogelijk verdwijnen van de parkeergarage aan de Springweg negatieve effecten hebben.

Voor de Oudegracht (rechts) ligt de Springweggarage in de absolute nabijheid. Vergelijkbaar met de Oude Gracht (links) zal het effect van de parkeergarage voor het type vestigingen relatief beperkt zijn. Per individuele vestiging kan de situatie verschillen.

Figuur 12: Publieksgerichte voorzieningen Oudegracht (rechts) (Bag



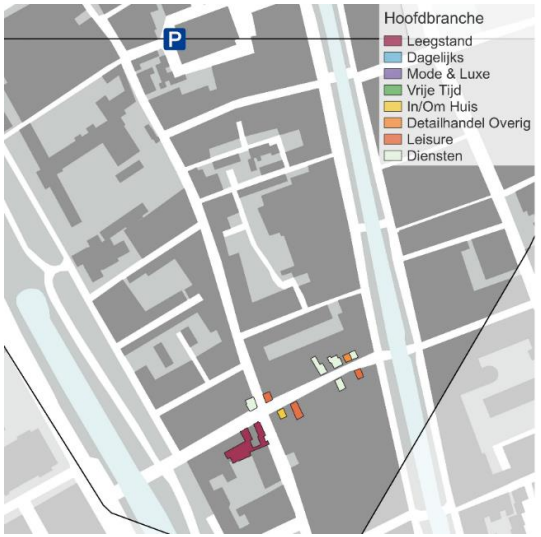
Lange Smeestraat

De meeste vestigingen behoren tot de groepen Diensten (5 vestigingen) en Leisure (3 vestigingen). In de periode 2014-2019 is het aantal vestigingen toegenomen van 9 naar 11 vestigingen. De groep Diensten zorgt voor de groei van 2 vestigingen.

Kenmerken van het deelgebied in relatie tot de Springweggarage:
- In de straat zijn horeca in het fastfoodsegment, enkele dienstenwinkels en boetiekjes gevestigd.
- Het is een belangrijke straat voor fietsverkeer.
- Autoverkeer is ook mogelijk in deze straat. Er is een beperkt aantal parkeervakken en ruimte voor laden en lossen.
- Loopafstand van parkeergarage Springweg naar Lange Smeestraat is circa 4 minuten. De vestigingen in de straat zijn niet afhankelijk van parkeergarage Springweg.
- Esthetisch heeft de straat een goede kwaliteit.
- Aan de gevels op plintniveau is zichtbaar dat hier vroeger meer publieksgerichte voorzieningen waren.

Voor de Lange Smeestraat zal de economische impact beperkt zijn. De vestigingen in de straat zijn hoofdzakelijk gericht op de lokale bezoeker. Er zijn geen vestigingen aanwezig die artikelen met een relatief groot volume verkopen.

Figuur 13: Publieksgerichte voorzieningen Lange Smeestraat (Bag & Locatus)



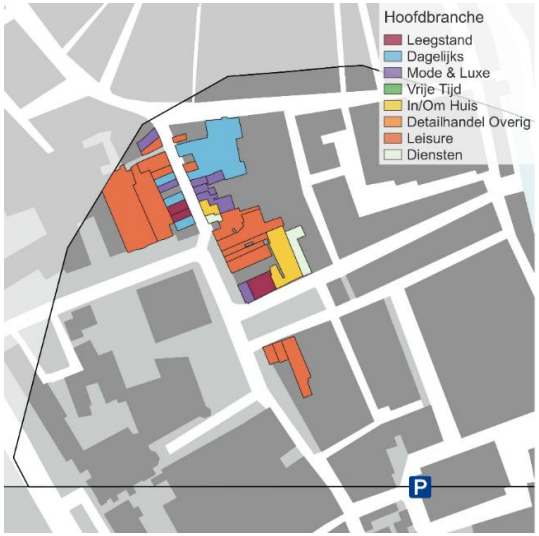
Mariaplaats/Mariastraat

De meeste vestigingen behoren tot de groepen Leisure (17 vestigingen) en Mode & Luxe (6 vestigingen). In de periode 2014-2019 is het aantal vestigingen gegroeid van 36 naar 37. Het aantal vestigingen nam toe in de groep Leisure (+2 vestigingen), Dagelijks (+1 vestiging) en Diensten (+1 vestiging). Het aantal vestiging nam af in de groepen Mode & Luxe (-2 vestigingen), Detailhandel Overig (-1 vestiging) en Vrije Tijd (-1 vestiging). De leegstand is toegenomen van 3 naar 4 vestigingen.

Kenmerken van het deelgebied in relatie tot de Springweggarage:
- Het deelgebied rondom het plein bestaat hoofdzakelijk uit een combinatie tussen horeca en andere vormen van Leisure (bowling, arcadehal).
- Het gebied is direct aangehaakt op het kernwinkelgebied (Steenweg) en maakt deel uit van de routing (Zadelstraat-Choorstraat-Steenweg).

- Er is een Spar City op hoek Mariastraat-Mariaplaats. Deze supermarkt is volledig ingericht als mandjeswinkel.
- In de Mariastraat is aan één zijde horeca aanwezig (met een goede bezetting), aan de andere zijde voornamelijk niet-dagelijkse detailhandel. De Mariastraat heeft een smal straatprofiel en er is geen ruimte voor de auto.
- Hifi Klubben is een vestiging die artikelen verkoopt met een relatief groot volume en kan mogelijk negatieve effecten ondervinden aan de sloop van de Springweggarage. De parkeergarages in Hoog Catharijne zijn echter in de nabijheid, waardoor de impact beperkt zal blijven.
- Er zijn zeer beperkte parkeermogelijkheden in dit deelgebied.
- Verkeer dat naar de parkeergarage rijdt, komt door dit deelgebied. Er is in dit deelgebied een verwijzing naar de Springweggarage.

Figuur 14: Publieksgerichte voorzieningen Mariaplaats/Mariastraat (Bag & Locatus)



Overig

- Veruit de meeste publieksgerichte voorzieningen liggen aan de Steenweg en de Choorstraat. Deze straten maken onderdeel uit van het kernwinkelgebied.
- De vestigingen buiten deze twee straten betreffen hoofdzakelijk Leisure (horeca). Deze vestigingen zijn minder afhankelijk van autobereikbaarheid en hechten meer waarde aan beleving. De locatie is bereikbaar vanaf de Lange-/korte Nieuwstraat

Er zijn weinig bedrijven die in sterke mate afhankelijk zijn van de Springweggarage.

Beleidsanalyse

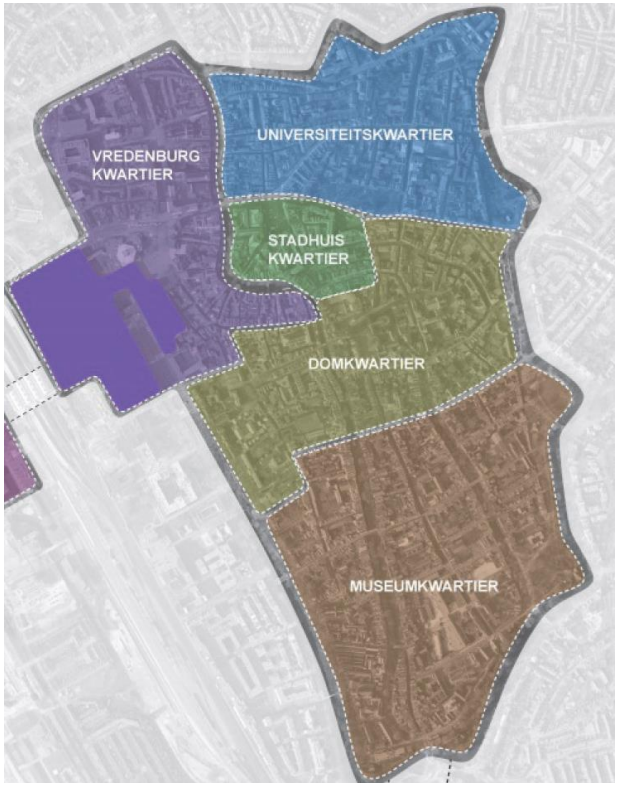
Strategische agenda ruimtelijk economische ontwikkeling centrum Utrecht 2015-2020

In de strategische agenda staat het ontwikkelingsperspectief van de verschillende Kwartieren in het centrum van Utrecht beschreven. Door verschillende Kwartieren te definiëren, kunnen afzonderlijke kwaliteiten worden versterkt, waardoor de onderlinge samenhang binnen de Kwartieren tot zijn recht komt.

Het onderzoeksgebied is onderdeel van het Domkwartier en het Museumkwartier. Grofweg zijn de deelgebieden in het onderhavige onderzoek als volgt in te delen in Kwartieren:

- Zadelstraat: Domkwartier
- Springweg: Domkwartier & Museumkwartier
- Lijnmarkt: Domkwartier
- Oudegracht (links): Museumkwartier
- Oudegracht (rechts): Museumkwartier
- Lange Smeestraat: Museumkwartier
- Mariaplaats/Mariastraat: Domkwartier

Figuur 15: Kwartieren in het centrum van Utrecht



Domkwartier

Het gewenste profiel van het Domkwartier is:

- De kernwaarden: historisch, persoonlijk, kleinschalig, bezieling, authentiek, gastvrijheid, verfrissend, samen.
- Focus op mode en luxe, onderscheidende winkels gericht op traditionele ambachten, duurzaamheid en creativiteit, sfeervol winkelen.
- Ondersteunende horeca, daghoreca, terrassen, avondhoreca restauratief.
- Verblijfsgebied met aandacht voor beleving met aangename mix van wonen.

Om de economische positionering van het Domkwartier te versterken, zijn in strategische agenda de volgende projecten benoemd (die relevant zijn voor het onderzoeksgebied):

- Opwaardering straatprofiel Mariastraat – Middellange termijn.
- Beleving centraal stellen – Korte termijn.
- Opwaardering straatprofiel Springweg (van Mariastraat tot Haverstraat). Geïsoleerde ligging. Springweg opheffen. Karel V als steppingstone ter realisatie aansluiting Museumkwartier – Middellange termijn.
- Herbestemming Springweggarage – Korte termijn.

Museumkwartier

Het gewenste profiel van het Museumkwartier is:

- De kernwaarden: historisch, ontspannen, ontdekken, authentieke historiciteit, groen
- Hoofdfuncties: cultuur, wonen, ontspanning en groen.
- Oostzijde Oudegracht: aaneengesloten functies met overwegend detailhandel (kunst, niche-winkels) en diensten.
- Zichtbaarheid en toegankelijkheid van het kwartier vergroten.

De volgende projecten zijn in de strategische agenda benoemd ter versterking van de economische positionering van het Museumkwartier (die relevant zijn voor het onderzoeksgebied):

- Aanhaken op bezoekersstromen.
- Functionele verdichting Oudegracht Oostzijde.
- De vestigingskwaliteit zal versterkt worden door de koppeling van Mariaplaats via Oudegracht en Springweg te maken.

Conclusie

Het herbestemmen van de Springweggarage past binnen de strategische agenda ruimtelijke economische ontwikkeling centrum Utrecht 2015-2020. Het wordt enerzijds expliciet benoemd in het beleidsdocument. Anderzijds is het de ambitie om meer sfeer en beleving te creëren en om de verbinding tussen de Springweg en Mariaplaats/Oudegracht te maken. Om dit gewenste effect te realiseren, zal autoverkeer in afnemende mate een rol van betekenis gaan spelen in de binnenstad. Daarnaast moeten bezoekers beter worden verleid om vanuit het kernwinkelgebied o.a. het Museumkwartier te bezoeken.

Ruimtelijke bouwstenen voor het centrum Utrecht 2030

In opdracht van Centrum Management Utrecht is een studie verricht, waarin de contouren van de belangrijkste vraagstukken voor het centrum zijn geschetst en vertaald in bouwstenen voor de toekomst. De belangrijkste perspectieven voor het centrum van Utrecht in 2030 zijn:

- Utrecht maakt een schaalsprong in stedelijkheid en een systeemsprong in mobiliteit.
- De auto wordt minder belangrijk in het verkeersnetwerk van Utrecht.
- Het historische centrum, het Beurskwartier en het USP zijn de belangrijke economische hotspots van de stad waar de gemeente kansen wil creëren en de openbare ruimte beter wil benutten.
- Het centrum van Utrecht zal uitgroeien tot dé ontmoetingsplek voor iedereen. Het centrum is het onderscheidende verblijfsgebied voor bewoners en bezoekers.

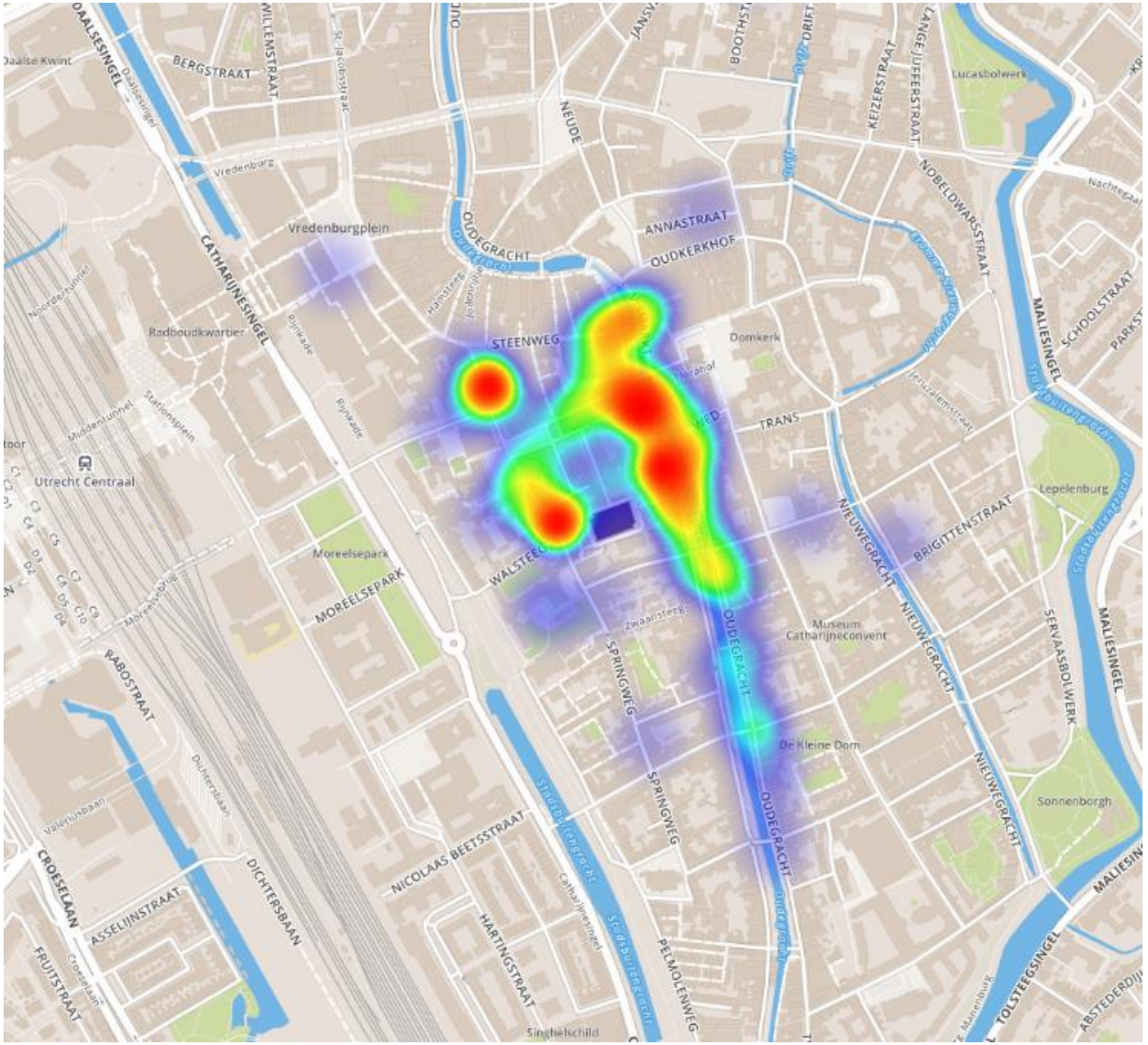
Ontmoeting en aantrekkelijke verblijfsplekken zijn belangrijke pijlers van de ruimtelijke bouwstenen. Om dit te realiseren is de ambitie om doorgaande vervoersstromen van auto- en fietsverkeer uit de historische binnenstad te halen en tangenten rondom de binnenstad te realiseren. Hierdoor is het mogelijk om de kwaliteit van verblijfsplekken te verhogen en ontmoeting te stimuleren. Het herbestemmen van de Springweggarage past binnen deze ruimtelijke bouwstenen.

Bijlage B
Analyse Ondernemersenquête

Respons

Als onderdeel van de analyse van effecten is aan ondernemers de mogelijkheid geboden om door middel van het invullen van een online enquête een mening te laten horen over de mogelijke sloop van de Springweggarage in de binnenstad van Utrecht. De enquête is op basis van verzamelde emailadressen gedaan. Enerzijds is een lijst door CMU aangeleverd, anderzijds heeft er een deskresearch plaatsgevonden om zoveel mogelijk overige adressen te verzamelen. Een belangrijke voorwaarde is dat de ondernemers in of nabij het onderzoeksgebied een vestiging hebben. Gedurende twee weken in de periode eind oktober is de enquête beschikbaar geweest. Uiteindelijk heeft dit geresulteerd in een respons van 89 valide enquêtes. Dit betekent een uiteindelijke *response rate* van circa 30%. In figuur 16 is een hittekaart met de herkomst van de enquêtes gevisualiseerd. De meeste respons komt van ondernemers aan de Oudegracht, Lijnmarkt, Zadelstraat, oftewel de schil ten noorden van de Springweggarage.

Figuur 16: Hittekaart input ondernemers

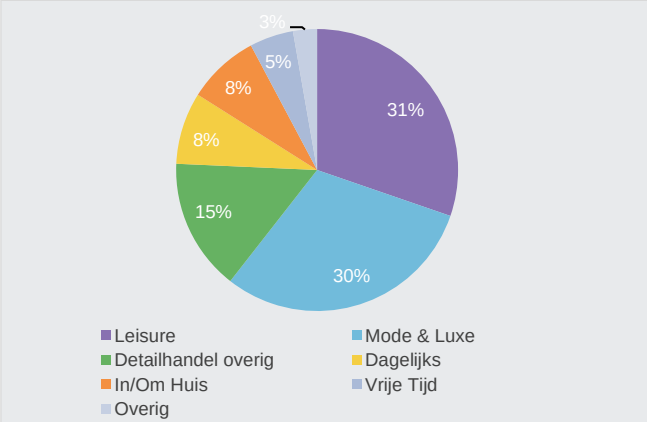


In figuur 17 is de verdeling van de respons naar verschillende groepen publieksgerichte voorzieningen weergegeven. Hierbij is de indeling van Locatus gehanteerd.

De groepen met de meeste ondernemers zijn Leisure (ca. 31%) en Mode & Luxe (ca. 30%). Gezamenlijk vormen deze twee groepen de meerderheid van het aantal ondernemers. De groep 'Overig' bestaat uit bedrijven die actief zijn in zalenverhuur. Deze branche behoort niet tot de indeling van publieksgerichte voorzieningen van Locatus, maar is in het kader van het belang van dit onderzoek wel meegenomen.

In vergelijking met het aantal vestigingen in het onderzoeksgebied is waar te nemen dat de grootste groep ondernemers, 'Leisure', niet de grootste groep is in het totaal aantal vestigingen. Met 67% van de respons vormt 'Leisure' 29% van het totaal aantal vestigingen in het onderzoeksgebied. De grootste groep in aantal vestigingen is 'Mode & Luxe', met in totaal 94 vestigingen (ca. 41%). Een mogelijke verklaring hiervoor is dat een groot deel van de vestigingen in de groep 'Mode & Luxe' formuleketens betreft, waarvan het lastig was om het emailadres te achterhalen.

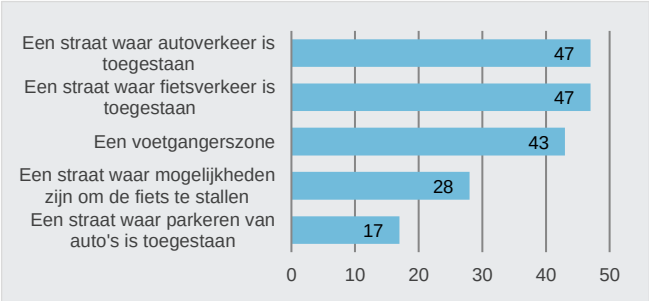
Figuur 17: Verdeling groepen publieksgerichte voorzieningen



Aan ondernemers is gevraagd in wat voor straat de vestiging is gelegen. Voor een straat waar het mogelijk is om auto's te parkeren, zullen de gevolgen voor de ondernemers anders zijn dan voor vestigingen die in een voetgangerszone liggen en in hogere mate afhankelijk zijn van parkeergarages. In totaal zijn er 182 antwoorden gegeven, aangezien het in sommige gevallen mogelijk is dat een straat meerdere kenmerken vertoont.

In totaal geven 47 ondernemers aan dat autoverkeer is toegestaan in de straat waar ze ondernemen (ca. 26% van alle antwoorden). Eveneens 47 ondernemers geven aan dat ze in een straat ondernemen waar fietsverkeer is toegestaan. 43 ondernemers hebben een vestiging in een voetgangerszone (ca. 24% van alle antwoorden). Met betrekking tot parkeren geven 28 ondernemers aan dat er mogelijkheden zijn om te fiets te stallen in de straat (ca. 15% van alle antwoorden). Met betrekking tot het parkeren van de auto geven 17 ondernemers aan dat dit mogelijk is (ca. 9% van alle antwoorden). Als naar de spreiding binnen het onderzoeksgebied wordt gekeken, valt op de het grootste gedeelte ten noorden van de Springweggarage als voetgangerszone kan worden beschreven (grofweg Lijnmarkt, Zadelstraat, Steenweg en Mariastraat). Dit gebied behoort deels tot het kernwinkelgebied of maakt deel uit van de aanloopstraten naar het kernwinkelgebied. De overige gebieden zijn ook toegankelijk voor auto- en fietsverkeer.

Figuur 18: Type winkelstraat



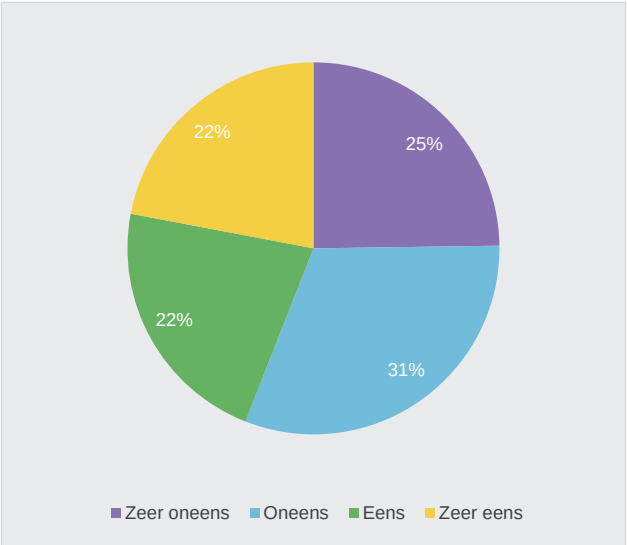
Bereikbaarheid

Er zijn een zestal stellingen voorgelegd bij de ondernemers, waarbij ze telkens konden kiezen uit 'Zeer oneens', 'Oneens', 'Eens' en 'Zeer eens'. In totaal hebben 87 ondernemers alle stellingen beoordeeld.

Bereikbaarheid Hoog Catharijne

De eerste stelling heeft betrekking op de bereikbaarheid van de parkeergarages in winkelcentrum Hoog Catharijne. In en nabij dit winkelcentrum (waaronder Utrecht CS en de Jaarbeurs zijn in totaal 7 parkeergarages, die gezamenlijk een groot aandeel parkeerplaatsen voor de binnenstad van Utrecht vertegenwoordigen. Uit de stelling blijkt dat meer dan de helft van de ondernemers (ca. 56%) vindt dat de onderneming niet goed bereikbaar is vanuit de parkeergarages in en nabij Hoog Catharijne. Het zijn voornamelijk ondernemers uit de Zadelstraat en de oostzijde van de Oudegracht die aangeven dat hun vestiging niet goed bereikbaar is.

Figuur 19: Stelling "De onderneming is goed bereikbaar vanuit de parkeergarages in Hoog Catharijne"



Bereikbaarheid openbaar vervoer

De tweede stelling gaat over de bereikbaarheid van de vestigingen met het openbaar vervoer. Openbaar vervoer zou een goed alternatief kunnen zijn voor de bereikbaarheid van de binnenstad van Utrecht, indien het aantal parkeergarages gaat afnemen. De meningen over de bereikbaarheid van de binnenstad van Utrecht zijn verdeeld. Circa 57% van de ondernemers geeft aan de bereikbaarheid van het onderzoeksgebied onvoldoende is. In totaal geeft circa 18% aan dat het gebied helemaal niet goed bereikbaar is. Hoofdzakelijk ondernemers die aan de Oudegracht zijn gevestigd, geven aan het oneens te zijn met de stelling. In en nabij de Mariaplaats zijn de ondernemers over het algemeen positiever over de bereikbaarheid met het openbaar vervoer. Dit valt te verklaren door de nabije aanwezigheid van Utrecht CS. In totaal geeft circa 43% aan dat de onderneming goed bereikbaar is.

Noodzaak parkeren nabijheid

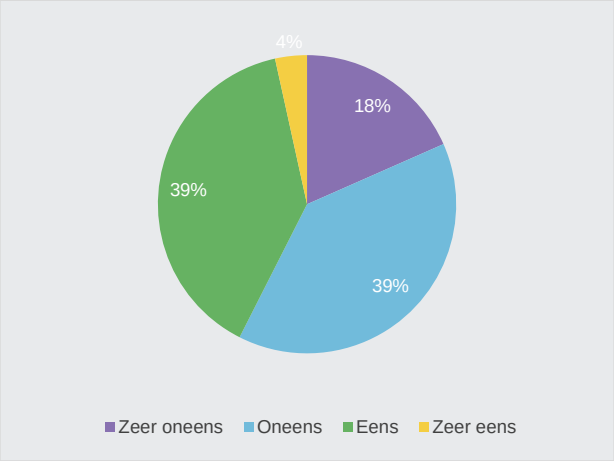
Aan ondernemers is gevraagd in hoeverre het van belang is om, vanwege het productassortiment, te kunnen parkeren in de nabijheid van de vestiging. Deze vraag is gesteld in het kader van grote, volumineuze en/of breekbare producten die worden aangeboden. Het is voor klanten niet wenselijk om met zulke producten lange afstanden te lopen in de relatief drukke binnenstad van Utrecht. De grote meerderheid van de ondernemers (ca. 70%) geeft aan dat parkeren in de nabijheid een noodzaak is in het kader van het productassortiment. Dit geeft enigszins een vertekend beeld, aangezien geen 70% van de ondernemers volumineuze en/of breekbare producten verkoopt. Het is aannemelijk dat ondernemers voornamelijk de noodzaak van parkeren in de nabijheid willen benadrukken. In het kader van de ruimtelijke spreiding van de ondernemers zijn geen patronen waarneembaar. In het hele onderzoeksgebied zijn de meningen verschillend. Een verklaring hiervoor is dat de stelling meer productafhankelijk is en in mindere mate locatie-afhankelijk.

Parkeervoorzieningen fietsen

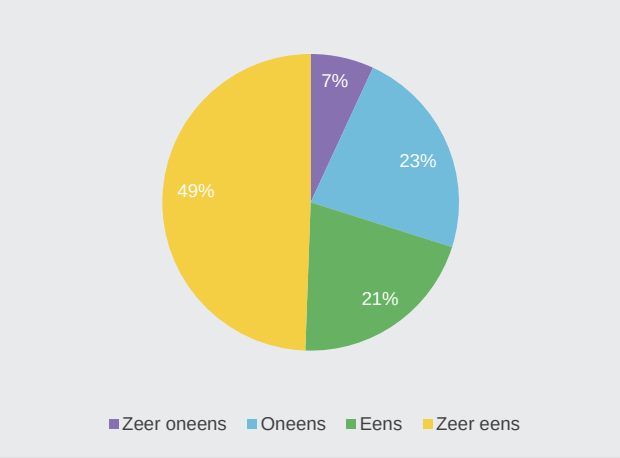
De vierde stelling heeft betrekking op de parkeervoorzieningen voor fietsen, waarbij specifiek is ingezoomd op fietsenstallingen. Kwalitatief goede mogelijkheden om de fiets te kunnen stallen, kunnen ertoe leiden dat er voor lokaal gebonden bewoners een volwaardig alternatief wordt geboden voor de auto. Hierbij moet ook worden gedacht aan voorzieningen voor de e-bike en toezicht aspecten.

De meerderheid geeft aan dat er goede fietsenstallingen zijn in de nabijheid van de onderneming. Circa 53% geeft aan het eens te zijn met de stelling. Het betreft voornamelijk ondernemers uit de Mariastraat/Mariaplaats, Zadelstraat en Lijnmarkt die aangeven dat er goede fietsenstallingen zijn in de nabijheid van de onderneming. Ondernemers aan de Oudegracht en Donkeregaard geven aan dat ze het oneens zijn met de stelling. Circa 24% geeft aan het oneens te zijn en circa 23% is het zeer oneens met de stelling.

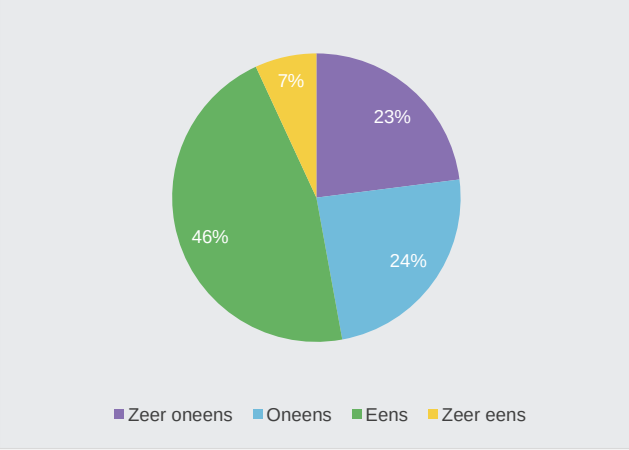
Figuur 20: Stelling "De onderneming is goed bereikbaar met het openbaar vervoer"



Figuur 21: Stelling "Vanwege mijn productassortiment is parkeren in de nabijheid een noodzaak"



Figuur 22: Stelling "Er zijn goede fietsenstallingen in de nabijheid van de onderneming"

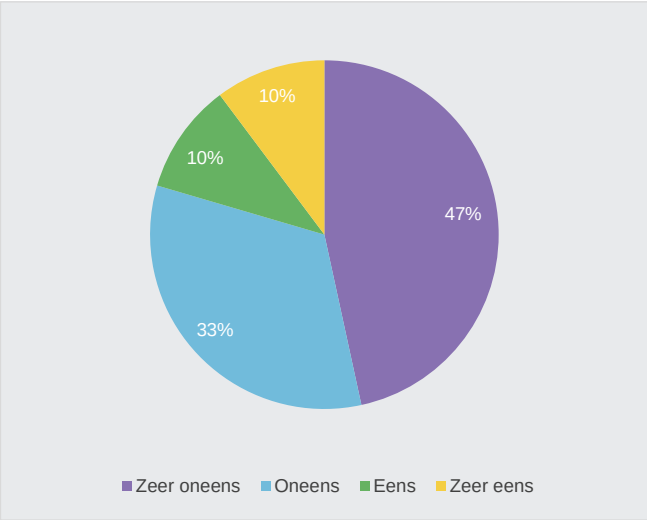


Autovrije binnenstad

De vijfde stelling heeft betrekking op het autovrij maken van de binnenstad. Een grote meerderheid van de ondernemers geeft aan dat de binnenstad niet volledig autovrij moet worden. In totaal geven 70 ondernemers (ca. 80%) aan het oneens te zijn met de stelling. Hieruit kan worden geconcludeerd dat autobereikbaarheid voor ondernemers een belangrijk criterium blijft om goed te kunnen ondernemen.

Een groot deel van de ondernemers die het eens zijn met de stelling is gevestigd in een gebied dat al kan worden gerekend tot een autovrije zone (Lijnmarkt en kruising Lijnmarkt-Zadelstraat). Verder bevinden de ondernemers die het eens zijn met de stelling zich grotendeels aan de Oudegracht en de Mariaplaats. Met betrekking tot de branches zijn er geen specifieke groepen te herleiden die een sterker belang hebben bij een autovrije stad.

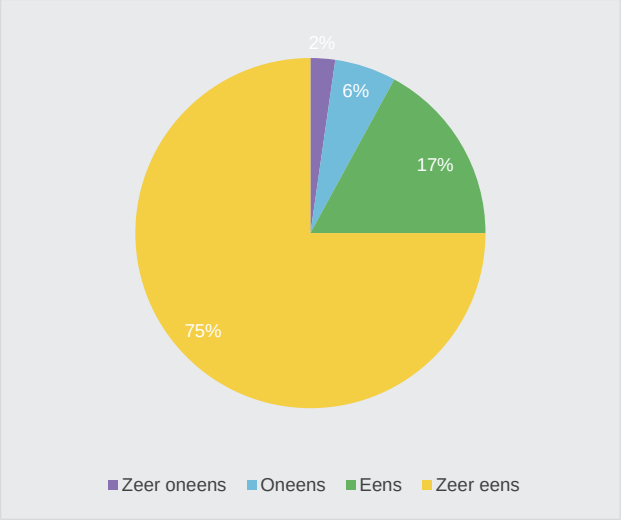
Figuur 23: Stelling "De binnenstad moet volledig autovrij worden"



Gebruik Springweggarage

De laatste stelling gaat over het gebruik van de Springweggarage door klanten van hun vestiging. De overgrote meerderheid (ca. 92%) geeft aan dat veel van hun klanten gebruik maken van de Springweggarage. Driekwart van de ondernemers (66 ondernemers) geeft aan het zeer eens te zijn met de stelling. In totaal geven 7 ondernemers (ca. 8%) aan dat er niet veel klanten zijn die gebruik maken van de Springweggarage. Het betreft hierbij voornamelijk horeca-vestigingen, verspreid over het onderzoeksgebied.

Figuur 24: Stelling "Veel klanten maken gebruik van de Springweggarage"



Herkomst

Aan ondernemers is gevraagd om een inschatting te maken van de herkomst van de klanten. Hierbij ondernemers 100 punten verdeeld over 4 geografische schaalniveaus (zie tabel 4.1). Hieruit blijkt dat de herkomst in totaal gemiddeld het meest bestaat uit klanten die uit de stad Utrecht komen (gemiddeld 36 punten), gevolgd door de provincie (29 punten). Per groep zijn wel verschillen aan te merken. Zo is bij de groep 'overig' (zalenverhuur) gemiddeld een veel hogere herkomst buiten Nederland waar te nemen en is de groep 'diensten' meer provinciaal georiënteerd (45 punten). De groep 'Vrije tijd' heeft met 38 punten gemiddeld een relatief hoge landelijke oriëntatie.

Tabel 5: Verdeling herkomst klanten naar groep

Groep	Stad Utrecht	Provincie Utrecht	Neder-land	Buiten Nederland
Dagelijks	41	28	29	2
Detailhandel overig	33	28	24	15
Diensten	20	45	20	15
In/Om Huis	39	35	19	7
Leisure	39	28	22	11
Mode & Luxe	33	33	27	6
Overig	30	20	15	35
Vrije Tijd	38	18	38	7
Totaal	**36**	**29**	**24**	**10**

Vestigingsplaats

Aan ondernemers is gevraagd in hoeverre ze tevreden zijn met de huidige vestigingsplaats. Hierbij konden de ondernemers een plek op een schaalbalk aangeven die loopt van ‘Zeer ontevreden’ tot ‘Zeer tevreden’. In de analyse is deze input vertaald naar scores, waarbij een score van 0 ‘Zeer ontevreden’ is en een score van 100 ‘Zeer tevreden’. In totaal hebben 76 ondernemers deze vraag ingevuld. De ondernemers geven de huidige vestigingsplaats een gemiddelde score van 82. Vertaald naar de schaalbalk kan deze gemiddelde score worden omschreven als ‘Goed tot Zeer Goed’.

Vervolgens is gevraagd naar een korte toelichting van de beoordeling. Bereikbaarheidsaspecten worden veelvuldig genoemd, waarbij OV- en fietsbereikbaarheid goed worden beoordeeld en dat de autobereikbaarheid nu veelal matig/slecht is of slecht gaat worden als er parkeergarages (zoals de Springweg) verdwijnen. Verder worden het historische karakter en bijbehorende schoonheid, het onderscheidende winkelaanbod, de levendigheid en het gezellige karakter van de binnenstad meermaals als toelichting op de beoordeling gegeven. De reacties zijn in onderstaande woordenwolk weergegeven.

Figuur 25: Woordenspin toelichting vestigingsplaats



Kwaliteiten & Knelpunten

Kwaliteiten vestigingsplaats

Aan ondernemers is gevraagd wat zij de belangrijkste kwaliteiten van de vestigingsplaats in de binnenstad van Utrecht vinden. Het betrof een open vraag. In totaal hebben 77 ondernemers aangegeven wat zij als belangrijkste kwaliteiten ervaren.

Relatief veel ondernemers vinden de centrale locatie van de stad (in de regio en in Nederland), het historische karakter, de architectuur, de bereikbaarheid, het winkelpubliek (en bijbehorende drukte) en de sfeer de belangrijkste kwaliteiten van de binnenstad van Utrecht. De stad is op zowel lokale, regionale als nationale schaal goed bereikbaar. Met betrekking tot bereikbaarheid wordt enerzijds aangegeven dat de ov- en fietsbereikbaarheid als kwaliteit wordt gezien en dat de autobereikbaarheid, indien de bestaande parkeergarages worden behouden, ook met regelmaat als kwaliteit wordt beschouwd.

Figuur 26: Woordenspin kwaliteiten vestigingsplaats



Knelpunten vestigingsplaats

Naast het in kaart brengen van de kwaliteiten is het ook van belang om inzichtelijk te maken wat de ondernemers als knelpunten ervaren. Ook dit betrof een open vraag, waarbij tevens 77 ondernemers hebben aangegeven wat zij als knelpunten zien.

Bereikbaarheidsaspecten, zoals parkeergelegenheid, verkeerssituatie, laad- en losplekken (aanleveren), wegwerkzaamheden en parkeerkosten worden meermaals als knelpunten genoemd. Aangezien de vragenlijst voornamelijk betrekking heeft op de impact van een mogelijke sloop van de parkeergarage, is het aannemelijk dat ondernemers zich voornamelijk op bereikbaarheidsaspecten hebben gefocust. Overige benoemde aspecten zijn het winkelaanbod (te weinig diversiteit), leegstand (te hoog) en de doorloop (slecht) in de binnenstad.

Figuur 27: Woordenspin knelpunten vestigingsplaats



Effecten & Aanbevelingen Springweggarage

Effecten mogelijke sloop Springweggarage

Aan ondernemers is gevraagd om een inschatting te maken van het effect van een mogelijke sloop van de Springweggarage. Hierbij konden de ondernemers een plek op een schaalbalk aangeven die loopt van 'Zeer negatieve effecten' (score 0) tot 'Zeer positieve effecten' (score 100). In totaal hebben 70 ondernemers deze vraag ingevuld. De ondernemers geven een gemiddelde score van 11. Vertaald naar de schaalbalk verwachten ondernemers dat een mogelijke sloop van de Springweggarage 'Zeer negatieve effecten' zal hebben op hun onderneming. De meeste ondernemers geven aan dat een mogelijke sloop van de Springweggarage vooral ten koste gaat van de bereikbaarheid van het zuidelijke gedeelte van de binnenstad. Een behoorlijk aantal winkels kent een doelgericht winkelpubliek die veelal de auto in de Springweggarage parkeren. De verwachting is dat de klandizie van voornamelijk klanten die veel besteden gaat afnemen. Verschillende ondernemers geven aan dat de garage van groot belang is voor de onderneming.

Figuur 28: Woordenspin toelichting vestigingsplaats



Rol gemeente

In totaal hebben 77 ondernemers aangegeven wat de rol van de gemeente zou kunnen zijn, indien de Springweggarage wordt gesloopt. Hierbij geven 11 ondernemers nadrukkelijk aan dat de gemeente moet voorkomen dat de parkeergarage wordt gesloopt. Het aanbieden van andere parkeergelegenheden en het aanbieden goede alternatieven zijn andere oplossingen die ondernemers meermaals aangeven. Sommige ondernemers geven aan dat de gemeente meer ruimte te bieden voor voetgangers en fietsers. Enkele andere rollen die de overheid zou kunnen nemen, hebben betrekking op aspecten die niet rechtstreeks aan parkeren zijn gekoppeld. Hierbij wordt gedacht aan: het verbeteren van de doorloop/routing, het verruimen van terrassen en het realiseren van meer terrassen.

Figuur 29: Woordenspin toelichting vestigingsplaats



Wenselijke ontwikkeling Springweggarage

Ten slotte is aan ondernemers gevraagd wat een wenselijke ontwikkeling zou zijn, indien de Springweggarage zou worden gesloopt. In totaal hebben 78 ondernemers hun ideeën verwoord.

Wederom benadrukken relatief veel ondernemers aan de parkeergarage niet gesloopt moet worden (18 keer genoemd) of dat er een nieuwe parkeergarage voor in de plaats moet komen (11 keer genoemd). Andere alternatieven die zijn genoemd is het bouwen van (betaalbare/goedkope) woningen, het realiseren van een park/groenvoorzieningen, ruimte voor culturele activiteiten of voor om er een evenementenlocatie van te maken.

Figuur 30: Woordenspin toelichting vestigingsplaats



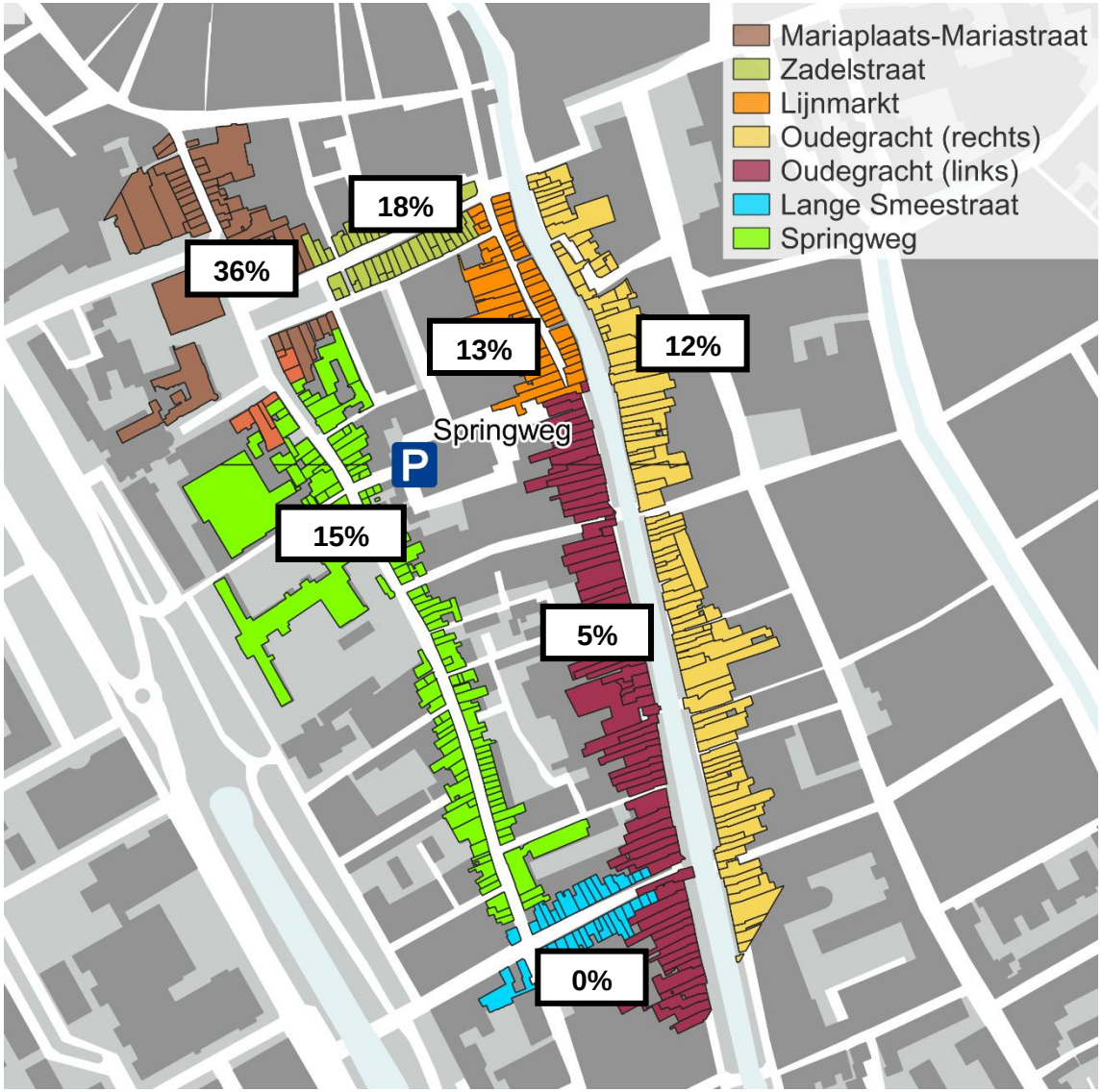
Bijlage C
Analyse Bezoekersenquête

Respons

Als onderdeel van de analyse van effecten is aan bezoekers de mogelijkheid geboden om door middel van het invullen van een enquête een mening te laten horen over de bereikbaarheidsaspecten en bezoekredenen van de binnenstad van Utrecht. De enquête is op basis van verspreiding in de binnenstad gedaan. Hiervoor heeft Zicht op Data op donderdag 14 november en zaterdag 16 november enquêtes verspreid in het onderzoeksgebied. Enerzijds is voor de donderdag gekozen, omdat het dan koopavond is. Anderzijds is voor de zaterdag gekozen, omdat deze dag gewoonlijk veel bezoekers trekt. Een belangrijke voorwaarde is dat de steekproef aselect is gedaan. Uiteindelijk heeft het veldwerk geresulteerd in een respons van 368 ingevulde enquêtes. In figuur 31 is een kaart weergegeven met de verdeling van de bezoekers per deelgebied.

Om ervoor te zorgen dat de steekproef aselect is, zijn een tweetal persoonskenmerken gevraagd. Het eerste kernmerk gaat over de leeftijd. Ca. 35% van de bezoekers is tussen de 15 en 29 jaar oud, ca. 23% tussen de 30 en 44 jaar, ca. 28% tussen de 45 en 64 jaar en ca. 14% is ouder dan 65 jaar. Als wordt gekeken naar de samenstelling van het huidhouden, dan is 32% alleenstaand, 25% meerpersoonshuishoudens met kinderen en 43% meerpersoonshuishoudens zonder kinderen. Op basis van de spreiding kan worden geconcludeerd dat willekeurig bezoekers boven de 15 jaar zijn bevraagd met een verschillende samenstelling van huishouden. Het onderzoek kan dus in voldoende mate als aselect worden beschouwd.

Figuur 31: Percentages input bezoekers per deelgebied



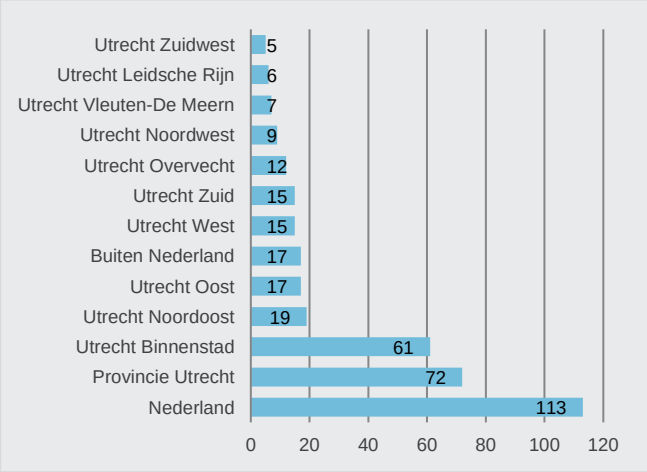
Herkomst bezoekers

In figuur 32 is de verdeling van de respons naar herkomst weergegeven. Grofweg bestaat de indeling uit ‘stad Utrecht’, provincie Utrecht (buiten stad Utrecht)‘ ‘Nederland (buiten provincie Utrecht’ en ‘buiten Nederland’.

De meeste bezoekers komen uit de stad Utrecht. In totaal zijn er 166 bezoekers (ca. 44%) die in de stad Utrecht wonen. Van deze 166 bezoekers wonen er 61 in de binnenstad. Verder komen 19 bezoekers uit Utrecht Noordoost en 17 in Utrecht Oost. De overige bezoekers die in de stad wonen, komen uit overige stadsdelen. Hierbij valt op dat er relatief weinig bezoekers zijn die in de wijken Vleuten-De Meern, Leidsche Rijn en Zuidwest wonen.

In totaal komen 72 bezoekers uit de provincie Utrecht (woonachtig buiten de stad Utrecht), Deze groep vormt ca. 20% van alle bezoekers. Er zijn 113 bezoekers (ca. 31%) die woonachtig zijn in Nederland (buiten de provincie Utrecht). Ten slotte zijn er 17 bezoekers (ca. 5%) die buiten Nederland wonen. In figuur 32 is de afkomst van alle bezoekers weergegeven.

Figuur 32: Verdeling herkomst bezoekers



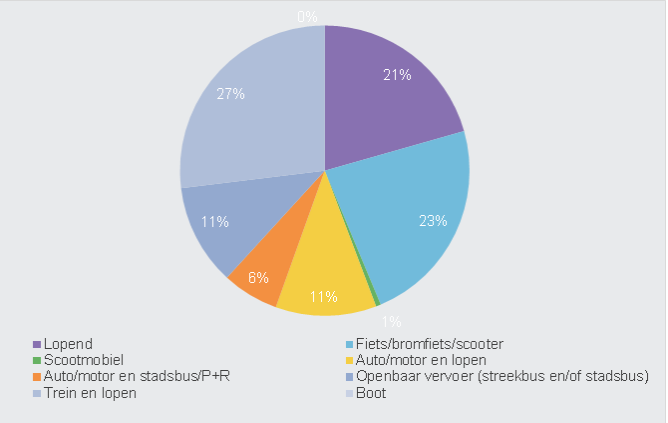
Vervoersmiddel

Aan bezoekers is gevraagd met welk vervoersmiddel ze naar de stad zijn gekomen. Uit de resultaten blijkt dat de modaliteit van bezoekers behoorlijk verschilt. De meeste bezoekers (ca. 27%) geven aan dat ze met de trein naar de binnenstad zijn gekomen, gevolgd door fiets/bromfiets/scooter (ca. 23%). Daarnaast zijn er relatief veel bezoekers (ca. 21%) die aangeven dat ze lopend naar de binnenstad zijn gekomen. Dit zijn grotendeels bezoekers die ook in de binnenstad wonen. In totaal geeft 17% aan dat ze met de auto naar de binnenstad zijn gekomen. Hiervan geeft 11% aan dat ze de auto in de nabijheid van de binnenstad hebben geparkeerd en 6% geeft aan dat ze gebruik hebben gemaakt van een P+R aan de rand van de stad. In het kader van het mogelijk weren van autoverkeer en parkeervoorzieningen is het van belang om kwalitatief goede P+R-voorzieningen te hebben en dito OV-voorzieningen van en naar deze parkeervoorzieningen.

Als de vervoersmiddelen worden afgezet tegen de herkomst van de bezoekers, valt op dat veruit de meeste bezoekers uit de stad Utrecht de fiets, bromfiets of scooter als vervoersmiddel gebruiken. Alleen voor de wijk Vleuten-De Meern geldt dat een meerderheid gebruik maakt van de auto of het openbaar vervoer. Ook de tram wordt soms genoemd. Bezoekers uit de provincie komen hoofdzakelijk met het openbaar vervoer (28% reist met de trein en 26% reist met stads- en streekbussen). In totaal geeft ca. 29% aan met de auto te reizen. Van deze 29% maakt 45% gebruik van een P+R aan de rand van de stad. De bezoekers uit Nederland (buiten de provincie Utrecht) reizen relatief of grote schaal met de trein. Ca. 63% van deze groep bezoekers reist met de trein. Het autogebruik ligt in deze groep ook hoger, maar valt met 18% relatief wel mee. De overige bezoekers uit Nederland maken gebruik van andere vervoersmiddelen, zoals de streekbus (zoals de Brabantliner).

Ten slotte is gekeken naar de vervoersmiddelen van bezoekers die buiten Nederland woonachtig zijn. Hiervan geeft bijna de helft aan dat ze met de auto reizen, waarvan de helft gebruik maakt van een P+R aan de rand van de stad. Ca. 29% is met de trein naar Utrecht gereisd. In figuur 33 staan de verhoudingen weergegeven.

Figuur 33: Type vervoer



Bij de volgende vragen is er sprake van een vertakking. Indien bezoekers hebben ingevuld dat ze de auto als vervoersmiddel hebben gebruikt, hebben ze de vragen gekregen die in hoofdstuk 3 zijn geanalyseerd. De vragen voor bezoekers die met het openbaar vervoer naar de binnenstad zijn gereisd, zijn in hoofdstuk 4 geanalyseerd.

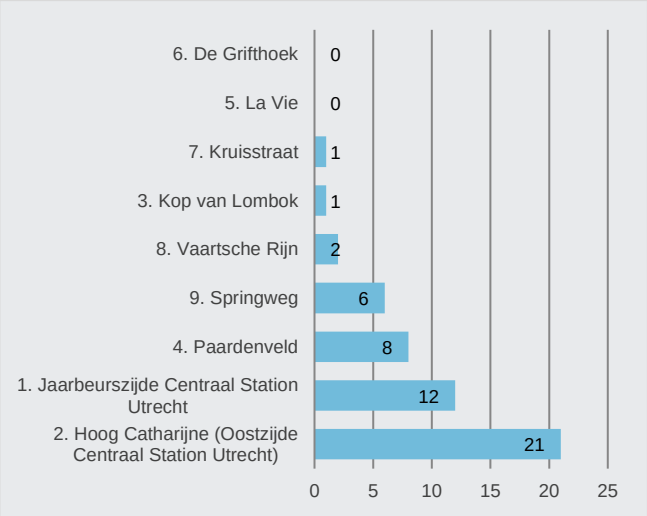
Vervoersmiddel auto

Er zijn een drie stellingen die betrekking hebben op de auto als vervoersmiddel. Hierbij gaat het voornamelijk om de parkeervoorzieningen in de binnenstad van Utrecht en de bereikbaarheid van de garages.

Parkeren parkeergarages binnenstad

Aan bezoekers, die met de auto naar de binnenstad van Utrecht zijn gekomen, is gevraagd waar ze de auto hebben geparkeerd. De bezoekers konden kiezen uit een negental gebieden (zie figuur 34). Om het bezoekers makkelijk te maken, zijn de parkeergarages in Hoog Catharijne samengevoegd. Dit geldt ook voor de parkeerplaatsen bij de Jaarbeurs. Veruit de meeste bezoekers geven aan dat ze de auto in één van de parkeergarages in Hoog Catharijne hebben geparkeerd, gevolgd door de parkeerplaatsen aan de Jaarbeurszijde van Utrecht CS (zie figuur 35). Slechts 12% geeft aan de auto in de Springweggarage te hebben geparkeerd. Dat is 1,3% van de bezoekers aan de binnenstad.

Figuur 34: Gebruik parkeergarages gebruikers van de auto (aantal)



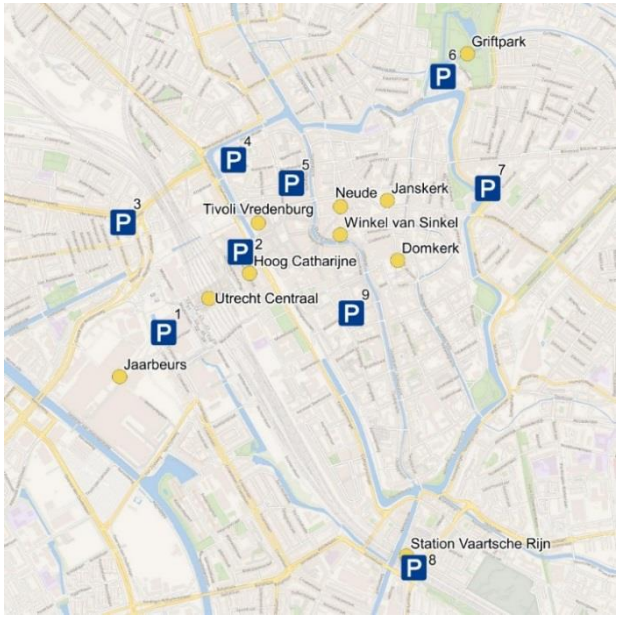
Bereikbaarheid parkeergarages

In het algemeen geven bezoekers aan dat ze tevreden zijn met de bereikbaarheid van de parkeergarages. Ca. 42% geeft aan tevreden te zijn en ca. 42% geeft aan er zeer tevreden over te zijn. Slechts 11% is ontevreden of zeer ontevreden over de bereikbaarheid.

Er zijn weinig verschillen waarneembaar als de parkeergarages afzonderlijk worden geanalyseerd. Slechts één respondent (van de 5) geeft aan ontevreden te zijn over de bereikbaarheid van de Springweggarage. Over de garages aan de Jaarbeurszijde CS en Hoog Catharijne zijn bezoekers over het algemeen zeer tevreden over de bereikbaarheid.

In het kader van het mogelijk weren van autoverkeer en parkeervoorzieningen is het essentieel dat er uitstekende bewegwijzering van en naar de parkeergarages zijn.

Figuur 35: Parkeergarages binnenstad Utrecht



Oordeel parkeergarages

Aan bezoekers is gevraagd om een waardeoordeel te geven aan de parkeergarages. Bezoekers konden de garages een cijfer geven van 1 tot 10, waarbij 1 ‘zeer slecht’ is en 10 ‘zeer goed’.

De parkeergarages in Utrecht zijn gemiddeld met een 7,6 beoordeeld. Dit betekent dat ze kunnen worden omschreven als goed tot zeer goed. Van alle garages waar meer dan 5 bezoekers hebben geparkeerd, zijn de parkeerplaatsen aan de Jaarbeurszijde van Utrecht CS het hoogst beoordeeld. Gemiddeld hebben deze parkeerplaatsen een 8 gescoord. De Springweggarage heeft met gemiddeld een 7,4 de laagste score, maar kan evengoed worden beoordeeld als een ruime voldoende.

Overig vervoer

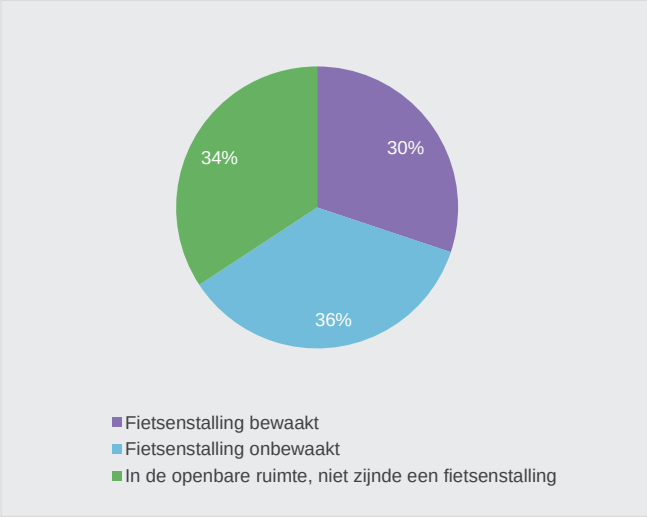
In hoofdstuk 2 is aangegeven dat 27% met de trein naar Utrecht is gereisd, 23% met de fiets/bromfiets/scooter, 21% lopend en 11% met de streek- en/of stadsbus. In dit hoofdstuk zijn de modaliteiten fiets en openbaar vervoer kort uiteengezet.

Parkeervoorzieningen fietsen

In totaal hebben 73 bezoekers aangegeven dat ze hun fiets hebben gestald in de binnenstad van Utrecht. Hiervan geven 26 bezoekers aan dat de fiets in een onbewaakte fietsenstalling hebben geplaatst, 25 in de openbare ruimte, niet zijnde een fietsenstalling en geven 22 bezoekers aan dat ze de fiets in een bewaakte fietsenstalling hebben gestald.

Vervolgens is aan bezoekers gevraagd waar ze de fiets hebben geparkeerd. Veruit de meeste bezoekers geven aan dat de fiets in de omgeving Mariaplaats/Zadelstraat hebben geparkeerd.

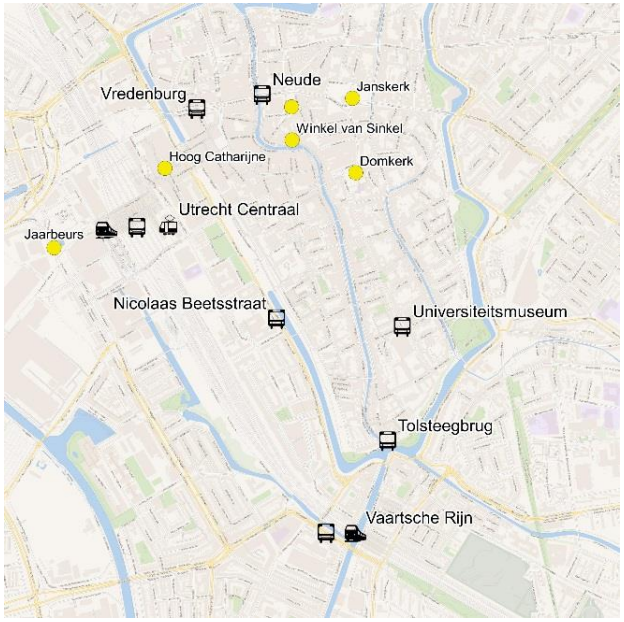
Figuur 36: locaties parkeren fiets



Openbaar vervoer

Een grote meerderheid geeft aan dat ze op Utrecht CS zijn uitgestapt. Dit betreft voornamelijk treinreizigers uit de provincie en de rest van Nederland. In totaal geeft ca. 70% van alle reizigers in het openbaar vervoer aan met de trein naar Utrecht te zijn gekomen en op Utrecht CS te zijn uitgestapt. Ca. 20% is met de bus gereisd en op Utrecht CS uitgestapt. Verder geven enkele bezoekers aan met de bus bij de Neude (ca. 2%) en bij Vredenburg (ca. 5%) te zijn uitgestapt. Daarnaast geeft ca. 3% aan met de tram naar de binnenstad van Utrecht te zijn gereisd en op Utrecht CS is uitgestapt. In onderstaande kaart zijn alle belangrijke haltes en stations in de binnenstad van Utrecht weergegeven. Naast de genoemde haltes in onderstaande figuur geven 2 bezoekers aan bij halte Janskerkhof te zijn uitgestapt.

Figuur 37: ov-haltes en stations in de binnenstad



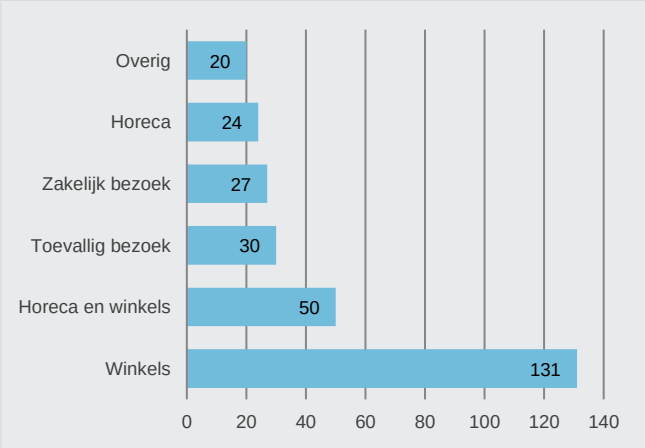
Bezoekmotief

In het kader van de mogelijke sloop van de Springweggarage is het van belang om te achterhalen wat het motief is voor het bezoek aan de binnenstad van Utrecht. Hieruit kan worden herleid of er in het kader van specifieke winkelbezoeken een noodzaak bestaat om in de nabijheid te parkeren of dat andere alternatieven ook geschikt zouden zijn.

Reden bezoek

Op de vraag wat de reden is om het deel van de binnenstad te bezoeken waar bezoekers op dat moment zijn geënquêteerd, geeft bijna de helft aan dat ze dit doen vanwege een doelgericht bezoek aan één of meerdere winkels (ca. 46%). Ca. 18% geeft aan dat de reden enerzijds het bezoek aan één of meerdere winkels is en anderzijds het bezoek aan één of meerdere horecavoorzieningen. 10% geeft aan dat ze alleen voor zakelijk bezoek in het gebied zijn. Ca. 11% geeft aan dat ze toevallig in het gebied zijn. Verder zijn er nog enkele bezoekers die aangeven in het gebied te zijn voor een bijeenkomst, bedrijfsactiviteiten en/of alleen horecabezoek. In totaal zijn er 282 antwoorden gegeven.

Figuur 38: Bezoekmotief



Er zijn verschillende bezoekers die aangeven dat ze een andere reden hebben dan de voorgaand benoemde redenen om de binnenstad van Utrecht te bezoeken. De meest genoemde redenen zijn dat ze in de binnenstad wonen, werken of vrienden/familie hebben die ze bezoeken. Daarnaast zijn er verschillende bezoekers die aangeven dat ze voor culturele activiteiten (muziek, theater of bioscoop) of voor de gezelligheid en sfeer in de binnenstad zijn. Ook school/studie is verschillende keren benoemd als reden voor het bezoek. Een opvallende reden die regelmatig wordt genoemd is het bezoeken van de open dag van Utrecht University. Deze activiteit is tijdsgebonden en zal over de rest van het jaar niet zichtbaar zijn in de resultaten. Een andere opvallende reden is het spelen van Pokémon Go in de binnenstad. In onderstaande figuur is een woordenwolk weergegeven met de open antwoorden die bezoekers hebben gegeven.

Figuur 39: Woordenwolk bezoekmotief



Winkel-/horecabezoek

Aan bezoekers is gevraagd welke specifieke publieksgerichte voorzieningen ze hebben bezocht. Het gaat hierbij om winkel- en horecavoorzieningen in de hele binnenstad. Veruit de meest genoemde winkel die ze hebben bezocht is Hema (24 bezoekers), gevolgd door Bijenkorf (14 bezoekers), Dille & Kamille (11 bezoekers) en een bezoek aan de markt (11 bezoekers). Verder worden hoofdzakelijk winkels in de branche Mode & Luxe genoemd. Hoogst genoteerde winkel in de groep 'dagelijkse voorzieningen' is Spar aan de Mariaplaats (7 bezoekers). De meest bezochte horecavoorziening is Bagels & Beans (6 bezoekers). In onderstaande woordenwolk zijn alle voorzieningen genoemd die meer dan één keer zijn genoemd.

Figuur 40: Woordenwolk bezoek voorzieningen



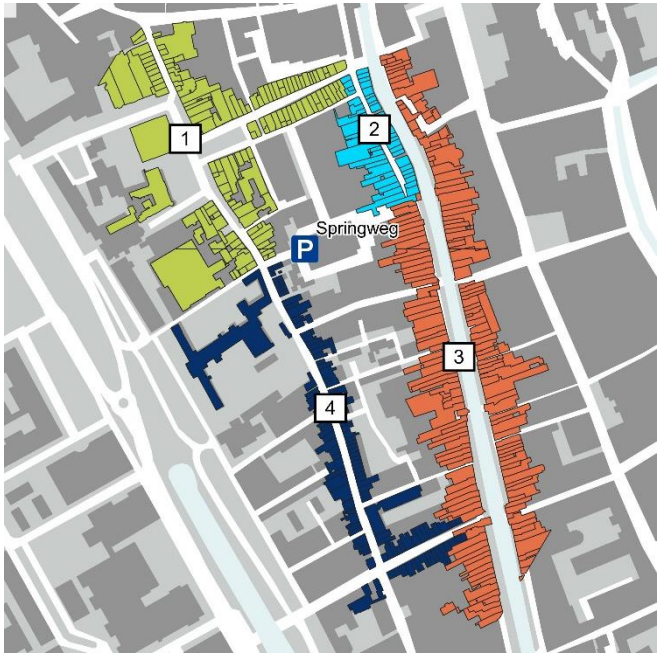
Deelgebieden onderzoeksgebied

Aan bezoekers is gevraagd om aan te geven in welke gebieden binnen het onderzoeksgebied ze bestedingen hebben gedaan. De gebieden zijn in figuur 41 weergegeven. Om het voor bezoekers eenvoudig te maken om een deelgebied te kiezen, zijn de volgende gebieden gemaakt:

1. Mariaplaats, Mariastraat, Zadelstraat;
2. Lijnmarkt en omgeving;
3. Oudegracht (links en rechts);
4. Springweg, Lange Smeestraat.

In totaal hebben 247 bezoekers deze vraag ingevuld. Circa een derde geeft aan dat ze in geen van de vier gebieden een besteding heeft gedaan. In gebied 1 worden de meeste bestedingen gedaan. In totaal heeft 51% een of meerdere bestedingen gedaan in dit gebied. Ca. 32% heeft alleen in dit gebied bestedingen gedaan. Ca. 35% heeft in gebied 2 bestedingen gedaan, waarvan ca. 6% alleen in dit gebied. Voor gebied 3 geldt dat 26% bestedingen hebben gedaan, waarvan ca. 4 % alleen in dit gebied. Ten slotte heeft 16% bestedingen hebben gedaan in gebied 4, waarvan ca. 2% alleen in dit gebied. De Mariaplaats, Mariastraat en Zadelstraat zijn op basis hiervan de straten waar de meeste bestedingen (in aantal) worden gedaan.

Figuur 41: Deelgebieden onderzoeksgebied



Deelgebieden binnenstad

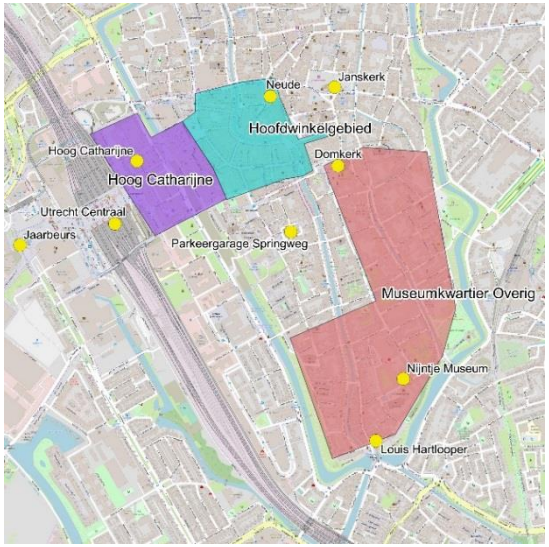
Naast het onderzoeksgebied zijn er in de binnenstad van Utrecht drie andere gebieden opgesteld:

1. Hoog Catharijne
2. Hoofdwinkelgebied
3. Museumkwartier overig

Aan bezoekers is gevraagd welke andere gebieden in de binnenstad ze ook hebben bezocht. In totaal hebben 266 bezoekers aangegeven dat ze ook een of meerdere andere gebieden hebben bezocht.

Ca. 80% heeft naast het onderzoeksgebied ook Hoog Catharijne bezocht (212 bezoekers), waarbij 99 bezoekers alleen het onderzoeksgebied en Hoog Catharijne hebben bezocht. Iets meer dan de helft van de bezoekers hebben naast het onderzoeksgebied ook het Hoofdwinkelgebied bezocht (ca. 53%) en ca. 22% heeft naast het onderzoeksgebied ook Museumkwartier overig bezocht (58 bezoekers). In onderstaande figuur staan de aantallen weergegeven.

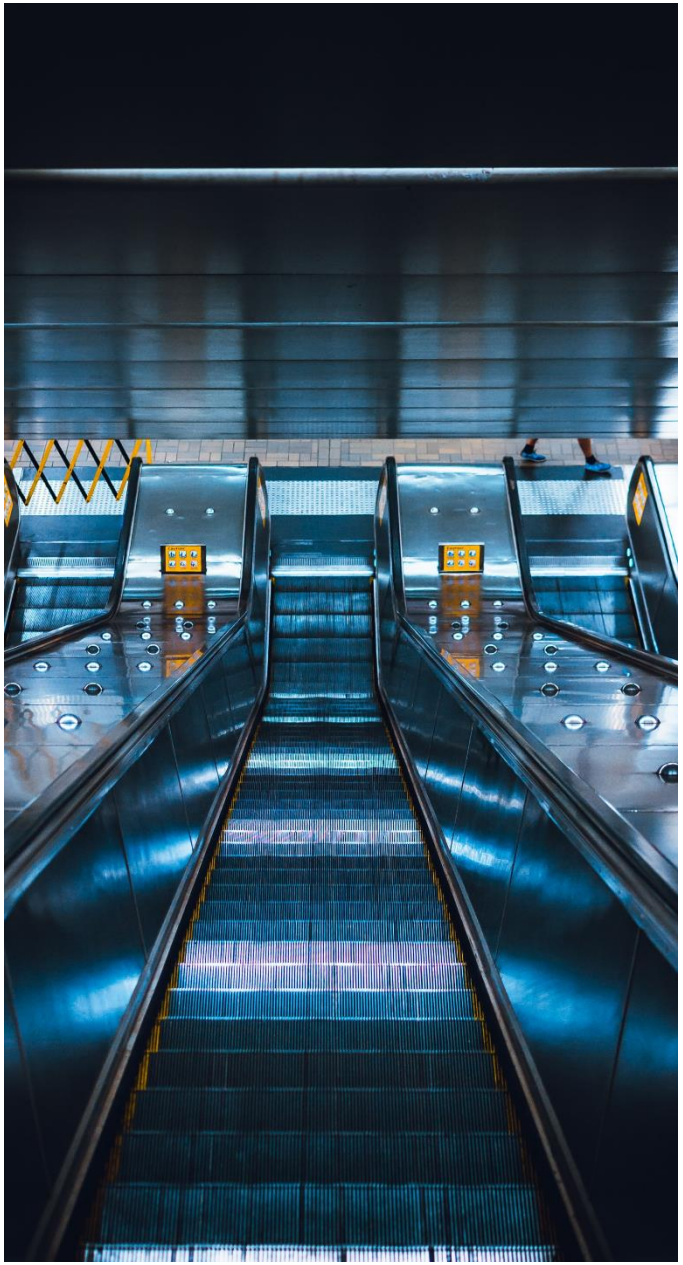
Figuur 42: Deelgebieden binnenstad



Frequentie bezoek

Ten slotte is aan bezoekers gevraagd hoe vaak ze het onderzoeksgebied bezoeken. In totaal hebben 360 bezoekers deze vraag beantwoord. Ca. 23% van de bezoekers geeft aan het onderzoeksgebied 3 keer of meer per week te bezoeken. Ca. 22% doet dit ongeveer 1 tot 2 keer per week. Eveneens 23% bezoekt het onderzoeksgebied maximaal 2 keer per jaar. Een derde van de bezoekers geeft aan zelden of nooit het onderzoeksgebied in de binnenstad van Utrecht te bezoeken.

Als de frequentie wordt gespiegeld aan de herkomst van bezoekers, dan kan in het algemeen worden geconcludeerd dat hoe groter de afstand naar de binnenstad is, des te lager de bezoekfrequentie is. Vanuit de provincie Utrecht (buiten de stad Utrecht) geeft ca. 30% minimaal 1 keer per week het onderzoeksgebied te bezoeken. Vanuit Nederland (buiten de provincie Utrecht) bezoekt ca. 15% van alle bezoekers het onderzoeksgebied minimaal 1 keer per week. Op stadsniveau is de frequentie relatief gezien is de frequentie het hoogst bij bezoeker uit de wijken Binnenstad (92% minimaal 1 keer of meer per week), Noordoost (79% minimaal 1 keer of meer per week) en Noordwest (78% minimaal 1 keer of meer per week).



Bijlage D
Aanbod hoofdbranches deelgebieden

Tabel 6: Aanbod hoofdbranches deelgebied Noord 300m (Locatus)

Hoofdbranche	Aantal vestigingen	Totaal WVO (m²)	Gemiddeld WVO (m²)
Leegstand	14	1.215	87
Levensmiddelen	15	826	55
Persoonlijke Ver-zorging	7	290	41
Kleding & Mode	53	5.679	107
Schoenen & Leder-waren	20	1.568	78
Juwelier & Optiek	13	704	54
Huishoudelijke- & Luxe Artikelen	6	900	150
Antiek & Kunst	2	90	45
Sport & Spel	4	334	84
Hobby	4	205	51
Media	6	543	91
Plant & Dier	1	40	40
Bruin & Witgoed	3	240	80
Auto & Fiets	1	85	85
Wonen	7	1.771	253
Detailhandel Overig	5	372	74
Horeca	60	5.162	86
Cultuur	4	251	63
Ontspanning	3	1.062	354
Ambacht	13	688	53
Particuliere Dienst-verlening	3	304	101
Totaal	**244**	**22.329**	**92**

Tabel 7: Aanbod hoofdbranches deelgebied Zuid 500m (Locatus)

Hoofdbranche	Aantal vestigingen	Totaal WVO (m²)	Gemiddeld WVO (m²)
Leegstand	1	36	36
Kleding & Mode	9	544	60
Huishoudelijke- & Luxe Artikelen	3	140	47
Antiek & Kunst	7	400	57
Sport & Spel	4	955	239
Hobby	2	422	211
Media	2	152	76
Auto & Fiets	1	35	35
Wonen	2	134	67
Detailhandel Overig	12	1.570	131
Horeca	22	2.117	96
Cultuur	3	645	215
Ontspanning	2	75	38
Verhuur	1	10	10
Ambacht	14	662	47
Particuliere Dienst-verlening	3	225	75
Totaal	**88**	**8.122**	**92**

Ontwikkelorganisatie Ruimte
Opgave Centrum, Binnenstad/Stationsgebied
Postadres Postbus 16200, 3500 CE Utrecht
Telefoon 030 - 286 00 00
www.utrecht.nl

Gemeente Utrecht

Toekomst parkeergarage Springweg - H1 t/m H7



28 oktober 2020
Definitief

Gebiedscoördinator: Lode Messemaker
Projectmanager: Bas Pickkers

Gemeente Utrecht

Inhoudsopgave

1. Inleiding
2. Voorstel College van B & W
3. Historie
4. Nut en Noodzaak van de garage
5. Economische impact van de garage
6. Reactie stakeholders
7. Relatie met andere projecten
8. Juridische positie (geheim)
9. Financiën (geheim)

Bijlagen

Gemeente Utrecht

1. Inleiding

Het coalitieakkoord “Ruimte voor iedereen” uit 2018 zegt het volgende in relatie tot de parkeergarage Springweg:
“We willen stapsgewijs het aantal parkeerplaatsen verminderen aan de Oudegracht en op het Janskerkhof. Er komen toegankelijke looproutes, fietsparkeerplekken, bankjes en groen voor terug. We onderzoeken de komende periode hoe dit kan worden gerealiseerd en of de parkeergarages aan de Springweg en het Paardenveld daarvoor benut kunnen worden. Hiermee kunnen we autoparkeren faciliteren voor omwonenden met een straatvergunning. Ook biedt dit ruimte voor fietsparkeren en verschillende vormen van deelmobiliteit, de resterende plekken kunnen dan worden gebruikt voor bezoekersparkeren.”

Voor U ligt een document dat een toelichting geeft op een voorstel van het College van B&W over de toekomst van parkeergarage Springweg.

2 Voorstel College van B & W

Het College van B&W heeft een voorstel uitgewerkt over de toekomst van parkeergarage Springweg. Na een intensieve onderhandelingsperiode met de huidige erfpachter Klépierre hebben partijen in juli 2020 het volgende onderhandelingsresultaat geboekt:

- Het erfpachtcontract met Klépierre dat eindigt op 15 mei 2022 wordt met twee jaar verlengd tot en met 15 mei 2024. De waarde van deze exploitatie blijft binnen de grenswaarde van een concessie voor diensten van € 5,35 mio en mag daarom één op één worden afgesproken. Klépierre betaalt gedurende deze twee jaar dezelfde erfpacht als voorheen, namelijk een erfpachtcanon o.b.v. 10% over de omzet van de garage.
- De gemeente gaat aansluitend de garage nog exploiteren voor een periode van 4 jaar tot en met mei 2028. Na mei 2028 zal de garage z.s.m. worden gesloopt.
- Er zal geen fietsenstalling worden gerealiseerd vanwege de beperkte duur van de exploitatie. Om dezelfde reden komen er geen voorzieningen voor deelauto’s of oplaadpunten voor elektrische auto’s.
- De gemeente Utrecht betaalt bij einde erfpacht (mei 2024) aan Klépierre een opstalvergoeding. Deze opstalvergoeding is beoordeeld en marktconform bevonden. Zie verder hoofdstuk 9.
- Klépierre en de gemeente Utrecht zijn overeen gekomen dat 250 bewoners-abonnementen als faciliteit worden aangeboden aan de gemeente (tot 31 december 2069, zijnde einde erfpacht HC). Deze bewonersabonnementen geven de mogelijkheid te parkeren in de parkeergarage Springweg, de parkeergarage Rijnkade of andere parkeergarages in HC. Na sloop van de parkeergarage Springweg kunnen eventuele abonnementen voor de parkeergarage Springweg zich naar parkeergarage Rijnkade en andere garages in HC “verplaatsen”. De tariefstelling volgt het gemeentelijke beleid voor bewonersabonnementen.

3 Historie

In de jaren vijftig van de vorige eeuw wordt duidelijk dat er maatregelen moeten worden getroffen om de groeiende verkeersstroom in Utrecht te accommoderen. Op uitnodiging van het gemeentebestuur maakt de Duitse verkeersdeskundige M. E. Feuchtinger een ingrijpend verkeersplan. Het voorziet in een rondweg over de gedempte singels met aftakkingen naar een grotere ring om de stad. Daarnaast zijn er grote verkeerswegen over de Lange Nieuwstraat en de Springweg gepland. Eind jaren ‘60 wordt besloten een parkeergarage te bouwen nabij de Springweg. In mei 1972 opende parkeergarage Springweg haar deuren en zodoende loopt in mei 2022 loopt het huidige erfpachtcontract met Klépierre af.

4 Nut en noodzaak van de garage

Om de rol van de parkeergarage Springweg in het huidige parkeersysteem van de gemeente te bekijken heeft Royal Haskoning DHV de Nut en Noodzaak van parkeergarage onderzocht. In bijlage 1 treft u het complete rapport aan, dd. 24 mei 2019. De belangrijkste onderzoeksvragen aan RH-DHV waren:

- Wat is de rol van parkeergarage Springweg binnen het huidige systeem?
- Wat is de mogelijke rol van de parkeergarage Springweg bij het parkeervrij maken van de Oudegracht.

Conclusies

De belangrijkste conclusies uit het rapport van RH-DHV zijn als volgt samen te vatten:

- De garage Springweg wordt goed gebruikt. Het voornaamste kwalitatieve argument is de goede ligging t.o.v. de eindbestemming.
- De garage Springweg heeft een duidelijke functie in het parkeersysteem van de Utrechtse binnenstad. Hij is dus NUTTIG.
- Er is voldoende ruimte in gemeentelijke garages voor vergunninghouders en in P1, P2 en P6 (van Hoog Catharijne) voor bezoekers, óók na het opheffen van het straat-parkeren op de Oudegracht.
- Wat betreft de aantallen parkeerplaatsen is de garage Springweg dus NIET NOODZAKELIJK.

5 Economische impact van de garage

BRO heeft in opdracht van de gemeente Utrecht de Economische impact van de parkeergarage Springweg onderzocht. In bijlage 2 treft u het rapport aan met als titel “Utrecht, Economische impactanalyse parkeergarage Springweg”, dd. 22 januari 2020.

Conclusies

Uit de analyses kan worden geconcludeerd dat een mogelijke sloop van de Springweggarage wel negatieve financiële gevolgen heeft voor de ondernemers, maar dat de impact naar verwachting beperkt zal zijn. Het zijn voornamelijk consumenten die meer geld besteden die ervoor kiezen om uit gemak de auto in de nabijheid van de winkel te parkeren.

Daarbij is wel geconcludeerd dat het grote merendeel van de publieksgerichte voorzieningen gericht zijn op de lokale bevolking of bedienen ze een nichedoelgroep. De laatste doelgroep is over het algemeen bereid om een langere afstand af te leggen. Dat ze in de toekomst iets langer moeten lopen om bij een specialistische winkel te komen, zal naar verwachting nauwelijks effect hebben op het aantal klanten. Uit interviews door BRO is gebleken dat slecht 1,3 % van de geïnterviewden in het onderzoeksgebied in parkeergarage Strosteeg geparkeerd staat.

Aanbevelingen

Uit de bezoekersenquête blijkt dat veruit de meerderheid andere modaliteiten gebruiken (OV, fiets of te voet). Het openbaar vervoer en de fietsenstalling worden positief beoordeeld. Door een focus te leggen op de groep die van deze modaliteiten gebruik maakt, kunnen nieuwe consumenten naar het onderzoeksgebied worden getrokken. Een goede looproute vanaf Hoog Catharijne naar de Mariaplaats zou zo’n stimulans zijn. Een andere manier om meer consumenten te trekken die in mindere mate afhankelijk zijn van de auto is door beter aan te sluiten op het kernwinkelgebied. Dit kan door de Gaardbrug beter bij de routing te betrekken.

Het gebied maakt een transitie door waarbij het steeds meer aansluiting krijgt bij het kernwinkelgebied en de toevoer van bezoekersstromen vanuit Utrecht CS, parkeerlocaties Jaarbeurs (via Moreelsebrug) en parkeerlocaties Hoog Catharijne belangrijke voedingsbronnen zijn. Inzetten op routing (bijv. via Maartensbrug) en verbetering van de inrichting van de openbare

ruimte, gericht op de voetganger kan (op termijn) het belang van de parkeergarage Springweg voor de ondernemers in het gebied verder doen afnemen. Voor de bezoeker zijn de alternatieven al in ruimte mate voorhanden (openbaar vervoer, fiets, te voet, parkeren elders).

6 Reactie stakeholders

Tijdens een veldexcursie op 23 april 2019 hebben ca. 50 omwonenden, verschillende ondernemers en enkele belangrijke stakeholders zoals Klépierre en Hotel Karel V, kennis genomen van de start van Visie Strosteeg.

De belangrijkste bezwaren van de bewoners zijn gaan over de overlast van de garage als gevolg van stank, geluid en fijnstof. Veel bewoners zijn een groot voorstander van de sloop van de garage. Verder heerst er nogal wat onvrede bij bewoners over de afhandeling van verschillende ruimtelijke initiatieven in het nabije verleden.

Overleg met CMU

Met vertegenwoordigers van CMU zijn diverse gesprekken gevoerd in juni en augustus '19. Tijdens deze gesprekken blijkt dat de achterban van CMU zeer verdeeld is over weghalen van parkeerplaatsen. Aanvankelijk lijkt het dat het bestuur van CMU op voorhand niet tégen een sloop-scenario van de Springweg-garage is, mits aan een aantal voorwaarden wordt voldaan.

Op 1 oktober 2019 heeft een presentatie plaatsgevonden voor ca. 25 ondernemers die aangesloten zijn bij CMU en een zaak hebben in de directe omgeving van de garage. De belangrijkste conclusies uit het rapport van RH-DHV zijn gedeeld, evenals de deskresearch van BRO. Het ondernemers- en bezoekersonderzoek moeten op dat moment nog uitgevoerd worden. De belangrijkste opmerkingen van die avond waren:

- Het onderzoek van RH-DHV is gebaseerd op bezettingsgegevens van de garages op een moment dat de bereikbaarheid van Utrecht niet goed is. Moet je nu onomkeerbare beslissingen nemen (zoals sloop?) op basis van deze niet representatieve informatie?
- Moet je eerst niet een paar jaar wachten, totdat HC gereed is, het water in de singel open is en Utrecht-centrum weer normaal bereikbaar is?
- Alle ondernemers vinden de Springweg-garage van levensbelang voor hun zaak.
- Niet alleen de Lijnmarkt is kwetsbaar in het sloop-scenario. Ook anderen zijn zeer afhankelijk van de garage, zoals winkels en horeca aan de Oudegracht, Visschersplein (restaurant Florent) en Springweg (zoals Karel V).

Overleg met Klépierre

Vanaf 7 december 2018 tot aan juli 2020 zijn vele overleggen gevoerd met de huidige erfpachthouder Klépierre. We hebben het onderzoek "Nut en Noodzaak Springweggarage" van RH-DHV gedeeld, evenals het onderzoek "Utrecht, Economische impactanalyse parkeergarage Springweg" van BRO.

Aanvankelijk wilde Klépierre alleen spreken over een verlenging van het erfpachtcontract voor een langere tijd (scenario A). De gemeente had op dat moment een voorkeur voor scenario B. Klépierre betwistte ten eerste de keuzevrijheid die de gemeente zich toe-eigent om het huidige erfpachtcontract te beëindigen. En ten tweede was Klépierre het niet eens met het standpunt dat de gemeente inneemt over de aanbestedingsplicht bij een hernieuwde uitgave. Bij een keuze voor scenario B was Klépierre zeker een gerechtelijke procedure gestart. In de loop van de gesprekken zijn de gemeente en Klépierre het eens geworden over de toekomst van parkeergarage Springweg, zie hoofdstuk 8 en 9. Hiermee zijn langdurige gerechtelijke procedures voorkomen, waarvan de uitkomst onzeker is.

7 Relatie met andere projecten

Naast het maken van een principe-keuze voor de toekomst van de parkeergarage Springweg spelen er nog projecten die hieraan nauw gerelateerd zijn:

Visie Strosteeg

Het besluit over de toekomst van de garage vormt belangrijke input voor de verdere ontwikkeling van Visie Strosteeg. Parrallel aan dit besluit loopt het uitwerken van het stukje bestemmingsplan WG-U1 ten zuiden van de garage. Daar wordt door initiatiefnemer Ered BV gewerkt aan een plan voor ca. 37 appartementen. Het plan wordt stedenbouwkundig zo uitgewerkt dat het past in een situatie mét en zónder de garage.

Parkeervrij maken Oudegracht

In het coalitieakkoord uit 2018 is genoemd :
"We willen stapsgewijs het aantal parkeerplaatsen verminderen aan de Oudegracht en op het Janskerkhof. Er komen toegankelijke looproutes, fiets-parkeerplekken, bankjes en groen voor terug. We onderzoeken de komende periode hoe dit kan worden gerealiseerd en of de parkeergarages aan de Springweg en het Paardenveld daarvoor benut kunnen worden."

Separaat loopt een onderzoek naar het parkeervrij maken van de Oudegracht. Alhoewel het niet strikt noodzakelijk is om parkeergarage Springweg in te zetten voor belanghebbenden parkeren (zie onderzoek RH-DHV), kan het van belang zijn om in een overgangsperiode het wél mogelijk te maken voor bewoners om daar te parkeren. Hierdoor kan het parkeervrij maken van de Oudegracht worden versneld.

In het voorstel van het College van B&W is vastgelegd dat Klépierre 250 bewoners-abonnementen tot aan 31 december 2069 uitgeeft tegen gemeentelijke tarieven. Minimaal 100 van deze abonnementen kunnen worden uitgegeven in de Springweg-garage en na 2028 in de Rijnkade-garage. De overige 150 abonnementen worden uitgegeven in andere HC-garages (zie bijlage Vaststellingsovereenkomst parkeergarage Springweg).

Parkeergarage Paardenveld

De erfpacht van parkeergarage Paardenveld loopt af in mei 2023, één jaar ná het aflopen van de erfpacht van parkeergarage Springweg. Een besluit over Springweg kan zelfstandig worden genomen, aangezien de afstand van beide garages groot is en beiden een ander gebied bedienen. Ook bij Paardenveld zal middels een onderzoek door RH-DHV naar de Nut en Noodzaak worden onderzocht wat de rol is van parkeergarage Paardenveld in het parkeersysteem van de noordelijke binnenstad, zal de economische impact onderzocht worden en zullen scenario's voor de toekomst van de garage ter besluitvorming worden aangeboden.

Omgevingsvisie Binnenstad

De toekomst van de Springweg-garage zal worden afgestemd met het opstellen van de Omgevingsvisie Binnenstad, maar deze kan in grote lijnen parallel daaraan zelfstandig worden ontwikkeld.

Nota Stallen en Parkeren

Vanuit de Nota Parkeernormen Fiets & Auto zijn er kaders die gesteld worden aan bijvoorbeeld maximale loopafstanden voor bezoekers. In de binnenstad (zone A1) bedraagt deze afstand maximaal 1.000 meter. Daar wordt ook ná sloop van parkeergarage Springweg aan voldaan, zie ook het onderzoek van RH-DHV.

Gemeente Utrecht

8 Juridische positie (geheim)

Zie geheime deel van de notitie.

9 Financiën (geheim)

Zie geheime deel van de notitie.

Bijlagen

- RH-DHV “Nut en Noodzaak parkeergarage Springweg”, dd. 24 mei ’19.
- BRO Eindrapport “Economische impactanalyse Springweggarage”, dd. 22 januari ‘20.
- Concept Vaststellingsovereenkomst parkeergarage Springweg, dd. 18 oktober ’20.

Commissie Stad en Ruimte

Dossiernummer	1716
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	1 april 2021
Agendapunt	9.1
Omschrijving	Raadsbrief Toekomst garage Springweg
ID	1769
Behandelend ambtenaar	J. Horseling
Telefoon	14 030
E-mail	j.horseling@utrecht.nl
Datum collegebesluit	9 maart 2021
Geocodering	Binnenstad;Stad Utrecht
Thema	Ruimtelijke ordening
Portefeuillehouder	Wethouder Diepeveen
Beleidsveld	Grondzaken
Referendabel	
Raadsadviseur (lijst)	Frank de Kok/Ruimtelijke Ontwikkeling, Vastgoed, Erfgoed/06-20011476

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Stad en Ruimte	18 maart 2021
Commissie Stad en Ruimte	**1 april 2021**
Gemeenteraad	8 april 2021

Voorgesteld besluit

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

Gemeente Utrecht

Aan de gemeenteraad

Behandeld door	J. Horseling	**Datum**	9 maart 2021
Doorkiesnummer	14 030	**Kenmerk**	7295663
E-mail	j.horseling@utrecht.nl	**Onderwerp**	Toekomst garage Springweg
Bijlage(n)	8 (waarvan 3 geheim)	**Beleidsveld**	Grondzaken

Geachte leden van de raad,

Tijdens de raadsinformatiebijeenkomst (RIB) van 5 januari 2021 over de toekomst van de parkeergarage Springweg en over de visie Strosteeg hebben we toegezegd enkele van uw vragen schriftelijk te beantwoorden. In deze brief geven wij u:

- Een toelichting op de samenhang tussen het voorstel over de toekomst van parkeergarage Springweg, de Visie Strosteeg en het bouwplan Strosteeg 18-36;
- Een toelichting op de door de D66 fractie gevraagde extra scenario's voor de parkeergarage. Een uitgebreide toelichting en de doorrekeningen vindt u in de GEHEIME bijlage 1;
- Het gevraagde overzicht van garages in de binnenstad en de bezetting daarvan (bijlage 3);
- De gevraagde cijfers over autobezit en huishoudens in de binnenstad (bijlage 4);
- Geheim deel van de antwoorden op de door de fracties van VVD (GEHEIME bijlage 5) en PvdD (GEHEIME bijlage 6) gestelde technische vragen over de geheime bijlage bij het voorstel over de toekomst van parkeergarage Springweg.
- Openbaar deel van de antwoorden op de door de fracties van VVD (bijlage 7) en PvdD (bijlage 8) gestelde technische vragen over de geheime bijlage bij het voorstel over de toekomst van parkeergarage Springweg.

Geheimhouding
Op de bijlagen '1: Extra scenario's Springweg-garage, inclusief schema', '5: Beantwoording technische Vragen van VVD, inclusief 3 bijlagen'en '6: Beantwoording technische Vragen PvdD P-garage Springweg' hebben wij tijdelijke geheimhouding opgelegd op grond van artikel 55 lid 1, 86 lid 2 en 25 lid 2 Gemeentewet om redenen genoemd in artikel 10 lid 2 sub b en g van de Wob. De tijdelijke geheimhouding geldt tot het moment dat de parkeergarage Springweg is gesloopt, of zoveel eerder als wij uw raad hierover (gedeeltelijk) in openbaarheid kunnen informeren.
Deze geheimhouding is nodig om het gemeentelijke financiële belang te beschermen en om onevenredige benadeling van de gemeente, dan wel onevenredige bevoordeling van derden te voorkomen. De informatie uit deze hoofdstukken en bijlagen is van financiële en juridische aard en kan door de huidige erfpachthouder worden gebruikt bij de onderhandelingen met de gemeente. Ingeval van openbaarmaking daarvan kan de gemeente onevenredig worden benadeeld. Bekendheid van deze informatie kan het gemeentelijk belang schaden in dit voorliggende dossier, maar ook in toekomstige onderhandelingen over parkeerfaciliteiten (zoals bijvoorbeeld parkeergarage Paardenveld).

Samenhang
Op de RIB bleek dat er bij verschillende fracties onduidelijkheid bestaat over hoe het voorstel over de toekomst van de parkeergarage zich verhoudt tot de visie Strosteeg en hoe de visie zich weer verhoudt tot het bouwplan Strosteeg 18-36. Hieronder leest u hoe de plannen zich tot elkaar verhouden.

Voorstel toekomst parkeergarage
De erfpachtovereenkomst voor de grond onder de Springweggarage loopt in mei 2022 af. Om te komen tot een voorstel voor de toekomst van parkeergarage Springweg is door RH/DHV onderzoek uitgevoerd naar nut en noodzaak van de garage en heeft BRO onderzoek gedaan naar de economische impact van de garage. Uit het onderzoek van RH/DHV kwam naar voren dat de garage wel nuttig is, maar niet noodzakelijk. Uit het rapport van BRO kwam naar voren dat de economische impact van de garage klein is.
Op de informatiebijeenkomst in april 2019 gaven veel omwonenden aan dat zij overlast ondervinden van de garage en deze het liefst zo snel mogelijk zien verdwijnen. Toen in de gesprekken met de huidige erfpachter Klépierre ook werd voorzien in 250 bewonersparkeerplaatsen voor het verder terugbrengen van straatparkeren in de binnenstad en daarmee de garage vanuit dat oogpunt ook niet nodig bleek én omdat met het voorstel ondernemers nog zes jaar de tijd hebben om hun bedrijfsvoering aan te passen aan het verdwijnen van de garage, werd sloop van de garage het uitgangspunt.

Visie Strosteeg
Na het stranden van een vorig initiatief voor het terrein waarop de voormalige bedrijfshallen van drukkerij Abels staan, hebben wij besloten om een visie op te stellen voor het gebied. Aangezien de Springweggarage niet noodzakelijk bleek te zijn, is sloop van de garage het uitgangspunt in de visie geworden, conform het voorliggende voorstel. Wij zijn van mening dat sloop van de garage het beste perspectief biedt voor het realiseren van ruimtelijke kwaliteit in dit gebied. Deze visie heeft ondertussen de inspraak doorlopen, daarbij zijn 34 uitgebreide zienswijzen ingediend. Omdat de beantwoording daarvan meer tijd in beslag neemt, loopt de besluitvorming over de visie niet meer gelijk op met het besluit over de toekomst van de garage. Gezien de resterende tijd tot het aflopen van de erfpachtovereenkomst in mei 2022, is het wenselijk dat het besluitvormingsproces over de toekomst van de parkeergarage nu doorgaat.
Een besluit over de toekomst van de Springweggarage is niet afhankelijk van de visie, de visie is daarentegen wel afhankelijk van het besluit over de toekomst van de garage. Indien niet wordt besloten tot sloop van de garage, dan zal als vanzelfsprekend de visie opnieuw moeten worden opgesteld. De visie geeft wel een inkijk in hoe de herontwikkeling zou kunnen plaatsvinden na sloop van de garage.

Bouwplan Strosteeg 18-36
Het bouwplan Strosteeg 18-36 maakt geen onderdeel uit van de visie, maar is wel afgestemd op de visie. Reden hiervoor is dat in het vigerende bestemmingsplan voor het terrein waarop het bouwplan geprojecteerd is, de bestemming wonen reeds is opgenomen in een uitwerkingsverplichting, inclusief uitwerkingsregels ten aanzien van woonoppervlak (minimaal 1500m^2, maximaal 2500m^2) en goothoogte (minimaal 5m, maximaal 10,5m). Deze ruimtelijke kaders zijn in 2010 overgenomen uit het voorgaande bestemmingsplan. Binnen een zone van 50 meter vanaf een parkeergarage worden extra milieueisen gesteld aan woonfuncties of andere gevoelige functies. Het bouwplan anticipeert op sloop van de garage want de door de garage geproduceerde geluidniveaus op de toekomstige gevels zijn hoger dan de wettelijke grenswaarden.
Het concept bouwplan zoals dat door de ontwikkelaar op 16 december 2020 aan de buurt is gepresenteerd, is formeel nog niet in procedure. Dat plan heeft een woonoppervlak van 2000m^2 en een goothoogte van 10,5m. De eerste formele stap voor deze ontwikkeling is het vaststellen van een intentiedocument conform het Utrechts Planproces (UPP). Dit document hebben wij op 17 november 2020 vastgesteld en aan uw raad verstuurd. Wij hebben de bevoegdheid (en de plicht) om een uitwerkingsplan op te gaan stellen. Bij de procedure van het uitwerkingsplan is er de mogelijkheid tot

het indienen van zienswijzen en beroep. Wij stellen uiteindelijk het uitwerkingsplan al dan niet vast. Daarbij wordt het plan getoetst aan het bestemmingsplan en een goede ruimtelijke ordening.

Deze brief handelt verder alleen over het voorliggende voorstel, het besluit over de toekomst van parkeergarage Springweg.

Alternatieve scenario's
De D66 fractie heeft gevraagd of er naast het in het raadsvoorstel voorgestelde scenario, ook scenario's zijn onderzocht waarbij de garage langer open blijft en zo een rol kan spelen in het verder terugbrengen van straatparkeren in de binnenstad en specifiek boven de Nieuwegracht, de Kromme Nieuwegracht en de Plompetorengracht (250 parkeerplaatsen). Wij hebben ter beantwoording van de vraag van D66 twee alternatieve scenario's opgesteld en doorgerekend (zie scenario's R1 en R2 in de geheime bijlage 1). Voor een uitgebreide toelichting op beide scenario's en de financiële uitkomsten daarvan verwijzen wij u graag naar de geheime bijlage 1.

Rol garage bij versneld opheffen straatparkeren op Nieuwegracht, Kromme Nieuwegracht en Plompetorengracht
Wij hebben RH/DHV gevraagd te onderzoeken of de parkeergarage Springweg noodzakelijk is wanneer het resterende straatparkeren op de Nieuwegracht, de Kromme Nieuwegracht en de Plompetorengracht, per direct zou worden opgeheven en zou moeten worden ondergebracht in parkeergarages in de binnenstad. RH/DHV trekt de conclusie (zie bijlage 2) dat, met de onderhandelde 250 bewonersparkeerplaatsen in de garages van Hoog Catharijne (en tot 2028 ook in de Springweggarage), er bij het per direct opheffen van de parkeerplaatsen boven werven er een klein tekort aan parkeerplaatsen in openbare garages is om de opgeheven plaatsen onder te brengen. Dit tekort is volgens RH/DHV gemakkelijk te voorkomen door het opheffen te faseren en het vergunningenplafond te verlagen.
De snelheid waarmee het aantal parkeerplaatsen boven werfkelders kan worden verminderd wordt bepaald door de financiële ruimte die de gemeentelijke begroting daartoe biedt, aangezien voor elke op te heffen straatparkeerplaats ca. € 3.500 per jaar structureel moet worden gecompenseerd. Bij het per direct opheffen van straatparkeerplaatsen boven werven, kan niet overal worden voldaan aan de maximale loopafstand van 750 meter. Dat geldt zowel in de situatie met als zonder garage Springweg. Met het voorliggende voorstel worden 250 bewonersplekken gecreëerd die tenminste beschikbaar blijven tot 2069 en zo langdurig een rol kunnen spelen in het parkeervrij maken van de binnenstad.

Onomkeerbaarheid raadsbesluit
Op de RIB is een vraag gesteld over de onomkeerbaarheid van het voorgestelde besluit en de vaststellingsovereenkomst met Klépierre. Na het raadsbesluit wordt de overeenkomst met Klépierre door de gemeente aangegaan. Voor een eventuele toekomstige wijziging is zowel een nieuw raadsbesluit nodig als overeenstemming met Klépierre om af te wijken van de overeenkomst. Is die overeenstemming er niet dan is er sprake van contractbreuk en kan Klépierre in rechte nakoming vorderen.

Conclusie
De alternatieve scenario's die zijn toegelicht in geheime bijlage 1 leiden beiden tot een financieel minder aantrekkelijk resultaat dan het door ons voorgestelde scenario voor de toekomst van de parkeergarage. Voor het in de alternatieve scenario's gehanteerde tempo van opheffen van straatparkeren is geen financiële dekking in de begroting. Bij een keuze voor de alternatieve scenario's bestaat tevens het risico dat de gemeente jarenlang nodig heeft om haar juridisch gelijk te halen met een aanmerkelijke vertraging van het realiseren van de beleidsintentie uit het collegeprogramma, namelijk het stapsgewijs terugdringen van straatparkeren in de binnenstad, tot gevolg.

In het aan u voorgelegde voorstel, menen wij een evenwichtige afweging te hebben gemaakt tussen alle belangen die in het gebied leven. Verder realiseren wij met dit voorstel een faciliteit om 250 bewoners een abonnement te kunnen aanbieden in de HC-garages van Klépierre voor de periode tot

in ieder geval 2069. Dit geeft ons een enorme flexibiliteit naar de toekomst toe, zonder dat wij daarvoor een exploitatierisico lopen.

Gezien de overlast die de Springweggarage voor de buurt oplevert, de kansen die sloop van de garage biedt voor de ruimtelijke kwaliteit van het gebied, de negatieve netto exploitatieresultaten van de scenario's waarbij de garage nog voor langere tijd wordt geëxploiteerd voor bewonersparkeren en omdat er voldoende capaciteit is in andere garages wanneer aan de Raad zou worden voorgesteld om het straatparkeren boven de Nieuwe gracht, de Kromme Nieuwegracht en de Plompetorengracht op te heffen, adviseren wij aan de gemeenteraad om akkoord te gaan met de voorliggende voorstel over de toekomst van de Springweggarage.

Hopende u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd,

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Notitie / Memo

HaskoningDHV Nederland B.V.
Transport & Planning

Aan:	Gemeente Utrecht
Van:	Jelmer Droogsma
Datum:	3 maart 2021
Ons kenmerk:	BG5910-RHD-ZZ-XX-NT-Z-0001
Classificatie:	Open

Onderwerp: **Parkeervrij maken wervengebied Utrecht**

Aanleiding

Op 5 januari 2021 is een Raadsinformatiebijeenkomst gehouden over de toekomst van parkeergarage Springweg en de visie voor de Strosteeg. In een onderzoek van RHDHV (Nut en noodzaak parkeergarage Springweg, 2019) is geconstateerd dat de parkeergarage Springweg weliswaar nut heeft, maar niet noodzakelijk is in het parkeersysteem van de Utrechtse binnenstad.

In 2019 heeft RHDHV ook een onderzoek uitgevoerd naar het parkeervrij maken van de Oudegracht en Janskerkhof door 267 parkeerplaatsen op te heffen. De meest effectieve maatregel om de parkeervraag te beïnvloeden is het verlagen van het vergunningenplafond. Het is niet noodzakelijk om bestaande vergunningen in te trekken, maar door natuurlijk verloop is het benodigde aantal opzeggingen in 2 tot 3 jaar bereikt. In het onderzoek is geadviseerd om flankerende maatregelen te nemen om enerzijds de gevolgen van de maatregelen te verzachten, anderzijds om gebruikers te verleiden tot wenselijk gedrag.

Tijdens de Raadsinformatiebijeenkomst is de vraag gesteld wat het verder opheffen van parkeerplaatsen in het wervengebied (288 parkeerplaatsen op de Nieuwegracht, Kromme Nieuwegracht en Plompetorengracht) betekent voor nut en noodzaak van de Springweggarage. In deze memo is antwoord gegeven op deze vraag.

Uitgangspunten

Bij de beantwoording van deze vraag zijn de volgende uitgangspunten gebruikt:

- Analyse van de bezetting van de openbare parkeergarages in 2019;
- Voor het parkeervrij maken van de Oudegracht en Janskerkhof zijn voor bewoners geen parkeerplaatsen in openbaar private parkeergarages ingezet;
- De gemeente Utrecht heeft een afspraak gemaakt dat 250 (bewoner)vergunninghouders in de parkeergarages bij Hoog Catharijne en tot 2028 in de Springweggarage kunnen parkeren.
- Draagvlak onder bewoners van het opheffen van de parkeerplaatsen is buiten beschouwing gelaten.

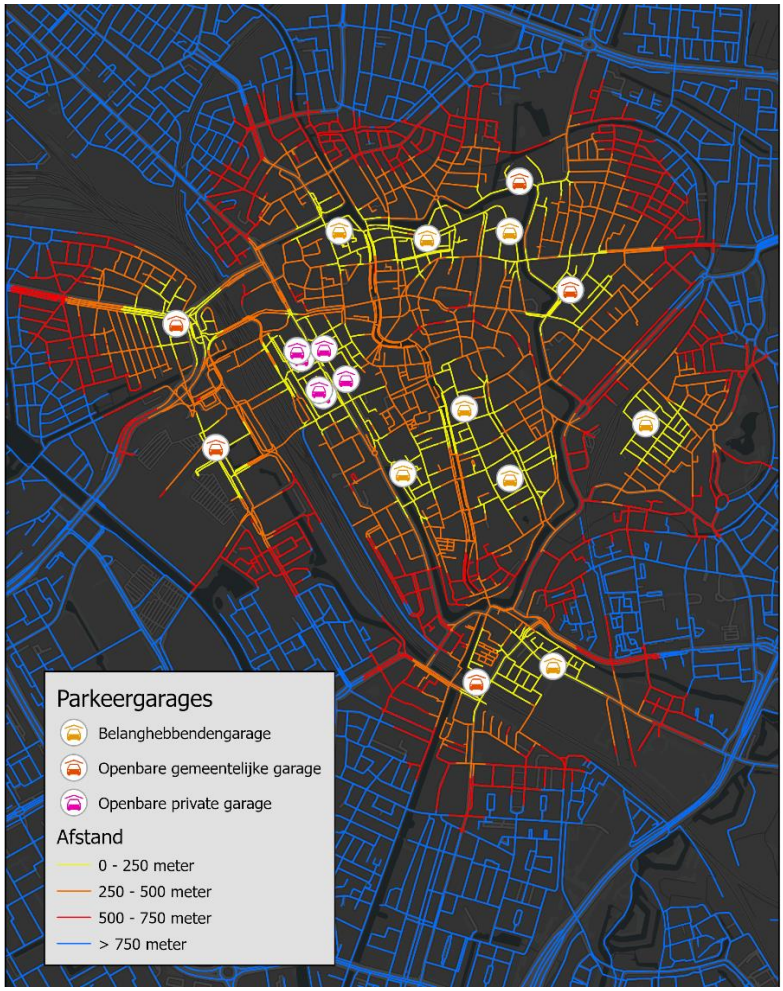
Analyse

Voor de beantwoording van de vraag zijn twee verschillende type parkeerders onderscheiden: bewoners en bezoekers. Voor beide type gebruikers gelden verschillende uitgangspunten en verschilt het motief om te parkeren in het centrum. Zo is het beleidsuitgangspunt dat bewoners binnen 750 meter van hun woning de auto kunnen parkeren, terwijl de maximaal geaccepteerde loopafstand voor bezoekers 1.000 meter is tussen de parkeerplaats en hun bestemming. In de huidige situatie maken beide type parkeerders gebruik van de parkeerplaatsen in het wervengebied.

Bewoners

Voor bewoners komen er 250 parkeerplaatsen beschikbaar in de Hoog Catharijne garages. Tot 2028 zijn er ook plaatsen beschikbaar voor bewoners in de Springweggarage. Dat zijn minder plaatsen dan er op Nieuwegracht, Kromme Nieuwegracht en Plompetorengracht worden opgeheven, waardoor het wenselijk is om het vergunningenplafond te verlagen met 38 plaatsen. Hiermee blijft het aantal parkeerplaatsen en vergunningshouders in verhouding. In het onderzoek naar het parkeervrij maken van de Oudegracht en Janskerkhof is aangetoond dat het vergunningenplafond in 2 tot 3 jaar met 267 plaatsen verlaagd kan worden. Wanneer het opheffen van de parkeerplaatsen boven de werven gefaseerd gebeurt, dan zijn er geen tekorten te verwachten. Op basis van het eerdere onderzoek is de verwachting dat het verlagen van het vergunningenplafond ongeveer een half jaar langer zal duren.

De parkeerplaatsen in de Hoog Catharijne garages liggen wel op meer dan 750 meter loopafstand van het wervengebied. Hierdoor wordt niet voldaan aan het beleidsuitgangspunt dat bewoners binnen 750 meter van hun woning kunnen parkeren. Echter is de loopafstand vanaf parkeergarage Springweg naar gedeeltes van de Nieuwegracht, Kromme Nieuwegracht en Plompetorengracht ook meer dan 750 meter.



Figuur 1: Loopafstanden voor bewoners vanaf de parkeergarages (exclusief Springweggarage) in de binnenstad van Utrecht.

In bovenstaande figuur zijn de loopafstanden vanaf de openbare garages (exclusief Springweg) en belanghebbenden garages in de binnenstad weergegeven. Het knelpunt van de grotere loopafstanden in het zuidoostelijk deel van de binnenstad komen doordat in dit deel geen openbare parkeergarages zijn gevestigd. Wel zijn er diverse belanghebbenden garages in dit gebied, waardoor er binnen 750 meter

loopafstand een parkeergarage is voor bewoners van de binnenstad. De belanghebbenden garages kennen op dit moment een wachtlijst, maar de verwachting is dat op termijn een gedeelte van de bewoners kiest voor een plek in de Hoog Catharijne garages, waardoor er ruimte beschikbaar komt in de belanghebbenden garages. Bovendien blijven er op straat parkeerplaatsen beschikbaar, bijvoorbeeld in de zijstraten van het wervengebied. Als bewoners op deze plaatsen hun auto parkeren is dat ook binnen 750 meter van hun woning. De parkeerdruk op de zijstraten kan hierdoor wel toenemen.

Geadviseerd wordt om de huidige gehandicaptenparkeerplaatsen zoveel mogelijk te handhaven of verplaatsen naar een dichtbij gelegen zijstraat. Op deze manier kunnen mensen met een beperking nog steeds zo dichtbij als mogelijk bij hun huis parkeren. Voor de overige bewoners dient de impact van de maatregel op de loopafstanden nader onderzocht te worden in combinatie met mogelijke flankerende maatregelen.

Bezoekers

In de onderzoeken uit 2019 is geconstateerd dat er nog veel restcapaciteit aanwezig is in de openbare parkeergarages, zelfs na de opheffing van de parkeerplaatsen op de Oudegracht en Janskerkhof en de sluiting van de Springweg garage. Daarom zullen bezoekers ook na het sluiten van de parkeergarage Springweg en het opheffen van de parkeerplaatsen in het wervengebied in staat zijn een parkeerplaats te vinden in het centrum van Utrecht.

Conclusie

Uit de analyse blijkt dat er in het centrum van Utrecht onvoldoende parkeerplaatsen beschikbaar blijven voor bewoners na het per direct opheffen van de straatparkeerplaatsen in het wervengebied (Oudegracht, Nieuwegracht, Kromme Nieuwegracht, Plompetorengracht en Janskerkhof). Met Klépierre is afgesproken dat voor bewoners 250 abonnementen beschikbaar komen in de Hoog Catharijne garages om het straatparkeerplaatsen in de binnenstad verder omlaag te brengen. Dit kan bijvoorbeeld gedaan worden door parkeerplaatsen op de Nieuwegracht, Kromme Nieuwegracht en Plompetorengracht op te heffen. Bij het per direct opheffen van deze parkeerplaatsen is het aanvullend op de beschikbare parkeerplaatsen in de garages noodzakelijk om het vergunningenplafond met 38 plaatsen te verlagen. Het verlagen van het vergunningenplafond zal circa een half jaar duren, waardoor in combinatie met het gefaseerd opheffen van straatparkeerplaatsen geen problemen zijn te verwachten.

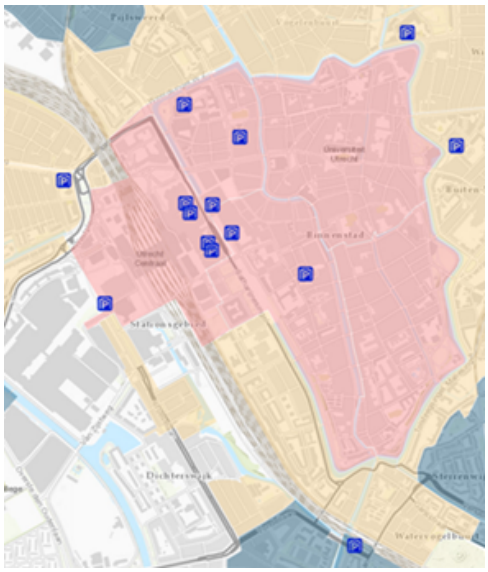
Voor de bewoners die parkeren op de Oudegracht, Janskerkhof en in de Springweggarage zijn in die onderzoeken andere oplossingen aangedragen, waardoor die geen gebruik hoeven te maken van de recent afgesproken ruimte voor bewoners in de Hoog Catharijne garages. De maatregelen voor dit gebied zijn het verlagen van het vergunningenplafond in combinatie met flankerende maatregelen om enerzijds de gevolgen van de maatregelen te verzachten, anderzijds om gebruikers te verleiden tot wenselijk gedrag.

Het belangrijkste aandachtspunt bij de verdere uitwerking van het parkeervrij maken zijn de fasering en de beleidseisen aan loopafstanden voor bewoners en bezoekers. Er zijn nu onvoldoende alternatieven beschikbaar als alle plekken per direct tegelijk worden opgeheven. Als dit stapsgewijs gaat, kunnen er door natuurlijk verloop verschuivingen in de verschillende garages plaatsvinden en het vergunningenplafond verlaagd worden. Er blijven parkeerplaatsen op straat beschikbaar, waardoor voor alle locaties in de binnenstad binnen een acceptabele loopafstand parkeergelegenheid is. Het aandachtspunt om te voldoen aan de beleidseis voor de loopafstanden voor bewoners speelt zowel in de situatie met als de situatie zonder Springweggarage, waardoor deze garage niet noodzakelijk is om aan de beleidseis te voldoen.

Bijlage 3 overzicht parkeergarages met wachtlijsten
Op de onderstaande plattegronden zijn de locaties van niet openbare garages (links) en openbare garages (rechts) weergegeven.



Niet openbare garages.



Openbare (gemeentelijke en commerciële) garages.

Belanghebbende garages	**Wachtlijst ja of nee (+ aantal op wachtlijst)**	**Langstwachtende (eerste die aan de beurt is) wacht sinds**	**Aantal uitgegeven abonnementen**
Jan Meyenstraat	nee	x	71 (capaciteit 94)
Boekhoven	ja (9)	25-08-2020	52
Korte Nieuwestraat	ja (47)	13-01-2017	40
Tuinstraat	ja (15)	10-12-2019	107
Wolvenplein	ja (9)	24-04-2017	14
ABC-straat	ja (23)	23-01-2020	75

Openbare (gemeentelijke) garages	**Wachtlijst ja of nee (+ aantal op wachtlijst)**	**Aantal gereserveerde abonnementen voor overloop van vergunninghouders**	**Waarvan aantal bewoners binnenstad**
Grifthoek	nee	19	4**
Kop van Lombok	nee	10	-
Vaartsche Rijn	nee	20	4* + 2**
Kruisstraat	nee	20	-

* dit zijn bewoners binnenstad die hun straatvergunning hebben ingeleverd voor abonnement tegen gereduceerd tarief
** dit zijn bewoners binnenstad met een commercieel abonnement (bijv. voor een tweede auto of omdat ze niet in aanmerking komen voor een parkeervergunning op straat)

De gunstige ligging van deze garages gaat zorgen voor een overstap vanuit overige belanghebbenden garages naar garage Springweg en overige HC-garages. We verwachten dat de wachtlijsten hierdoor korter worden of in gunstigste gevallen algeheel verwerkt worden.

Bijlage 4 autobezit binnenstad

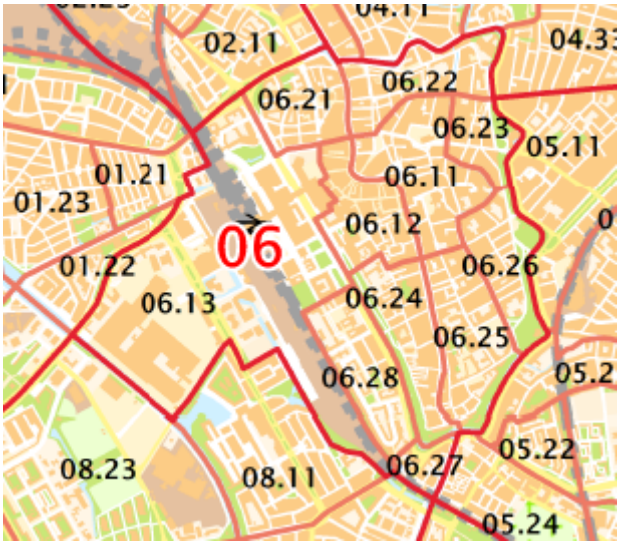
Gebruik cijfers vanaf 2012 i.p.v. 2008

In eerdere toelichtingen vergeleken we cijfers over autobezit uit 2008 en 2019. Voor een zuivere vergelijking kunnen beter gegevens van 2012 en 2019 met elkaar worden vergeleken. In 2012 is de vraag in de inwonerenquête over autobezit namelijk (licht) gewijzigd. Tot 2012 was de vraag: *Over hoeveel personenauto's beschikt uw huishouden? (ook leaseauto of auto van de zaak waar u privé gebruik van maakt)*. Respondenten moest zelf een aantal invullen.
Sinds 2012 is de vraag: *Hoeveel personenauto's heeft uw huishouden? Hiermee bedoelen we ook een leaseauto of auto van de zaak waar u privé gebruik van maakt, maar geen deelauto.*
Respondenten konden kiezen uit: 1, 2, 3 of meer.
Door het aanpassen van "beschikt" naar "heeft" en door de toevoeging van 'geen deelauto', kunnen antwoorden afwijken. Daarom gebruiken we voor een zuivere vergelijking de cijfers uit 2012 en 2019.

Percentage huishoudens in de wijk Binnenstad		
	2012	**2019**
zonder auto	51%	62%
met één of meer auto's	49%	38%
met één auto	39%	35%
met meer dan één auto	9%	3%

Hieronder is het aantal huishoudens in de binnenstad te zien. Belangrijk om te vermelden is dat de wijk binnenstad een stuk groter is dan alleen de historische binnenstad, het gebied binnen de singels. De grootste groei van huishoudens heeft buiten deze historische binnenstad plaats gevonden, bijvoorbeeld in Seijp en Midned.

Wijk Binnenstad	**2012**	**2019**
Aantal huishoudens	11.888	12.556



Bijlage 7 – openbaar deel
Beantwoording technische vragen VVD over H8 en H9 van het document "Toekomst parkeergarage Springweg"

Vragen gesteld door Marijn de Pagter en Gertjan te Hoonte, VVD 4 maart 2021.

7.Hoe verhoudt de conclusie over aanbestedingsrecht zich tot de erfpachtcontracten van Hoog Catharijne en de Jaarbeurs? Op welke punten verschillen die dat daar wel één op één met een partij afspraken gemaakt konden worden?
De oorspronkelijke uitgiftecontracten van Hoog Catharijne stammen uit de zestiger jaren toen er nog geen sprake was van de huidige Europese aanbestedingsverplichtingen. De extra erfpachtuitgiften die zijn gedaan in het kader van de herontwikkeling van Hoog Catharijne betekenden in feite de uitbreiding van de reeds bestaande 100-jarige erfpachtuitgiften.

14.Waarom is het college voornemens om privaatrechtelijk met Klépierre een afspraak te maken over het slopen van de garage in 2028?
Het college wil iedereen de zekerheid geven dat dit besluit ook wordt uitgevoerd. Daarom is het onderdeel geworden van de privaatrechtelijke afspraken met Klépierre en niet alleen van een publiekrechtelijk besluit van de gemeenteraad. Ook voor Klépierre is slopen ook een voorwaarde voor het sluiten van dit akkoord.

15.Hoe verhoudt deze privaatrechtelijke afspraak zich tot de publiekrechtelijke positie van de gemeente?
Indien de gemeente privaatrechtelijk heeft afgesproken de garage te zullen slopen zal de gemeente deze afspraak moeten nakomen. Er zijn wat dat betreft geen publiekrechtelijke belemmeringen. De bestemming "parkeren" zal in de toekomst gewijzigd worden in o.a. "wonen", afhankelijk van besluitvorming over de Visie Strosteeg en het later op te stellen SPvE.

16.Kan de gemeente nog afzien van sloop, als deze overeenkomst wordt getekend?
Nee, dat is niet meer mogelijk.

17.Wat zijn de consequenties als de raad op een later moment toch wil afwijken van de sloop?
De gemeente gaat de overeenkomst aan indien deze vooraf door de gemeenteraad is goedgekeurd. De gemeente gaat er verder van uit dat indien die goedkeuring wordt verleend en geen reden is om later van die afspraak af te wijken. Wil de gemeenteraad dat toch doen, dan is er sprake van contractbreuk en kan Klépierre in rechte nakoming vorderen.

18. Kan er op deze locatie nog enige parkeervoorziening worden geëxploiteerd als deze overeenkomst wordt getekend? Indien dit niet op deze locatie kan maar er toch parkeercapaciteit gewenst is in dit deel van de Binnenstad, welke alternatieven zijn er dan?
Op deze locatie kan niet een publiektoegankelijke parkeergarage voor bezoekers terugkomen. Wél kan er een parkeergarage voor bewoners komen behorende bij de woningen die gepland zijn in Visie Strosteeg.
Voor bezoekers zijn er voldoende alternatieven in de HC-garages H1-H6 en/of de gemeentelijke openbare garages, zoals Vaartsche Rijn en Jaarbeurs. Zie hiervoor de rapportage van RHDHV.

De gemeente verplicht HC om 250 abonnementen te leveren in andere garages (artikel 8) waarvan minimaal 100 in P6 (Rijnkade) zolang die in bedrijf is. Deze verplichtingen worden toegevoegd aan de erfpachtcontracten. Hierover de volgende vragen.

19. Is deze afspraak aanbestedingsrechtelijk getoetst? Zo ja, wat waren de uitkomsten daarvan? Zo nee, waarom niet?
De afspraak is niet aanbestedingsrechtelijk getoetst. De gemeente heeft een recht op afname, geen verplichting. De kosten zijn conform de gemeentelijke voorwaarden en tarieven. Er is geen andere exploitant in de omgeving die een vergelijkbare dienst zou kunnen leveren.

20.Met het verplaatsen van 250 abonnementen van de Springweg naar P1 t/m P6 verandert de parkeerbalans van het stationsgebied. Kan het college dit inzichtelijk maken en aantonen dat de parkeerbalans nog voldoet aan de uitgangspunten in de diverse bestemmingsplannen in het Stationsgebied alsmede de gekoppelde bestemmingsplannen, zoals het bestemmingsplan voor de uitbreiding van de Bijenkorf?
In het rapport van RHDHV is aangetoond dat op basis van de beschikbare bezettings-gegevens, er voldoende parkeerruimte is voor de aanwezige functies in dit deel van de binnenstad en dat er voldoende ruimte is om 250 abonnementen aan bewoners uit te geven. Bij de ontwikkeling van het stationsgebied is per bouwaanvraag aangetoond dat er voldaan werd aan het destijds geldende parkeernormenbeleid. Nu is op basis van de bezettingsgegevens gekeken hoe het daadwerkelijk gebruik is en gebleken dat er voldoende plek is. Op grond van het geldende parkeerbeleid is het mogelijk om deze in te zetten ten behoeve van de 250 bewonersabonnementen. Dit is destijds ook gebeurd bij de Bijenkorf.

21.Op welke wijze heeft het college rekening gehouden met de jurisprudentie bij de uitbreiding van de Bijenkorf, toen het bestemmingsplan werd vernietigd?
Bij gebruik van een particuliere garage van een derde moet op grond van het parkeerbeleid met een contract worden aangetoond dat die plekken bij die particulier beschikbaar worden gehouden. Dit is bevestigd in de Bijenkorf uitspraken. Dit is met deze erfpachtclausule voor 100 plekken ten behoeve van de Bijenkorf al geregeld.

22. Is de parkeergarage Springweg gehanteerd in de onderbouwing van de parkeerbalansen in omgevingsvergunningen en/of bestemmingsplannen? Zo ja, welke?
Nee, er zijn geen omgevingsvergunningen c.q. bestemmingsplannen bekend die via een parkeerbalans gekoppeld zijn aan de Springweg-garage. Zie ook het rapport van RHDHV.

24. Kan de huidige erfpachtovereenkomst met de raad worden gedeeld? Is die openbaar? Zo nee, waarom niet?
De huidige erfpachtovereenkomst is bijgevoegd als bijlage 4. Deze is openbaar omdat deze bij het kadaster is op te vragen.

26.Moet de gemeente een bedrag aan Klépierre betalen voor de 250 parkeerplaatsen die ter beschikking worden gesteld voor bewonersparkeerplaatsen? Zo ja, welk bedrag? Zo nee, is dit bedrag anderszins verwerkt in de schikking met Klépierre, d.w.z. in het bedrag van 3,3 miljoen, en hoe is het daar dan in verwerkt?
Nee, de gemeente hoeft geen bedrag aan Klépierre te betalen, het is onderdeel van de totale afspraak. Steenhuis Grondzaken heeft de afspraak met Klépierre op marktconformiteit beoordeeld en daarin is de “waarde van de 250 bewonersvergunningen” wel meegerekend.

Bijlage
1972-1207 Huidige erfpachtakte uitgifte Strosteeg 84, 1e uitgifte

Heden de zevende december
negentienhonderd twee en zeventig
verschenen voor mij, Jan Willem Frans Swane, notaris ter standplaats Utrecht:

1. De Heer Been Kuipers, ambtenaar in algemene dienst,
wonende te Culemborg,
ten deze handelende als gemachtigde overeenkomstig artikel 78 van de Gemeentewet, van de Burgemeester van Utrecht, krachtens diens besluit de dato vijf september negentienhonderd vijf en veertig (Gemeenteblad van Utrecht 1945 nummer 35) zoals dit nader is gewijzigd, die Gemeente vertegenwoordigende en voorts handelende ter uitvoering van het besluit van de Raad van de Gemeente Utrecht van zeventien februari negentienhonderd twee en zeventig nummer 757 O.W./S.O.

2. De Heer Mr. Nicolaas Lambertus Wijnstok, bedrijfsjurist,
wonende te Utrecht.
ten deze handelend als schriftelijk gevolmachtigde van de te Utrecht gevestigde besloten vennootschap:
Maatschappij tpt exploitatie van onroerende goederen "Strosteeg " B.V., hierna te noemen de erfpachtster,
en als zodanig deze vennootschap ten deze vertegenwoordigende.
Blijkende van de volmacht uit een onderhandse akte van volmacht welke na vooraf door de gevolmachtigde in tegenwoordigheid van mij, notaris, voor echt erkend te zijn en na ten blijke daarvan door hen getekend te zijn aan deze akte is vastgehecht.

De komparant sub 1, handelend als gemeld, verklaart voor en namens de Gemeente bij deze ten behoeve van de bouw van een parkeergarage in erfpacht uit te geven aan de vorengenoemde besloten vennootschap voor wie de komparant sub 2 verklaart te aanvaarden het recht van erfpacht op:

Enige percelen grond te Utrecht aan de Strosteeg en het Vischersplein, uitmakende die gedeelten ter gezamenlijke grootte van ongeveer negentien aren vijftig centiaren, van de kadastrale percelen gemeente Utrecht, sectie C nummers 1908, 4621, 5595, 5772, 7104, 7105, 7175, 7211 en 7281, zoals die

gedeelten op de aan deze akte gehechte, door de komparanten en mij, notaris, getekende tekening schetsmatig zijn aangegeven met een zwarte omlijning, nummer A 19.481.

Voormeld recht van erfpacht is ingegaan op vijftien mei negentienhonderd twee en zeventig,

en eindigt op vijftien mei tweeduizend twee en twintig.

De komparanten verklaren, dat voor dit recht van erfpacht een jaarlijkse canon verschuldigd is van tien procent van de parkeergelden,

exclusief B.T.W., waarvan zal blijken uit een terzake door de registeraccountants van de erfpachtster af te geven verklaring, een en ander met inachtneming en toepaselijkverklaring van de "Algemene Voorwaarden voor de uitgifte in erfpacht van gronden der Gemeente Utrecht" (Gemeenteblad van Utrecht 1961, nummer 102), zoals deze zijn vermeld in een akte negentien juli negentienhonderd een en zestig voor de plaatsvervanger van de te Utrecht gevestigde Notaris J.W.Borgers verleden, bij afschrift overgeschreven ten hypotheekkantore te Utrecht op diezelfde dag, in deel 1690 nummer 91, en zoals deze sindsdien zijn gewijzigd, welke wijziging is vastgelegd in een akte, negen en twintig september negentienhonderd zeven en zestig voor genoemde notaris Borgers verleden, bij afschrift overgeschreven ten genoemde hypotheekkantore op diezelfde dag, in deel 1990 nummer 27, met de inhoud van welke Algemene Voorwaarden de komparanten verklaarden ten volle bekend te zijn, en deze te beschouwen als woordelijk in deze akte te zijn opgenomen, met dien verstande dat deze Algemene Voorwaarden worden aangevuld met de volgende bijzonder bepalingen:

1. artikel 4, lid 1, van de Algemene Voorwaarden dient te worden gelezen als volgt:

"de grond wordt in erfpacht uitgegeven in de staat, waarin deze zich bevindt, bij het verlijden van de erfpachtsakte, vrij van lijdende erfdienstbaarheden, hypotheken, hypothecaire inschrijvingen, pacht, huur en beslag, en voorts met alle heersende erfdienstbaarheden, rechten en lasten, daaraan verbonden, zonder dat de gemeente tot enige vrijwaring gehouden is.

2. artikel 22 van de Algemene Voorwaarden dient te worden gelezen als volgt:
"de in erfpacht uit te geven grond is bestemd voor de stichting en instandhouding van een parkeergarage van tenminste vierhonderd (400) parkeerplaatsen.

3. artikel 28, lid 2, van de Algemene Voorwaarden dient te worden gelezen als volgt:
"behoudens in de parkeergarage en voorzover niet van de openbare weg af zichtbaar, mogen de grond en hetgeen zich daarop bevindt zonder schriftelijke toestemming van Burgemeester en Wethouders niet in enigerlei opzicht worden gebruikt voor reclamedoeleinden, anders dan voor zaken op de daarop of daarin gevestigde handel betrekking hebbend.

4. de erfpachtster mag zonder toestemming van Burgemeester en Wethouders geen wijziging brengen in de onder twee (2) omschreven bestemming, daaronder mede begrepen vermindering van het aantal parkeerplaatsen.

5. indien de onder vier (4) bedoelde toestemming tot wijziging van de bestemming wordt verleend, zal de canon aan de hand van de nieuwe bestemming opnieuw worden vastgesteld.

6. de canon moet over elk kalenderjaar, binnen een maand na afloop daarvan, ten kantore van de comptable der gemeente Utrecht worden voldaan;
aan een door Burgemeester en Wethouders aan te wijzen registeraccountant zal desgewenst inzage dienen te worden gegeven in de voor de berekening van de canon relevante gegevens.

7. de in rekening te brengen parkeertarieven, de parkeerduur, alsmede de verdeling van lang- en kortparkeerplaatsen benevens het aantal vaste parkeerplaatsen, dat voor langere tijd aan bedrijven in de omgeving mag worden verhuurd, worden regelmarig, tenminste éénmaal per jaar, in onderling overleg tussen Burgemeester en Wethouders en de erfpachtster vastgesteld.

8. de gemeente zal in de omgeving van de parkeergarage het parkeren op straat en andere openbare terreinen, waarover de gemeente zeggenschap heeft, beperken.

9. tenminste drie jaren voor het eindigen van het erfpachtsrecht door verloop van de termijn waarvoor dit is verleend zal aan de hand van de dan geldende omstandigheden in nader overleg worden beoordeeld of tot verlenging van het erfpachtsrecht zal worden overgegaan en onder welke voorwaarden zulks alsdan zal geschieden.

10. de gemeente zal zorgdragen voor de bereikbaarheid van de parkeergarage en de aanleg van het aangrenzende terrein, zoals dit op voormelde aangehechte tekening, met streeparcering schetsmatig is aangegeven.

Partijen verklaren voorts dat op deze uitgifte in erfpacht van toepassing is de vrijstelling als bedoeld in artikel 15 lid 1 onder a van de Wet op Belastingen van Rechtsverkeer.

Ter uitvoering van het bepaalde in artikel 10 der Algemene Voorwaarden, verklaart erfpachtster ten deze domicilie te kiezen te hare kantore te Utrecht, en de Gemeente Utrecht ten stadhuize te Utrecht.

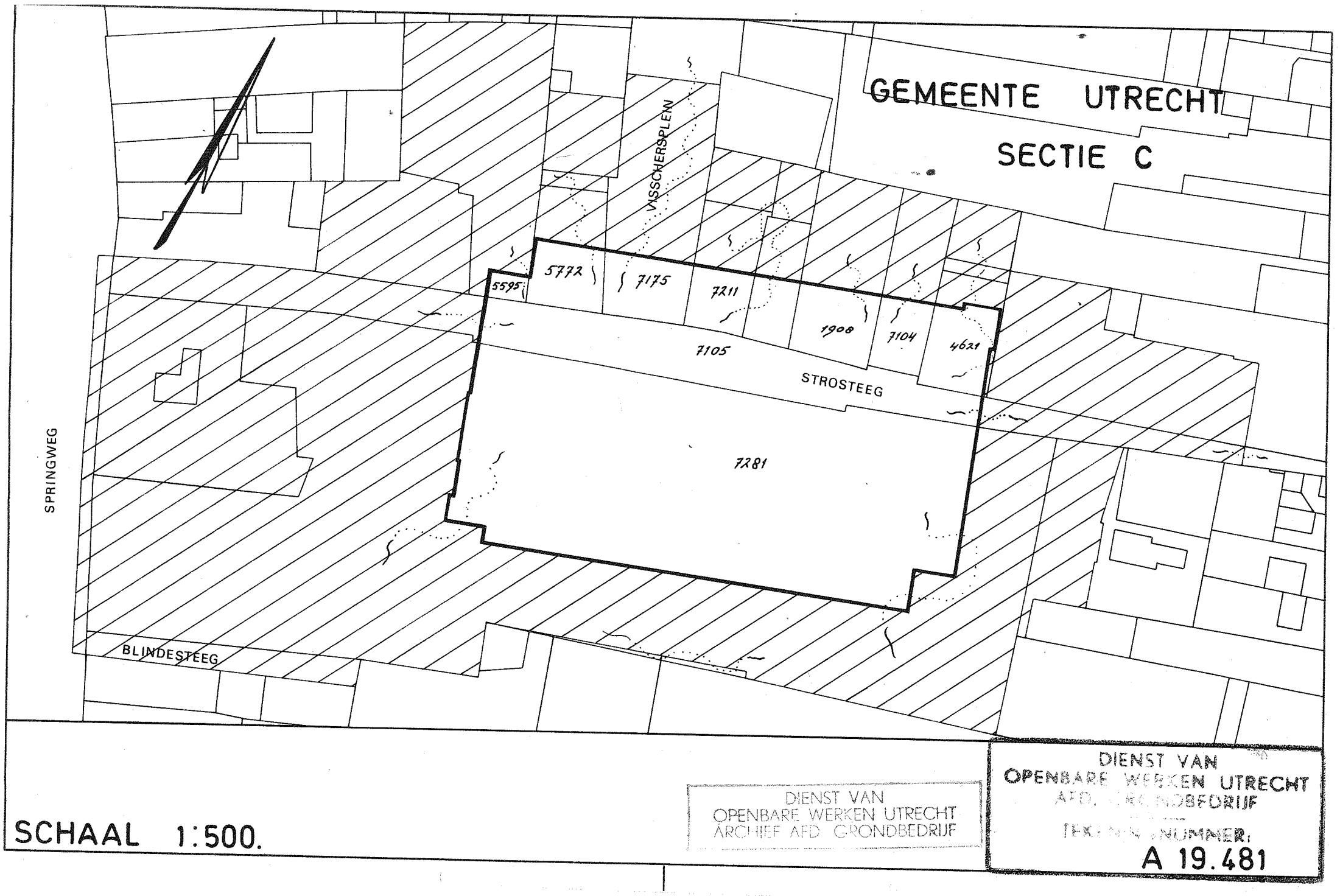
De komparanten zijn mij, notaris, bekend.

WAARVAN AKTE,

in minuut is verleden te Utrecht ten dage in het hoofd dezer gemeld.

Onmiddellijk na zakelijke opgave en volledige voorlezing is deze akte door de komparanten en mij, notaris, getekend.
(getekend): B.Kuiper; N.L.Wijnstok; J.W.Swane.

VOOR AFSCHRIFT



SCHAAL 1:500.

DIENST VAN
OPENBARE WERKEN UTRECHT
ARCHIEF AFD. GRONDBEDRIJF

DIENST VAN
OPENBARE WERKEN UTRECHT
AFD. GRONDBEDRIJF
TEKENING NUMMER:
A 19.481

Bijlage 8 (openbaar deel)
Beantwoording technische vragen p-garage Springweg –
Partij voor de Dieren

Schriftelijke vragen gesteld door Maarten van Heuven, Partij voor de Dieren 4 maart 2021

6. In welke mate verwerft de gemeente inkomsten door woningbouw en/of het opnieuw ontwikkelen van de voormalige drukkerij? Waar zijn deze inkomsten voor bestemd?
De gemeente start voor de herontwikkeling van het gebied van de parkeergarage een grondexploitatie. Het is de verwachting dat hier een positieve grondexploitatie is te realiseren, die wel erg afhankelijk zal zijn van het nog te kiezen woningbouwprogramma.
De gemeente verwerft géén extra inkomsten voor de herontwikkeling van de voormalige drukkerij aangezien deze op eigen grond staat en er sprake is van een geldend bestemmingsplan dat alleen uitgewerkt moet worden.

7. Welke van de bovenstaande vragen betreft inderdaad geheime informatie?
1, 2, 3, 4 en 5

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

Gemeente Utrecht

Aan de gemeenteraad

Behandeld door	J. Horseling	**Datum**	9 maart 2021
Doorkiesnummer	14 030	**Kenmerk**	7295663
E-mail	j.horseling@utrecht.nl	**Onderwerp**	Toekomst garage Springweg
Bijlage(n)	6 (waarvan 3 geheim)	**Beleidsveld**	Grondzaken

Geachte leden van de raad,

Tijdens de raadsinformatiebijeenkomst (RIB) van 5 januari 2021 over de toekomst van de parkeergarage Springweg en over de visie Strosteeg hebben we toegezegd enkele van uw vragen schriftelijk te beantwoorden. In deze brief geven wij u:

- Een toelichting op de samenhang tussen het voorstel over de toekomst van parkeergarage Springweg, de Visie Strosteeg en het bouwplan Strosteeg 18-36;
- Een toelichting op de door de D66 fractie gevraagde extra scenario's voor de parkeergarage. Een uitgebreide toelichting en de doorrekeningen vindt u in de GEHEIME bijlage 1;
- Het gevraagde overzicht van garages in de binnenstad en de bezetting daarvan (bijlage 3);
- De gevraagde cijfers over autobezit en huishoudens in de binnenstad (bijlage 4);
- De antwoorden op de door de fracties van VVD (GEHEIME bijlage 5) en PvdD (GEHEIME bijlage 6) gestelde technische vragen over de geheime bijlage bij het voorstel over de toekomst van parkeergarage Springweg.

Geheimhouding
Op de bijlagen '1: Extra scenario's Springweg-garage, inclusief schema', '5: Beantwoording technische Vragen van VVD, inclusief 4 bijlagen'en '6: Beantwoording technische Vragen PvdD P-garage Springweg' hebben wij tijdelijke geheimhouding opgelegd op grond van artikel 55 lid 1, 86 lid 2 en 25 lid 2 Gemeentewet om redenen genoemd in artikel 10 lid 2 sub b en g van de Wob. De tijdelijke geheimhouding geldt tot het moment dat de parkeergarage Springweg is gesloopt, of zoveel eerder als wij uw raad hierover (gedeeltelijk) in openbaarheid kunnen informeren.
Deze geheimhouding is nodig om het gemeentelijke financiële belang te beschermen en om onevenredige benadeling van de gemeente, dan wel onevenredige bevoordeling van derden te voorkomen. De informatie uit deze hoofdstukken en bijlagen is van financiële en juridische aard en kan door de huidige erfpachthouder worden gebruikt bij de onderhandelingen met de gemeente. Ingeval van openbaarmaking daarvan kan de gemeente onevenredig worden benadeeld. Bekendheid van deze informatie kan het gemeentelijk belang schaden in dit voorliggende dossier, maar ook in toekomstige onderhandelingen over parkeerfaciliteiten (zoals bijvoorbeeld parkeergarage Paardenveld).

Samenhang
Op de RIB bleek dat er bij verschillende fracties onduidelijkheid bestaat over hoe het voorstel over de toekomst van de parkeergarage zich verhoudt tot de visie Strosteeg en hoe de visie zich weer verhoudt tot het bouwplan Strosteeg 18-36. Hieronder leest u hoe de plannen zich tot elkaar verhouden.

Voorstel toekomst parkeergarage
De erfpachtovereenkomst voor de grond onder de Springweggarage loopt in mei 2022 af. Om te komen tot een voorstel voor de toekomst van parkeergarage Springweg is door RH/DHV onderzoek uitgevoerd naar nut en noodzaak van de garage en heeft BRO onderzoek gedaan naar de economische impact van de garage. Uit het onderzoek van RH/DHV kwam naar voren dat de garage wel nuttig is, maar niet noodzakelijk. Uit het rapport van BRO kwam naar voren dat de economische impact van de garage klein is.
Op de informatiebijeenkomst in april 2019 gaven veel omwonenden aan dat zij overlast ondervinden van de garage en deze het liefst zo snel mogelijk zien verdwijnen. Toen in de gesprekken met de huidige erfpachter Klépierre ook werd voorzien in 250 bewonersparkeerplaatsen voor het verder terugbrengen van straatparkeren in de binnenstad en daarmee de garage vanuit dat oogpunt ook niet nodig bleek én omdat met het voorstel ondernemers nog zes jaar de tijd hebben om hun bedrijfsvoering aan te passen aan het verdwijnen van de garage, werd sloop van de garage het uitgangspunt.

Visie Strosteeg
Na het stranden van een vorig initiatief voor het terrein waarop de voormalige bedrijfshallen van drukkerij Abels staan, hebben wij besloten om een visie op te stellen voor het gebied. Aangezien de Springweggarage niet noodzakelijk bleek te zijn, is sloop van de garage het uitgangspunt in de visie geworden, conform het voorliggende voorstel. Wij zijn van mening dat sloop van de garage het beste perspectief biedt voor het realiseren van ruimtelijke kwaliteit in dit gebied. Deze visie heeft ondertussen de inspraak doorlopen, daarbij zijn 34 uitgebreide zienswijzen ingediend. Omdat de beantwoording daarvan meer tijd in beslag neemt, loopt de besluitvorming over de visie niet meer gelijk op met het besluit over de toekomst van de garage. Gezien de resterende tijd tot het aflopen van de erfpachtovereenkomst in mei 2022, is het wenselijk dat het besluitvormingsproces over de toekomst van de parkeergarage nu doorgaat.
Een besluit over de toekomst van de Springweggarage is niet afhankelijk van de visie, de visie is daarentegen wel afhankelijk van het besluit over de toekomst van de garage. Indien niet wordt besloten tot sloop van de garage, dan zal als vanzelfsprekend de visie opnieuw moeten worden opgesteld. De visie geeft wel een inkijk in hoe de herontwikkeling zou kunnen plaatsvinden na sloop van de garage.

Bouwplan Strosteeg 18-36
Het bouwplan Strosteeg 18-36 maakt geen onderdeel uit van de visie, maar is wel afgestemd op de visie. Reden hiervoor is dat in het vigerende bestemmingsplan voor het terrein waarop het bouwplan geprojecteerd is, de bestemming wonen reeds is opgenomen in een uitwerkingsverplichting, inclusief uitwerkingsregels ten aanzien van woonoppervlak (minimaal 1500m^2, maximaal 2500m^2) en goothoogte (minimaal 5m, maximaal 10,5m). Deze ruimtelijke kaders zijn in 2010 overgenomen uit het voorgaande bestemmingsplan. Binnen een zone van 50 meter vanaf een parkeergarage worden extra milieueisen gesteld aan woonfuncties of andere gevoelige functies. Het bouwplan anticipeert op sloop van de garage want de door de garage geproduceerde geluidniveaus op de toekomstige gevels zijn hoger dan de wettelijke grenswaarden.
Het concept bouwplan zoals dat door de ontwikkelaar op 16 december 2020 aan de buurt is gepresenteerd, is formeel nog niet in procedure. Dat plan heeft een woonoppervlak van 2000m^2 en een goothoogte van 10,5m. De eerste formele stap voor deze ontwikkeling is het vaststellen van een intentiedocument conform het Utrechts Planproces (UPP). Dit document hebben wij op 17 november 2020 vastgesteld en aan uw raad verstuurd. Wij hebben de bevoegdheid (en de plicht) om een uitwerkingsplan op te gaan stellen. Bij de procedure van het uitwerkingsplan is er de mogelijkheid tot het indienen van zienswijzen en beroep. Wij stellen uiteindelijk het uitwerkingsplan al dan niet vast. Daarbij wordt het plan getoetst aan het bestemmingsplan en een goede ruimtelijke ordening.

Deze brief handelt verder alleen over het voorliggende voorstel, het besluit over de toekomst van parkeergarage Springweg.

Alternatieve scenario's
De D66 fractie heeft gevraagd of er naast het in het raadsvoorstel voorgestelde scenario, ook scenario's zijn onderzocht waarbij de garage langer open blijft en zo een rol kan spelen in het verder terugbrengen van straatparkeren in de binnenstad en specifiek boven de Nieuwegracht, de Kromme Nieuwegracht en de Plompetorengracht (250 parkeerplaatsen). Wij hebben ter beantwoording van de vraag van D66 twee alternatieve scenario's opgesteld en doorgerekend (zie scenario's R1 en R2 in de geheime bijlage 1). Voor een uitgebreide toelichting op beide scenario's en de financiële uitkomsten daarvan verwijzen wij u graag naar de geheime bijlage 1.

Rol garage bij versneld opheffen straatparkeren op Nieuwegracht, Kromme Nieuwegracht en Plompetorengracht
Wij hebben RH/DHV gevraagd te onderzoeken of de parkeergarage Springweg noodzakelijk is wanneer het resterende straatparkeren op de Nieuwegracht, de Kromme Nieuwegracht en de Plompetorengracht, per direct zou worden opgeheven en zou moeten worden ondergebracht in parkeergarages in de binnenstad. RH/DHV trekt de conclusie (zie bijlage 2) dat, met de onderhandelde 250 bewonersparkeerplaatsen in de garages van Hoog Catharijne (en tot 2028 ook in de Springweggarage), er bij het per direct opheffen van de parkeerplaatsen boven werven er een klein tekort aan parkeerplaatsen in openbare garages is om de opgeheven plaatsen onder te brengen. Dit tekort is volgens RH/DHV gemakkelijk te voorkomen door het opheffen te faseren en het vergunningenplafond te verlagen.
De snelheid waarmee het aantal parkeerplaatsen boven werfkelders kan worden verminderd wordt bepaald door de financiële ruimte die de gemeentelijke begroting daartoe biedt, aangezien voor elke op te heffen straatparkeerplaats ca. € 3.500 per jaar structureel moet worden gecompenseerd. Bij het per direct opheffen van straatparkeerplaatsen boven werven, kan niet overal worden voldaan aan de maximale loopafstand van 750 meter. Dat geldt zowel in de situatie met als zonder garage Springweg. Met het voorliggende voorstel worden 250 bewonersplekken gecreëerd die tenminste beschikbaar blijven tot 2069 en zo langdurig een rol kunnen spelen in het parkeervrij maken van de binnenstad.

Onomkeerbaarheid raadsbesluit
Op de RIB is een vraag gesteld over de onomkeerbaarheid van het voorgestelde besluit en de vaststellingsovereenkomst met Klépierre. Na het raadsbesluit wordt de overeenkomst met Klépierre door de gemeente aangegaan. Voor een eventuele toekomstige wijziging is zowel een nieuw raadsbesluit nodig als overeenstemming met Klépierre om af te wijken van de overeenkomst. Is die overeenstemming er niet dan is er sprake van contractbreuk en kan Klépierre in rechte nakoming vorderen.

Conclusie
De alternatieve scenario's die zijn toegelicht in geheime bijlage 1 leiden beiden tot een financieel minder aantrekkelijk resultaat dan het door ons voorgestelde scenario voor de toekomst van de parkeergarage. Voor het in de alternatieve scenario's gehanteerde tempo van opheffen van straatparkeren is geen financiële dekking in de begroting. Bij een keuze voor de alternatieve scenario's bestaat tevens het risico dat de gemeente jarenlang nodig heeft om haar juridisch gelijk te halen met een aanmerkelijke vertraging van het realiseren van de beleidsintentie uit het collegeprogramma, namelijk het stapsgewijs terugdringen van straatparkeren in de binnenstad, tot gevolg.

In het aan u voorgelegde voorstel, menen wij een evenwichtige afweging te hebben gemaakt tussen alle belangen die in het gebied leven. Verder realiseren wij met dit voorstel een faciliteit om 250 bewoners een abonnement te kunnen aanbieden in de HC-garages van Klépierre voor de periode tot in ieder geval 2069. Dit geeft ons een enorme flexibiliteit naar de toekomst toe, zonder dat wij daarvoor een exploitatierisico lopen.

Gezien de overlast die de Springweggarage voor de buurt oplevert, de kansen die sloop van de garage biedt voor de ruimtelijke kwaliteit van het gebied, de negatieve netto exploitatieresultaten van de scenario's waarbij de garage nog voor langere tijd wordt geëxploiteerd voor bewonersparkeren en

omdat er voldoende capaciteit is in andere garages wanneer aan de Raad zou worden voorgesteld om het straatparkeren boven de Nieuwe gracht, de Kromme Nieuwegracht en de Plompetorengracht op te heffen, adviseren wij aan de gemeenteraad om akkoord te gaan met de voorliggende voorstel over de toekomst van de Springweggarage.

Hopende u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd,

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Commissie Stad en Ruimte

Dossiernummer	1719
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	1 april 2021
Agendapunt	9.2
Omschrijving	Beantwoording SV 2021, nr. 17 - Oog voor de impact van Bouwplan 18-36 Strosteeg op Haverstraat
ID	1772
Behandelend ambtenaar	J. Horseling
Telefoon	030 - 28 64818
E-mail	j.horseling@utrecht.nl
Datum collegebesluit	11 maart 2021
Geocodering	Binnenstad
Thema	Ruimtelijke ordening
Portefeuillehouder	Wethouder Diepeveen
Beleidsveld	Grondzaken
Referendabel	
Raadsadviseur (lijst)	Frank de Kok/Ruimtelijke Ontwikkeling, Vastgoed, Erfgoed/06-20011476

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Stad en Ruimte	18 maart 2021
Commissie Stad en Ruimte	**1 april 2021**
Gemeenteraad	8 april 2021

Voorgesteld besluit

Gemeente Utrecht

BEANTWOORDING SCHRIFTELIJKE RAADSVRAGEN 2021, NUMMER 17

Datum	11 maart 2021
Van	College B&W
Behandeld door	J. Horseling
Doorkiesnummer	030 - 28 64818
E-mailadres	j.horseling@utrecht.nl
Kenmerk	8080326
Beleidsveld	Grondzaken, Ruimtelijke Ontwikkeling

Geachte leden van de raad,

Hierbij ontvangt u de beantwoording van de schriftelijke raadsvragen jaargang 2021 nummer 17 van raadslid Zwinkels (CDA) van 23 januari 2021 over Oog voor de impact van Bouwplan 18-36 Strosteeg op Haverstraat.
De gestelde vragen zijn bijgevoegd.

Vraag 1
Hoe denkt het college hierover?
Antwoord 1
Door het vaststellen van het intentiedocument Strosteeg 18-36 (IDOC) hebben we de intentie uit gesproken om samen met de initiatiefnemer te onderzoeken of het initiatief gerealiseerd kan worden. Het bouwplan is door de ontwikkelaar aan de buurt gepresenteerd om reacties op te halen. Het plan is formeel nog niet in procedure, er wordt door de ontwikkelaar nog aan het plan gewerkt.

Het vigerende bestemmingsplan dateert van 2010 en biedt de eigenaar van de locatie mogelijkheden om dit gebied, met in achtneming van de uitwerkingsregels en het nog op te stellen uitwerkingsplan, tot ontwikkeling te brengen. In de uitwerkingsregels is opgenomen dat de totale woonvloeroppervlakte in het uitwerkingsgebied niet meer dan 2.500 m² en niet minder dan 1.500 m² mag bedragen en dat de goothoogte van de hoofdbebouwing niet meer dan 10,50 meter en niet minder dan 5,00 meter mag bedragen. Deze uitwerkingsbevoegdheid is overgenomen uit het voorgaande bestemmingsplan. Wij hebben niet alleen een uitwerkingsbevoegdheid maar ook een uitwerkingsplicht ten aanzien van het uitwerkingsplan. Wij werken als college dan ook mee aan het opstellen van het uitwerkingsplan.

Wij snappen de geuite bezwaren ten aanzien van het bouwvolume, de goothoogte, de nokhoogte en de verschijningsvorm van het bouwplan Strosteeg 18-36. Het is aan de ontwikkelaar om een passend bouwplan te ontwikkelen, het is aan ons college om al dan niet het (voor het bouwplan benodigde) uitwerkingsplan vast te stellen. Voorafgaand aan dat besluit leggen wij het uitwerkingsplan nog ter inzage, dat is het formele moment waarop zienswijzen kunnen worden ingediend.

De door omwonenden geuite bezwaren tegen het gepresenteerde bouwplan nemen wij serieus en hebben wij ook aan de ontwikkelaar doorgegeven.

Vraag 2
Op welke manieren denkt het college (en de ontwikkelaar) de menselijke maat een plek geven in het voorliggende bouwplan?
***Antwoord* 2**
Het is aan de ontwikkelaar om, binnen de in het bestemmingsplan opgenomen uitwerkingsregels, te komen tot een goede inpassing van het bouwplan. Naar aanleiding van de bijeenkomst van 16 december 2020, waarop de ontwikkelaar een eerste ontwerp aan de buurt heeft gepresenteerd, zijn veel reacties op het bouwplan binnen gekomen. Ook op de visie Strosteeg die tot 15 januari 2021 ter inzage heeft gelegen zijn zienswijzen geuit tegen het bouwplan. De geuite bezwaren zijn doorgegeven aan de ontwikkelaar. Wij zullen hier als college ook oog voor hebben bij de verdere uitwerking van het plan.

Vraag 3
Is de ontwikkelaar echt onervaren? En welke reden had de gemeente om de organisatie op zich te nemen? Hoe kijkt het college hierop terug, had zij dingen liever anders gedaan?
***Antwoord* 3**
Het betreft geen startende ontwikkelaar. De genoemde onervarenheid van de ontwikkelaar had betrekking op de complexiteit en omvang van de ontwikkeling. Strosteeg 18-36 is tot nu toe de grootste ontwikkeling van deze ontwikkelaar. Vanwege de samenhang van het bouwplan met de Visie Strosteeg heeft de gemeente de organisatie van de informatieavond van 16 december 2020 op zich genomen. De gemeente had duidelijker moeten communiceren dat de presentatie van het bouwplan Strosteeg 18-36 een initiatief was van de ontwikkelaar en niet van de gemeente. Dit zullen wij in het vervolg beter communiceren.

Vraag 4
Welke concrete maatregelen en middelen zijn er nu definitief om lichthinder tegen te gaan?
***Antwoord* 4**
De lichthinder bestaat reeds 48 jaar. Wanneer conform het huidige voorstel tot sloop van de garage wordt besloten, dan exploiteert de gemeente de garage nog vier jaar. De zuidelijke garagewand zou voor deze periode dichtgezet kunnen worden met geluiddempende panelen om geluid- en lichthinder te verminderen. De kosten voor het dichtzetten van de zuidelijke wand bedragen ongeveer €75.000. Of deze maatregel ook voldoet aan het bouwbesluit (brandtechnische- en ventilatietechnische eisen) is niet uitgezocht.

Vraag 5
Is er volgens het college nu al voldaan aan de eis (randvoorwaarde) van een integrale visie voor bouwplan Strosteeg 18-36? Zo ja, waar baseert zij dat op? Zo nee, wanneer volgt dit?
***Antwoord* 5**
De Visie Strosteeg laat zien hoe het bouwplan Strosteeg 18-36 zich stedenbouwkundig kan verhouden tot de huidige situatie mét de parkeergarage, als in de voorgestelde situatie ná sloop van de garage. Er ligt een geldend bestemmingsplan dat al een kader biedt voor ontwikkeling op deze locatie. De gemeente mag geen aanvullende voorwaarden stellen aan de in het bestemmingsplan opgenomen uitwerkingsregels. Het bouwplan is daarom niet opgenomen in de visie, maar is wel afgestemd op de visie.

Vraag 6
Welke status heeft het pand volgens het college? En welke mogelijkheden ziet zij om het pand op te laten knappen door (of in samenwerking met) de ontwikkelaar?
***Antwoord* 6**
De Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed (RCE) heeft aangegeven dat de monumentale status alleen betrekking heeft op het adres Oudegracht 193 en niet op de achterliggende voormalige bedrijfshallen. Op de gemeentelijke kaart met (rijks)monumenten en beschermde stads- en dorpsgezichten staan de bedrijfshallen van voormalig drukkerij Abels abusievelijk aangeduid als rijksmonument. Dit staat verkeerd op de kaart en zullen wij aanpassen.

De initiatiefnemer van het nieuwbouwplan zal door een onafhankelijke externe partij een waardestellend historisch onderzoek uit laten voeren, om daarmee de huidige staat van deze hallen goed vast te leggen voor het nageslacht en beoordelen of onderdelen de moeite waard zijn om te hergebruiken.

Vraag 7
Op welke manier krijgt deze opzet aandacht bij het betreffende bouwplan Strosteeg 18-36?
***Antwoord* 7**
In het gepresenteerde bouwplan, waaraan nog wordt gewerkt, is tussen de bebouwing aan de Haverstraat en het bouwplan een binnentuin bedacht. Het huidige terrein is nu volledig verhard. Een aantal tuinen aan de Haverstraat is mooi groen, het idee van de ontwikkelaar is om, in overleg met omwonenden en toekomstige bewoners, tot een groen ontwerp van die binnentuin te komen.

Vraag 8
Hoe beoordeelt het college de impact van het bouwplan op de huizen aan de Haverstraat?
***Antwoord* 8**
Het aan de buurt gepresenteerde bouwplan heeft een grote impact op de huizen aan de Haverstraat. Zoals eerder aangegeven was deze ontwikkeling echter al geruime tijd mogelijk vanuit het vigerende bestemmingsplan. Nav de geuite bezwaren op het gepresenteerde bouwplan, werkt de ontwikkelaar aan aanpassingen aan het bouwplan. Wij zijn in afwachting van deze aanpassingen en nemen de reacties mee in het vervolgtraject.

Vraag 9
Is het nog mogelijk om heldere kaders mee te geven aan de ontwikkelaar?
***Antwoord* 9**
Zie antwoord 5

Vraag 10
Op welke wijze zal de gemeenteraad nog betrokken worden bij de uitwerking van het plan?
***Antwoord* 10**
Wij zullen uw raad informeren wanneer wij het concept uitwerkingsplan ter inzage leggen. Het vaststellen van het uitwerkingsplan is een collegebevoegdheid.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Schriftelijke vragen Oog voor de impact van Bouwplan 18-36 Strosteeg op Haverstraat

23 januari 2021

Vragen:

Op zaterdag 23 januari was CDA Utrecht op bezoek bij een bewoner van de Haverstraat, die namens de andere bewoners in de straat zorgen heeft geuit over de impact van de Strosteeg. U ziet hieronder een aantal foto's van het bezoek aan de buurt.







In het bouwplan wordt gesproken over een bouwhoogte van 15 meter. Daarbij zou ter referentie gekeken zijn naar de parkeergarage. De menselijke maat lijkt hierbij te ontbreken, want het plan oogt als een groot massief blok dat ook qua bouwstijl en hoogte niet past bij de andere woningen in de directe omgeving.

1. Hoe denkt het college hierover?

2. Op welke manieren denkt het college (en de ontwikkelaar) de menselijke maat een plek geven in het voorliggende bouwplan?

Eerder kwam het bouwplan al even aan bod, tijdens de raadsinformatiebijeenkomst over de Springweg parkeergarage. Tijdens de bijeenkomst werd door de ambtenaar gemeld dat de projectontwikkelaar een startend projectontwikkelaar zou zijn en dat de gemeente daarom bij het traject voor wat betreft de informatie avond zou hebben geholpen. Ik heb begrepen dat deze ontwikkelaar al sinds 2009 bestaat en de bestuurders/aandeelhouders ervaren vastgoedmensen zijn. Zo hebben zij recent ook een project ontwikkeld in de Vogelenbuurt in Utrecht.

3. Is de ontwikkelaar echt onervaren? En welke reden had de gemeente om de organisatie op zich te nemen? Hoe kijkt het college hierop terug, had zij dingen liever anders gedaan?

Tijdens de raadsinformatiebijeenkomst werd ook gesproken over het treffen van voorzieningen aan de parkeergarage om lichthinder te voorkomen. Tijdens de informatiebijeenkomst op 12 december jl. werd echter gemeld dat met dergelijke voorzieningen geen rekening is gehouden in het plan en dat er ook geen budget voor is opgenomen.

4. Welke concrete maatregelen en middelen zijn er nu definitief om lichthinder tegen te gaan?

Het bouwplan Strosteeg 18-36 bevindt zich op een prachtige ligging in de binnenstad. Dat vraagt om zorgvuldig omgaan met het karakter van de buurt, door daar zo veel mogelijk op aan te sluiten en de omwonenden de kans te geven om hun ideeën en suggesties voor inpassing aan te dragen. Eerder hebben de wijkraad en bewoners gevraagd om een integrale visie voor het gehele gebied.

5. Is er volgens het college nu al voldaan aan de eis (randvoorwaarde) van een integrale visie voor bouwplan Strosteeg 18-36? Zo ja, waar baseert zij dat op? Zo nee, wanneer volgt dit?

De bedrijfshal betreft een oude drukkerij (Abel’s) die we als cultuurhistorisch erfgoed beschouwen. Een omwonende is goed geïnformeerd en dacht zelfs ergens gelezen te hebben dat het pand een monumentale status heeft. En de Historische Vereniging Oud Utrecht heeft bezwaar aangetekend.

6. Welke status heeft het pand volgens het college? En welke mogelijkheden ziet zij om het pand op te laten knappen door (of in samenwerking met) de ontwikkelaar?

In de plannen van de gemeente voor dit deel van de stad wordt vaak gesproken over de hofjes- en steegjesstructuur die behouden en versterkt moet worden. Hierbij enkele foto's van ter illustratie van de omgeving.





7. Op welke manier krijgt deze opzet aandacht bij het betreffende bouwplan Strosteeg 18-36?

We zien dat dit plan niet gedragen wordt door de buurt, en het risico dat gemiste kansen ontstaan.

8. Hoe beoordeelt het college de impact van het bouwplan op de huizen aan de Haverstraat?
9. Is het nog mogelijk om heldere kaders mee te geven aan de ontwikkelaar?
10. Op welke wijze zal de gemeenteraad nog betrokken worden bij de uitwerking van het plan?

Gelet op het commissiedebat van 4 maart a.s. zouden wij graag de antwoorden vóór die datum willen ontvangen.

Gesteld door:

- Jantine Zwinkels, CDA Utrecht