

Verslag openbare middagvergadering commissie Mobiliteit, Groen en Openbare ruimte

Datum 11 mei 2023
Locatie Raadzaal, Stadhuis
Verslag door dhr. C. de Bouter (Notuleerservice Nederland)
Vaststelling verslag

Aanwezigen

De voorzitter, dhr. G.J. te Hoonte (VVD), de wethouder, mevrouw L. van Hooijdonk, de leden mw. K. Alblas (CU), dhr. D. Bosch (PVV), dhr. F. Dekkers (GL), dhr. R. van den Enk (Student & Starter), dhr. R. van der Graaf (CU), dhr. M. van Heuven (PvdD), lid M. Minnaert (BIJ 1), dhr. C. Nyqvist (Stadsbelang Utrecht), dhr. M. de Pagter (VVD), mw. C. Passier (VOLT), mw. A. Sasbrink (PvdD), dhr. M. Usta (DENK), dhr. J. Vasters (D66), dhr. R. van der Zweth (PvdA), mw. J. Zwinkels (CDA)

Afwezigen

Mevrouw W. Duitscher (EenUtrecht), de heer M. Talhaoui (PvdA)

Verslag commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte

1.	Opening.....	1
2.	Vasstellen agenda 11 mei 2023.....	2
3.	Vasstellen ingekomen agenderingen.....	2
4.	Verslagen.....	4
5.	Toezeggingen/moties.....	4
6.	Ingekomen stukken.....	4
7.	Raadsbrief Stand van Zaken Alternatief voor Tracébesluit Ring Utrecht.....	5

Gele arcering op pagina 22, 26 en 34.

1. Opening

De **voorzitter** opent de vergadering om 14.00 uur en heet de aanwezigen welkom. Omdat de commissie volgende week dinsdag niet vergadert probeert hij vandaag alles af te ronden. Hij vraagt of er commissieleden zijn die een mededeling willen doen.

Mevrouw **Passier** (VOLT) heeft de leden gevraagd wie interesse heeft in een technische sessie over biodiversiteit. Bij vier mensen is daarvoor belangstelling. Zij stelt voor dit via een ambtenaar en Teams te doen.

De **voorzitter** ziet dit als iets voor het punt agenderingen.

De heer **Bosch** (PVV) meldt dat hij de vergadering misschien eerder zal verlaten in verband met een verplichting elders.

De heer **Van der Zweth** (PvdA) deelt mee dat de heer Talhaoui door privéomstandigheden niet aanwezig kan zijn. Spreker neemt daarom nu aan het debat deel en mevrouw Raaijmakers doet dat vanavond.

De heer **Van der Graaf** CU zal de vergadering verlaten. Hij gaat naar de commissie VBF. Mevrouw Alblas zal het woord voeren.

De heer **Dekkers** (GL) ziet in de commissie-app dat mevrouw Duitscher niet aanwezig zal zijn.

De **voorzitter** bevestigt dat mevrouw Duitscher zich heeft afgemeld.

2. Vaststellen agenda 11 mei 2023

De **voorzitter** deelt mee dat er drie inhoudelijke punten op de agenda staan. Hij wil beginnen met het eerste debat. Als dat voor 16.45 uur is afgerond wil hij beginnen met de inbreng voor het tweede debat. De avondvoorzitter, mevrouw Snippe, en hij zullen zorgen voor de overdracht. Hopelijk kan de commissie alles vanavond afronden. De agenda wordt ongewijzigd vastgesteld.

3. Vaststellen ingekomen agenderingen

De **voorzitter** begint met het raadsvoorstel ontwerp rekening 2022 en de ontwerpbegroting 2024 van de Stichtse Groenlanden. Het voorstel is om die op 8 juni 2023 in dertig minuten te behandelen. De commissie stemt hiermee in. Het college heeft aangegeven dat het voor 8 juni 2023 een raadsbrief over het Bestuurlijk Overleg Leefomgeving kan sturen. Het college zou die op 8 juni 2023 willen behandelen. Voorstel is om dat zo te doen. De commissie heeft immers gevraagd om voor een bestuurlijk overleg leefomgeving met de wethouder te bespreken wat de gemeente daar gaat inbrengen. Hij vraagt suggesties voor de bespreektijd.

De heer **De Pagter** (VVD) denkt dat hiervoor zeker een uur, misschien wel anderhalf uur, nodig is. Het hangt ook van de inhoud af. Dit bestuurlijk overleg heeft bredere implicaties dan MGOR. Het lijkt hem belangrijk dat ook de wethouder ruimtelijke ordening aanwezig is, tenzij de wethouder MGOR dit allemaal namens het college kan doen.

De **voorzitter** vraagt of dit de standaardpraktijk is dat beide wethouders aanwezig zijn.

Wethouder **Van Hooijdonk** weet niet of het klopt dat dit standaard wordt geagendeerd. Zij heeft zelf de indruk dat het situationeel gebeurt, afhankelijk met welke insteek de commissie het agendeert. Als de commissie ook vragen heeft over ruimtelijke ordening, is het logisch dat haar collega erbij is.

De **voorzitter** wijst erop dat, als de commissie dit voor het BO Leefomgeving wil bespreken, zij dat op 8 juni 2023 moet doen. Het lijkt hem goed anderhalf uur te reserveren. Hij stelt voor dat de leden op basis van de verkregen informatie in de app overleggen of meer of minder tijd nodig is en dat aan de wethouder RO wordt doorgegeven dat het handig is die tijd vrij te houden. Mocht de commissie daar geen behoefte aan hebben, dan kan zij het met één wethouder af. Hij concludeert dat de commissie instemt.

De **voorzitter** stelt de agendering van de doorfietsroute Amersfoort-Utrecht aan de orde. Het CDA heeft daarvoor een tekst aangeleverd. Hij ziet dat andere fracties zich hier niet bij aansluiten en denkt dat het dan in een half uur kan worden besproken. Er was ook een agendering van EenUtrecht, maar die kan de commissie nu dus niet behandelen.

De heer **Van Heuven** (PvdD) ziet bij de te verwachten stukken de (rail)bereikbaarheid Overvecht, gepland voor Q4 2022. Hij heeft nog niets ontvangen. Hij is benieuwd naar wanneer die stukken komen.

Wethouder **Van Hooijdonk** geeft aan dat de Noordelijke Randweg Utrecht (NRU) wordt meegenomen in de verslaglegging van het BO-MIRT. Zij heeft niet de indruk dat die nu nog openstaat. Overvecht wordt meegenomen in de Omgevingsvisie waarover dinsdag verder wordt gepraat.

De heer **Van Heuven** (PvdD) refereert ook aan de planvorming rond de NRU. Hij is benieuwd, wanneer daarover een brief of een plan naar de raad komt.

Wethouder **Van Hooijdonk** antwoordt dat de volgende horizon het BO-MIRT van het najaar is. Als deze informatie niet volledig is, dan zal zij die in de loop van de middag aanvullen.

De **voorzitter** merkt op dat er nog één moment is om te agenderen voor het zomerreces; dat is 8 juni 2023.

Mevrouw **Sasbrink** (PvdD) wil de raadsbrief Strategie stand van zaken groen agenderen voor een raadsinformatiebijeenkomst. Via de app hebben negen fracties zich daarvoor uitgesproken. Vanwege de tijd noemt zij de namen niet. Haar fractie wil met name vanuit de stad inlichtingen en aandachtspunten ophalen voor de uitwerking van deze strategie. Zij zal de tekst opsturen.

De **voorzitter** lijkt het dat dit voldoende fracties zijn. Fracties die zich hier niet bij hadden gevoegd kunnen dat laten weten.

De heer **De Pagter** (VVD) vraagt of het een idee is dit ook voor de commissie te agenderen.

Mevrouw **Sasbrink** (PvdD) twijfelt. Er komt ook nog informatie van het college en zij weet niet of de RIB voldoende oplevert om dat van tevoren mee te geven of dat gewacht wordt op de informatie waar het college zelf mee komt. Dan wordt misschien een moment gereserveerd terwijl dat niet nodig is.

De **voorzitter** stelt voor een potlood-commissieagendering te doen en na de RIB te concluderen dat die niet hoeft door te gaan. Hij stelt vast dat de commissie instemt.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA) wil de uitkomsten voor de Valetonlaan agenderen voor een commissiedebat. Zij heeft overleg gehad met een aantal woordvoerders. VOLT wil graag mee-agenderen. Haar inzet is te reflecteren op wat heeft plaatsgevonden en te kijken naar een mogelijk betere oplossing.

De **voorzitter** noteert dit punt voor 8 juni 2023 voor een half uur.

De heer **Van der Graaf** (CU) wil ook de brief over de bereikbaarheid van het stadion Galgewaard agenderen. Hij wil dit even afstemmen met de heer Talhaoui die er druk mee bezig is geweest om te zien hoe dat vorm moet worden gegeven. Een halfuur is voldoende.

De heer **De Pagter** (VVD) sluit zich hierbij aan.

De **voorzitter** wil hier een halfuur voor uittrekken. Hij stelt vast dat er verder geen agenderingen zijn. Er is dus een RIB voor Strategie voor groen en mogelijk een technische bijeenkomst over biodiversiteit. Gaat die door?

Mevrouw **Passier** (VOLT) geeft aan dat er maar vier leden zijn die dit willen doen. Daarom wil zij dit doen in een Teams-sessie. Het kan van de agenda af.

De **voorzitter** concludeert dat de Strategie voor groen wordt geagendeerd voor de eerstvolgende RIB-avond van deze commissie. Voor de rest is er dan geen raadsinformatie op die avond. De brief over de Valetonlaan komt van de wethouder Ruimtelijke Ordening en valt dus eigenlijk niet onder deze commissie. Gaat de commissie ermee akkoord om dit door te geven aan de commissie ROG?

Mevrouw **Zwinkels** (CDA) vindt dat prima, als het zo is. Zij weet niet wanneer die commissie vergadert. Zij moet dan schakelen met een ander lid van haar fractie.

De heer **Van der Zweth** (PvdA) deelt mee dat de vergadering van ROG vandaag is gepubliceerd. In het verleden viel dit onder Economie. Er kan voor worden gekozen om dit onderwerp op MGOR te zetten omdat de agenda van ROG vaak erg vol is. Dat zou een praktische oplossing zijn.

Volgens de **voorzitter** gaat het hier over mobiliteit. Hij stelt voor hierover te overleggen met de voorzitter en de commissiegriffier van ROG. Als die geen bezwaar hebben, agendeert MGOR dit punt. Anders wordt dit punt doorgeleid naar de eerst mogelijke vergadering van ROG.

Mevrouw **Zwinkels** heeft er een voorkeur voor dat het in deze commissie op de agenda komt.

De **voorzitter** ziet dat de commissie instemt met zijn voorstel. Hij gaat overleggen. Hij heeft nog enkele technische mededelingen. Er is een technische bijeenkomst van ROG en MGOR over grondexploitaties op 8 juni 2023. De uitnodiging volgt. Naar aanleiding van de raadsbrief Uitvoeringsprogramma Werfgebied wordt door het college een rondleiding aangeboden aan de raadsleden. De heer De Pagter had zich al aangemeld, spreker zelf kijkt of hij kan. Hij ziet dat er voldoende belangstelling is om dit te organiseren. De leden krijgen een datum door.

4. Verslagen van de commissie MGOR 23 februari en 30 maart

De **voorzitter** stelt vast dat de commissie hiermee kan instemmen. Er zijn geen wijzigingen.

5. Toezeggingen/moties

Mevrouw **Sasbrink** (PvdD) heeft een algemene opmerking. Op de lijst staan allerlei dingen die allang zijn afgehandeld. Er staat dan 'in afwachting', terwijl de commissie de brief al heeft gehad. Er staan ook dingen op waarvan de deadline is gepasseerd waar niets bijstaat. De vorige keer is gezegd dat de lijst up-to-date zou worden gemaakt, maar dat is zij nog steeds niet.

De **voorzitter** wil dit actiever oppakken. Voordat een nieuwe lijst wordt gepubliceerd, zullen de griffie en hij die doornemen om te controleren of er actie op is genomen.

De heer **De Pagter** (VVD) merkt op dat onlangs een brief is gestuurd over de Weerdbrug. Nog niet alles is uitgevoerd. Hij heeft dat doorgegeven aan de ambtelijke organisatie. Op het moment dat dat wel gebeurt, zou hij wel graag informatie daarover ontvangen. Het mag nog niet als afgedaan worden beschouwd.

De **voorzitter** stelt de voorliggende toezeggingenlijst vast.

6. Ingekomen stukken

De **voorzitter** meldt dat twee stukken op de lijst van ingekomen stukken zijn geplaatst: een brief over de Vleutenseweg en een petitie over de Weerdsingel Oostzijde. Hij vraagt of de commissie kan instemmen met de bijgevoegde afdoeningsvoorstellen.

De heer **De Pagter** (VVD) merkt op dat onlangs de vernieuwde LTA aan de commissie is aangeboden. Het viel hem op dat er plotseling dingen waren toegevoegd voor dit kwartaal die nog niet bekend waren. Vorige maand heeft de commissie het erover gehad dat dat niet kan.

Voorbeeld is het bomenbeleid waar de PvdD actief mee bezig is geweest. Dat stond op eens op de LTA voor dit kwartaal. Dat lukt dus niet omdat er geen commissievergadering is voor de zomer.

5 De **voorzitter** stelt dat de LTA aangeeft wanneer de commissie iets ontvangt. Informatie over wanneer de commissie dat behandelt, volgt daarna. Maar het is wel knap, als dat binnen een kwartaal gebeurt. De oproep is duidelijk. Hij geleidt deze via de aanwezige wethouder door naar het college. Het betreft immers niet allemaal de portefeuille van deze wethouder.

10 De heer **De Pagter** (VVD) wijst er ook nog op dat het voorstel Verharding fietsinfrastructuur er plotseling op komt.

De **voorzitter** is het punt duidelijk. Het is genotuleerd.

15 Mevrouw **Zwinkels** (CDA) is benieuwd naar de reflectie van het college op deze twee punten van de VVD. Klopt de langetermijnplanning of moet die worden geactualiseerd? De commissie heeft deze immers pas onlangs ontvangen.

20 Wethouder **Van Hooijdonk** begrijpt dat de vergelijking werd gemaakt met het debat. Dat ging vooral over de uitvoering van het coalitieakkoord. Het punt verharding komt niet uit het coalitieakkoord, maar is het resultaat van een debat over de Weerdsingel. Het LTA is nooit een statisch overzicht, het is altijd in beweging.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA) begrijpt dat de planning van het project nog klopt.

25 Wethouder **Van Hooijdonk** antwoordt dat er keihard aan wordt gewerkt. Het college heeft daar ook alle redenen voor. Het zou kunnen dat het college zelf nog onderzoek moet doen. Dan zou het iets meer tijd nodig kunnen hebben.

30 De **voorzitter** stelt de lijst van ingekomen stukken vast. Hij ziet dat er geen behoefte is aan een schorsing.

7. Raadsbrief Stand van Zaken Alternatief voor Tracébesluit Ring Utrecht

35 De **voorzitter** deelt mee dat hiervoor 120 minuten zijn uitgetrokken. De wethouder Mobiliteit heeft samen met de gedeputeerde Mobiliteit van de provincie de eerste opzet gedeeld van het alternatief voor het Tracébesluit Ring Utrecht. De raad heeft ook een raadsbrief ontvangen waarin dit werd toegelicht. De fracties willen hierover in gesprek met elkaar en met de wethouder. De bespreking vindt plaats in één termijn.

40 De heer **Bosch** (PVV) memoreert dat het alweer even geleden is dat het bijna heilig verklaarde alternatief voor de verbreding van de A 27 werd gepresenteerd. De wethouder stond naast de bestuurder van de provincie te glunderen bij de presentatie van het halfbakken plan met een gekke onderbouwing. Hij gaat in op die onderbouwing. De wethouder stelt dat de originele verbredingen uit 2006 dateren en daarmee niet meer van deze tijd zijn. Hij ziet echter de groei van
45 het aantal personenauto's in Nederland: in 2006 een kleine zeven miljoen, in 2023 net geen negen miljoen. De wethouder kan het niet willen, maar mensen rijden in een auto. De wethouder komt ook weer met het paradepaardje van het verlagen van de maximumsnelheid van 100 naar 80 km/u. Maar waarom zouden mensen nog een snelweg nemen, als zij elders net zo hard kunnen
50 rijden?

De heer **Dekkers** (GL) vraagt of de heer Bosch bekend is met studies die uitwijzen dat verlaging van de snelheid op snelwegen, zeker in de buurt van grote steden, doorstroming en wegcapaciteit vergroten.

55 De heer **Bosch** (PVV) stelt dat iemand daar rapporten over kan lezen, maar dat iemand ook naar de praktijk kan kijken. De A10 rond Amsterdam munt niet uit door doorstroming. Die zit ook regelmatig muurvast. Hij ziet dit anders dan de heer Dekkers. De wethouder stelt dat, als men alles hetzelfde doet, men uitkomt op hetzelfde plan voor de verbreding en dat zij een andere benadering heeft. Hij wijst de wethouder dan nog eens op de doorgaande groei van het aantal

auto's. De PVV wil dat de Ring Utrecht de draaischijf van Nederland blijft. Wethouder en gedeputeerde reppen ook over verbetering van het openbaar vervoer. Maar het OV is de laatste jaren steeds verder uitgekleed door diezelfde provinciebestuurder die dat overigens gisteren ontkende. De stad gaat er niet over, er is geen personeel te vinden en lijnen worden opgeheven.

5 Waarom zou dat keren? Hij heeft al duizend keer gezegd dat sommige mensen de auto gewoon nodig hebben. Verder zijn er mensen die kiezen voor het comfort van een auto. Dat vindt de PVV ook een stukje vrijheid, daar kan een wethouder in Utrecht niet aan tornen. De wethouder stelt dat haar aanpak heeft geholpen het aantal auto's in de stad niet te laten groeien. Dat is pertinent onjuist. Misschien is het aantal verkeersbewegingen gemiddeld en op sommige plekken minder

10 geworden, maar dat is puur te wijten aan corona en niet aan de uitvoering van dit soort linkse plannen. Het is ook gek dat de wethouder nu opeens pleit voor alternatieve routes, zoals de NRU waaraan voorlopig nog niets wordt gedaan, of de Waterlinieweg die bijna elke dag vaststaat. Ook de Westelijke Stadsboulevard staat dagelijks vast, ook zo'n voorspelling die is uitgekomen. Dat moest allemaal omdat men de ring Utrecht moest gaan gebruiken. Nu is het opeens weer

15 andersom omdat men een aantal veertigjarige bomen wil redden, terwijl er met het oorspronkelijke tracé-besluit juist meer bomen zouden komen. Hij vraagt om een reactie van de wethouder. Hij weet ook wel dat er twee of drie oudere bomen wegmoeten. Voor De PVV weegt dat niet op tegen de voordelen. Spreker roept anderen op hierover geen valse informatie meer te verkondigen. Het plan wordt ook door experts ambitieus genoemd en de wethouder is daar trots op. Maar ambitieus wordt vooral bedoeld als onrealistisch en is dus eigenlijk in bestuurlijke zin geldverspilling en onzinnig.

20

De heer **Van Heuven** (PvdD) meent dat juist die verbreding van de A27 geldverspilling is. De PVV stelt ook dat het oude plan helemaal niet oud is. Maar in essentie is dat wel zo omdat juist door thuiswerken er nog maar een paar momenten zijn waarop de A27 zo intensief wordt gebruikt. Vindt de PVV het dan altijd nog een goed idee om die A27 te verbreden voor een aantal momenten waarop het verkeer vaststaat?

25

Volgens de heer **Bosch** (PVV) zijn het nog steeds dezelfde spitsen aan het einde van de dag waardoor het hele verkeer rond Utrecht vaststaat. Natuurlijk zijn meer ambtenaren en andere mensen thuis gaan werken, maar in algemene zin is er meer autoverkeer dan voor de coronacrisis. Met dit soort redenties kan hij niets.

30

De heer **Van Heuven** (PvdD) rijdt vaak genoeg met de trein over de A27, op een zitplaats. Hij ziet dan dat er wel doorstroming is. Capaciteitsproblemen zijn er met name op dinsdags ochtend en -middag en dondersdags ochtend en -middag. Moet er niet op worden gestuurd dat er dan wat minder auto's zijn?

35

De heer **Bosch** (PVV) vermoedt dat de stukken waar de heer Van Heuven met de trein langs rijdt de stukken zijn die al verbreed zijn. Richting Hilversum zijn stukken verbreed. Daar stond voeger het verkeer ook altijd vast. Die trein is leuk, maar die is afgeschaald, daar moet je met een schoenlepel in. Hij ziet het nog niet zo snel gebeuren.

40

De heer **Van Heuven** (PvdD) had het over het deel bij Lunetten waar de trein over de A27 gaat. Dat stuk is nog niet verbreed. Het pleidooi van de heer Bosch volgend zou er beter kunnen worden geïnvesteerd in meer NS en meer OV. Daarin zouden die miljarden kunnen worden geïnvesteerd in plaats van in de verbreding van de A27.

45

De heer **Bosch** (PVV) is niet tegen investeren in OV, maar de PVV is voor een én-én en vindt keuzevrijheid ook zeer belangrijk. Het is een illusie dat iedereen in een trein of op een fiets kan zitten. Hij had gehoopt dat Utrecht een keer wakker zou worden en zou zien dat bestuurders zoals deze wethouder en de gedeputeerde er voornamelijk vanuit idealen zitten en niet voor de belangen van de Utrechters.

50

De heer **De Pagter** (VVD) merkt op dat het regeerakkoord van 2022 een kans bevatte om een alternatief te ontwikkelen, als daarmee de eerder geformuleerde doelen worden gehaald. De VVD heeft toen aangegeven dat alternatief te steunen, als dat verkeersveilig kan. Dat is nog steeds de lijn van zijn fractie. Uit de rapportage blijkt dat niets doen op de ring geen optie is. Zonder aanpak loopt de ring helemaal vast en uit de analyses blijkt ook dat dat te zien zal zijn op de binnenstedelijke wegen. Het is mooi om te constateren dat deze commissie het erover eens is dat

55

60

er iets moet gebeuren. De wens is dat de capaciteit op de knooppunten wordt verhoogd en dat er een betere aansluiting en bereikbaarheid komt voor het USP. De knooppunten Lunetten en Rijnsweerd moeten worden aangepakt. De VVD ziet in de rapportage niet terug dat dat gewoon een onderdeel is van het alternatief. Hij zou graag de bevestiging krijgen van de wethouder dat die onderdelen erin zitten en dat de uitdaging in die bak zit. Zijn fractie vindt de scope van het project binnen die bak wel heel breed. De VVD is bang dat allerlei onderzoeken uit het verleden worden herhaald. Er moet worden gekeken naar hoe binnen die bak zoveel mogelijk rijstroken komen. Daar moet de focus op zijn gericht. Spreker verwijst ook naar de Gaasperdammertunnel in Amsterdam. Daar was weinig ruimte, maar ook daar is de capaciteit verhoogd. In die tunnel is er ook een wisselstrook, in de ochtendspits de ene kant op, in de avondspits de andere kant op. Hij verwacht dat het college kijkt naar dat soort creatieve ideeën zodat de capaciteit binnen die bak zo groot mogelijk wordt.

De heer **Dekkers** (GL) is nieuwsgierig naar wat de heer De Pagter bedoelt met zijn opmerking dat de scope voor de onderzoeken binnen die bak nu eigenlijk wel erg breed is. Er wordt immers onderzocht of die zes banen kunnen, of een vluchtstrook nodig is en of de capaciteit kan worden vergroot door anders te ontweven of snelheidsbeperking. Wat is er te breed aan deze scope?

De heer **De Pagter** (VVD) stelt dat het te breed is omdat heel veel onderzoek wordt herhaald. In het alternatief van 2008 zat bijvoorbeeld ook een OV-plus-plus-variant met zelfs een trein naar Breda. Volgens alle modellen leidde dat niet tot voldoende vraagvermindering. Dat zal nu niet anders zijn. De druk op de ring is eigenlijk alleen maar toegenomen. Destijds zijn ook alternatieven van Kracht van Utrecht onderzocht met allerlei soorten beprijzing evenals een variant met zes rijstroken. Er moet nu creatief naar die onderzoeken worden gekeken. Alles moet niet opnieuw worden gedaan.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA) is benieuwd waar die dubbelingen volgens de heer De Pagter dan in zitten. Zij leest juist over het onderzoek naar die ontvlechting dat er misschien niet te veel moet worden ontvlochten omdat dat te veel ruimte in die bak neemt. Is dat een onderzoek overdoen of is dat wel aanvullend op eerder onderzoek? Volgens haar is dat super-actueel bij dit alternatief.

De heer **De Pagter** (VVD) denkt dat dat een onderdeel kan zijn. Het gaat hem met name om punt 1, de vraagvermindering. De ambitie van het college lijkt te zijn dat het verkeer met 20% afneemt. Dat is wel heel ambitieus. In de alternatieven uit het verleden is dat percentage bij lange na niet gehaald. Daar moet de focus minder op zijn gericht en meer op het krijgen van meer capaciteit in die bak. Onderdeel kan dan zijn dat kijken naar het ontweven.

De heer **Dekkers** (GL) begrijpt dat het de heer De Pagter juist gaat om de dingen buiten de bak, de andere pijlers. Inhakend op het punt van de PvdD daarnet stelt hij dat de pieken vooral zitten in de files die voor een deel worden veroorzaakt door regionaal verkeer. Als er een verandering komt in dat regionaal verkeer, dan heeft dat een heel grote invloed juist op die piekbelasting. Dat komt naar voren uit allerlei onderzoeken. Nu wordt geprobeerd dat feitelijk te realiseren. Dat lijkt hem de essentie van het nieuwe voorstel.

De heer **De Pagter** (VVD) denkt dat het op papier allemaal erg leuk lijkt dat die vraag gestuurd kan worden, maar de praktijk is toch weerbarstig. Al die onderzoeken in het verleden hebben aangetoond dat met vraagvermindering lang niet genoeg winst is te behalen is, zelfs niet met de alternatieven van Kracht van Utrecht die de heer Dekkers ongetwijfeld kent. Ook ten aanzien van punt 3, naar andere wegen toe, vindt zijn fractie dat de scope te breed is. Op zich is het prima om daarnaar te kijken, maar zijn fractie ziet dat dat weer in tegenspraak is met het vastgestelde mobiliteitsbeleid. Dat wil juist dat het verkeer naar de ring gaat. Deze week heeft de commissie een technische bijeenkomst gehad over het BO-MIRT. Daar kwam naar voren dat capaciteitsuitbreiding op de NRU deel uitmaakt van het alternatief. Kan de wethouder aangeven dat het volledig opwaarderen daarvan in ieder geval deel van het alternatief zal uitmaken en dat het college, wellicht samen met de provincie, daar richting Rijk op inzet zodat er daarvoor voldoende geld en middelen komen? In de bijeenkomst van dinsdag is ook iets gezegd over de koppeling tussen tijdelijk wonen in Rijnenburg en geen verbreding. Dat verbaasde zijn fractie. Zij weet niet waar dat vandaan komt. Voor de VVD is dit niet bespreekbaar. Hij hoort graag of dat een afspraak is tussen de coalitiepartijen. Dan weet hij ook waar dat vandaan komt en dan kan de raad daar ook op sturen. Een aantal jaren geleden is door de raad unaniem een motie

aangenomen over het versnellen van de aanleg van de Mytylbrug. Hij is benieuwd hoe de wethouder ervoor zorgt dat die zo snel mogelijk wordt gerealiseerd. Hij noemt dit omdat het met het agendapunt samenhangt. De VVD is dus positief over het uitwerken van een alternatief, maar is wel kritisch over de manier waarop het gaat.

5

Volgens de heer **Van Heuven** (PvdD) weet iedereen dat de landelijke VVD de verbreding van de A27 heel graag wil. De heer De Pagter houdt een meer genuanceerd verhaal. Heeft hij hoop dat de regio eruit komt en Amelisweerd op die manier kan sparen?

10 De heer **De Pagter** (VVD) antwoordt dat hij, als hij die hoop niet zou hebben, niet positief zijn over het uitwerken van het alternatief. Hij heeft eerder gezegd dat de VVD Utrecht niet getrouwd is met die verbreding. Het gaat om het verbeteren van de doorstroming en om de verkeersveiligheid. Als dat kan binnen die bak, dan is dat buitengewoon mooi. Het gaat om het realiseren van zoveel mogelijk capaciteit binnen die bak.

15

De heer **Van Heuven** (PvdD) vraagt of dit geluid van de Utrechtse VVD door de Tweede Kamerfractie van de VVD die op dit punt nogal star is serieus wordt meegenomen. Dat zou wel helpen.

20 De heer **De Pagter** antwoordt dat er landelijk een afspraak is gemaakt dat, wanneer dat alternatief er is, wordt gekeken of dat voldoet aan de voorwaarden. Dat is ook het standpunt van de landelijke VVD. De VVD heeft bij het regeerakkoord haar handtekening gezet dat het alternatief serieus wordt afgewogen. Als het alternatief er ligt, gaat de Utrechtse VVD bepalen of zij dat ook voldoende vindt.

25

De heer **Van Heuven** (PvdD) geeft aan dat de PvdD landelijk en overal meent dat de A27 volstrekt niet verbreed moet worden. Waarom bomen kappen, het natuurgebied beschadigen en jarenlange overlast tijdens de werkzaamheden veroorzaken, inclusief een barrière tussen Utrecht en Amelisweerd? Voor de PvdD is dat een retorische vraag. Zijn fractie vindt het dus goed dat de regio bezig is een alternatief plan te maken. Dat moet een kwalitatief goed plan worden omdat de hele Tweede Kamer zal kijken hoe goed dit plan is omdat er daar een aantal partijen is dat die verbreding wel graag wil. Het is hoopvol wat de VVD daarnet zei over haar eigen fractie daar. De PvdD vindt de verkenning van de regio die er nu ligt niet zo overtuigend, maar het is ook nog geen plan. De verkenning is hier en daar nog wat weifelend en er moet nog veel worden onderzocht. Maar de tijd dringt. Het alternatief heeft drie pijlers. Een daarvan is uitstekend: meer capaciteit binnen de bak. De PvdD heeft daar geen opmerkingen over. De tweede, vermindering van de groeiende vraag naar automobilititeit, is inhoudelijk goed, maar zijn fractie zou dit willen versimpelen tot het verminderen van het aantal auto's. Dat is voor de PvdD de enige oplossing van het mobiliteitsprobleem. De auto wordt beschouwd als iemands recht en wordt door velen gezien als gebruiksvriendelijk en lekker gemakkelijk, fiets en OV niet. De passages over het verminderen van het aantal auto's zijn te vriendelijk en te voorzichtig geformuleerd. De A27 is vooral te druk op piekmomenten. Dat betekent dat vooral daarop moet worden gestuurd. Als iets kan worden gedaan aan de capaciteit op dinsdagen en donderdagen, kan de verbreding misschien worden voorkomen.

45

De heer **Bosch** (PVV) ziet dit als mooie praatjes over automobilititeit verminderen. Maar hoe gaat de heer Van Heuven dat dan doen? Door dat met dwang op te leggen of zo?

De heer **Van Heuven** (PvdD) antwoordt dat de PvdD zegt dat er minder auto's moeten zijn op momenten van piekbelasting. Daarover moeten afspraken worden gemaakt met werkgevers, onderwijsinstellingen en grote publiekstrekkers over het spreiden van publiek en over thuis werken. Ook moeten met hen afspraken worden gemaakt om meer met OV en fiets te reizen.

50

Volgens de heer **Bosch** (PVV) zijn dat allemaal weer softes dingen. Iedereen weet dat werkgevers juist weer omgekeerde bewegingen maken. Een werkgever kan wel een OV-pas aan zijn werknemer geven, maar dat betekent niet dat die zijn auto laat staan. Hij begrijpt niet hoe de PvdD zijn doel wil bereiken.

55

De heer **Van Heuven** (PvdD) denkt dat het probleem gemakkelijk op te lossen is door een werknemer een OV-kaart te geven en hem de toegang tot de parkeerplaats te ontfemen. Dat is

60

misschien niet de vrijheid die de PVV wil, maar waarom zou je niet beide doen, als het doel is minder auto's op de weg te hebben? Het college is nog steeds bezig bedrijven naar Utrecht te halen. Er is een campagne 'Heart of Holland' gestart om meer bedrijven op het USP (De Uithof) te krijgen. De PvdD wil dat met bedrijven die uiteindelijk op De Uithof komen heel harde afspraken worden gemaakt over wanneer personeel wel of niet met de auto komt of over helemaal niet met de auto komen. Dat soort afspraken wil zijn fractie toevoegen aan 'Goed op weg', zoals het heet in het plan van de regio. Er wordt ook over andere mogelijkheden gesproken zoals beprijzing. De PvdD denkt niet alleen aan rekeningrijden, maar ook aan tolheffing. Als de passage in de A27 bij Amelisweerd duur wordt, dan gaan mensen die wel mijden. Dan is echter wel meer en beter OV nodig. De heer Bosch zei al dat wordt bezuinigd op het OV.

Mevrouw **Passier** (VOLT) heeft een vraag over rekeningrijden. Als dat stuk A27 betaald rijden wordt gemaakt, zorgt dat er dan niet voor dat er meer autoverkeer de stad ingaat of dat sluiproutes ontstaan?

De heer **Van Heuven** (PvdD) erkent dat het een reëel risico kan zijn. Misschien kan het worden opgelost voor auto's die niet in de gemeente horen. Hij denkt dat het autorijden sowieso duurder moet worden gemaakt.

Mevrouw **Passier** (VOLT) heeft vernomen dat landelijk wordt gevraagd welke regio mee wil doen aan een pilot rekeningrijden. Hoe denkt de PvdD hierover?

De heer **Van Heuven** (PvdD) denkt dat dat een goed idee is. Hij zou aan het rekeningrijden tolheffing willen toevoegen, bijvoorbeeld voor momenten van piekbelasting.

De heer **De Pagter** (VVD) kreeg van de PvdD de vraag hoe hij ervoor kan zorgen dat de landelijke VVD-fractie dit gaat ondersteunen. Maar als dit soort zaken er deel van uitmaken, weet hij wel welke kant het op zal gaan. Er komt inderdaad landelijk rekeningrijden, maar dat gebeurt omdat de overheid elektrisch vervoer anders wil gaan beprijzen. Dat is landelijk beleid. Laat de gemeente bij haar leest blijven, kijken wat zij hier kan doen en vooral focussen op verhoging van de capaciteit op die weg.

De heer **Van Heuven** (PvdD) meent dat de regio natuurlijk in het plan wel kan zeggen dat beprijzing helpt bij het verminderen van het aantal auto's en zeker op het moment dat er veel auto's zijn. Dat moet ook landelijk interessant zijn.

De heer **Usta** (DENK) hoort de PvdD zeggen dat de auto duurder moet worden gemaakt. Is de PvdD het met hem eens is dat dit een vorm van gentrificatie is?

De heer **Van Heuven** (PvdD) wil het geen gentrificatie noemen. Zijn fractie weet wel dat mensen met een kleine beurs worden getroffen, als de auto duurder wordt. In het parkeerbeleid wordt daar wel op geanticipeerd. Hij roept werkgevers op om mensen met een kleine beurs zoveel mogelijk gratis OV-passen te geven. Dan kunnen zij nog steeds reizen en komen er minder auto's op de weg.

De **voorzitter** vraagt de leden zich bij het onderwerp te houden. Hij wil geen gentrificatiedebat in het mobiliteitsdebat.

De heer **Usta** (DENK) stelt dat, als die kleine man afhankelijk is van de auto, die gratis OV-pas ook niet helpt.

De heer **Van Heuven** (PvdD) denkt dat, als zo iemand voor zijn werk met de auto onderweg moet zijn, hij misschien zijn tarieven kan verhogen. Voor spreker is belangrijk dat de natuur bij Amelisweerd onbetaalbaar is. Er moet voor worden gezorgd dat de verbreding van de A27 gewoon niet nodig is.

De heer **Bosch** (PVV) meent dat de heer Van Heuven wel heel gemakkelijk heenstapt over mensen met een kleine beurs. Iemand zal maar werken als bakker of als buschauffeur op de eerste bus. Zo iemand heeft helemaal niets aan die OV-pas van de heer Van Heuven. Die mensen moeten dan in het holst van de nacht uren fietsen om op hun werk te komen. De mensen

met een kleine beurs worden hiermee het meest getroffen. Is dat de duurzame toekomst van de heer Van Heuven?

5 Volgens de heer **Van Heuven** (PvdD) is het niet per se nodig dat iedereen vanwege zijn werk maar onbelemmerd de weg op moet, en zeker niet op piekmomenten. Met beprijzing is daar iets aan te doen. De kleine man met de smalle beurs hoeft niet altijd zo hard te worden getroffen als de heer Bosch denkt.

10 De heer **Nyqvist** (Stadsbelang Utrecht) luistert met verbazing naar de inbreng van een aantal commissieleden. Die leden hebben allerlei ideeën over wat andere mensen moeten doen. Wat denken zij dat de gemeente zelf zou moeten doen?

15 De heer **Van Heuven** (PvdD) geeft een voorbeeld. Volgens hem is de gemeente al bezig met het maken van afspraken met werknemers over het wel of niet met de auto naar het Stadskantoor komen.

De heer **Nyqvist** (Stadsbelang Utrecht) vraagt of de heer Van Heuven denkt dat daarmee het probleem wordt opgelost.

20 De heer **Van Heuven** (PvdD) denkt dat elke druppel op de gloeiende plaat helpt. Stel dat alle vijfduizend ambtenaren van de gemeente op hetzelfde moment naar het Stadskantoor zouden komen, dan heeft de gemeente een probleem. Door de afspraken gebeurt dat niet.

25 De heer **Nyqvist** (Stadsbelang Utrecht) vraagt of zoiets simpels als de NRU die nu gewoon kan worden aangelegd niet het eerste voorbeeld zou kunnen zijn.

30 De heer **Van Heuven** (PvdD) brengt naar voren dat verbreding van de NRU tot een volwaardige snelweg ten koste gaat van mogelijk zelfs 1200 bomen. Waarom zou de gemeente bij de A27 dat niet willen en bij de NRU wel? Ook leiden meer asfalt en meer auto's tot een slechtere lucht en meer geluid in het toch al ongezonde Overvecht. Het OV kan beter en goedkoper. Zijn fractie zou willen dat de Uithoflijn in het weekeinde gaat rijden zodat er op zaterdagen en zondagen minder mensen in auto's rijden. Dat zou de PvdD graag in het plan zien opgenomen evenals dat al die toekomstige woonwijken autoluw of autovrij worden. De derde pijler, het maximaal benutten van het bestaande netwerk vindt de PvdD slecht. Het betekent dat de gemeente meer auto's, ook van

35 buiten de stad, door en langs de woonwijken gaat sturen. De Waterlinieweg is een lelijke asfaltader dwars door wijken heen. Er moeten daar juist minder auto's komen die langzamer rijden. Ook daar moet het asfalt worden veranderd in een luwere weg met meer groen.

40 De heer **Dekkers** (GL) had nog een interruptie over de beprijzing. In het huidige alternatief wordt gezocht naar een vorm van beprijzing die aansluit op wat in Den Haag al leeft. Verdergaande vormen van beprijzing zijn mogelijk wenselijk, maar als die in het alternatief worden gestopt, is het ineens niet meer een gelijkwaardig alternatief. Wat vindt de PvdD van het maken van een pakket dat aansluit op wat in Den Haag acceptabel wordt gevonden, een soort 'pluspakket' van wat nog meer kan?

45 De **voorzitter** vraagt de leden hun betogen kort te houden.

50 De heer **Van Heuven** (PvdD) vindt het prima om het op die manier te doen. Hij wil zich niet laten leiden door wat Den Haag een gelijkwaardig alternatief vindt. Utrecht moet zelf een goed pakket maken.

55 De heer **Bosch** (PVV) vraagt of de heer Van Heuven het met hem eens is dat er bij het oorspronkelijke plan bomen worden gekapt, maar dat er daarna meer bomen terugkomen. Ook komt er een betere verbinding. Waarom is de PvdD daar niet voor?

60 De heer **Van Heuven** (PvdD) antwoordt dat er tijdens de werkzaamheden een barrière komt die jarenlang zal duren. Mensen kunnen daardoor niet meer zo gemakkelijk vanuit de stad naar Amelisweerd. Maar aan bomen kappen om bomen terug te plannen heeft niemand iets. Voor de ecologie en voor de biodiversiteit is dat een ramp.

De heer **Bosch** (PVV) begrijpt dat het de PvdD dus weinig interesseert dat er uiteindelijk meer bomen komen omdat dan een aantal bomen, aangeplant na de eerdere aanleg van de A27 zou worden gekapt.

- 5 De heer **Van Heuven** (PvdD) stelt dat ook nu al meer bomen kunnen worden geplant. Daarvoor is die verbreding niet nodig.

De **voorzitter** meent dat duidelijk is hoe beide fracties over dit punt denken.

- 10 De heer **Usta** (DENK) merkt op dat door het probleem niet op te lossen er nog steeds uitlaatgassen worden geloosd door langdurige files. Ziet de PvdD dit ook in?

De heer **Van Heuven** (PvdD) meent dat daarom ook moet worden gestuurd op minder auto's door beprijzing en door afspraken met bedrijven en dergelijke.

- 15 De heer **Usta** (DENK) brengt naar voren dat auto's verder kunnen worden ontwikkeld, maar dat het niet realistisch is te denken dat de samenleving er op korte termijn van afkomt.

- 20 De heer **Van Heuven** (PvdD) erkent dat er mensen zijn die de auto nodig hebben. Maar ook zijn er te veel mensen die te gemakkelijk in een auto stappen, terwijl de alternatieven beter zouden kunnen worden. Mensen zouden verleid kunnen worden om die alternatieven te gebruiken. Sprekers conclusie is: inzetten op minder auto's op de weg. Het plan kan daarin wel meer gaan overtuigen. Daarom vraagt hij hoe het Kabinet op deze verkenning heeft gereageerd en welke punten de regio uit die reactie haalt om het plan overtuigender te maken. Hij heeft nog één
- 25 aanvullende vraag die dit onderwerp raakt. De heer Schipper van de SP zet zich sterk in voor vermindering van de geluidshinder door de A12. In februari 2022 heeft de raad de motie M 35 'Alles uit de kast voor aanpak geluidshinder A12' aangenomen. De PvdD verneemt graag de stand van zaken.

- 30 Mevrouw **Passier** (VOLT) deelt mee dat VOLT blij is dat de gemeente samen met de provincie aan een alternatief voor de verbreding van de bak van de A27 bij Amelisweerd werkt. Voor haar fractie is verbreding van de bak niet bespreekbaar. Haar eerste punt is het autoverkeer over bestaande wegen in en om Utrecht. Haar fractie maakt zich zorgen over het onderzoek naar de mogelijkheden om meer verkeer met een bestemming in de stad Utrecht over de NRU en de
- 35 Waterlinieweg te leiden. VOLT acht dit onwenselijk omdat het de druk in de stad verhoogt en ten koste gaat van de leefbaarheid. Lang geleden is er aan de oostkant van Utrecht een nieuwe ringweg aangelegd om de druk op de Waterlinieweg te verlichten. Dan zou nu weer verkeer de Waterlinieweg worden opgestuurd. Dat zou leiden tot meer geluidsoverlast en meer opstoppen. Haar fractie heeft dezelfde zorgen, als er meer verkeer over de NRU gaat.

- 40 De heer **Vasters** (D66) begrijpt dat VOLT liever niet meer verkeer over de Waterlinieweg en de NRU wil. Maar gesteld dat dit in het alternatief nodig is om verbreding van de bak van de A27 tegen te gaan, zou VOLT dan overwegen om toch te kijken naar opwaardering van NRU en Waterlinieweg?

- 45 Mevrouw **Passier** (VOLT) zou dat in eerste instantie niet willen. Een vraag aan de wethouder is hier welke onderhandelingsruimte de gemeente heeft. Dit zou voor VOLT echt de laatste oplossing zijn.

- 50 De heer **Vasters** (D66) begrijpt dat het niet onbespreekbaar is.

Volgens mevrouw **Passier** (VOLT) is het moeilijk bespreekbaar.

- 55 De heer **De Pagter** (VVD) vraagt of VOLT er kennis van heeft genomen dat het alternatief met meer gebruik van de Waterlinieweg in het verleden ook al is onderzocht en is afgefallen.

Mevrouw **Passier** (VOLT) weet dat niet. Zij is blij om dat te horen.

- 60 De heer **Nyqvist** (Stadsbelang Utrecht) vraagt hoe groot volgens VOLT of volgens de wethouder het risico is dat Utrecht het op papier aan de gemeente toebedeelde geld verliest, als Utrecht niet

binnen een bepaalde termijn duidelijkheid geeft over wat het wil. Dit speelt zeker in een tijd waarin de regering wil bezuinigen.

De **voorzitter** begrijpt dat dit een interruptie is op het betoog van VOLT.

Mevrouw **Passier** (VOLT) durft niet te zeggen hoe groot dat risico is. Zij stelde daarnet ook de vraag aan de wethouder hoe groot de onderhandelingsruimte is. Dit is daarvan onderdeel.

De **voorzitter** vraagt de leden om hun vragen aan de wethouder in hun eigen betoog te stellen.

Mevrouw **Passier** (VOLT) geeft aan dat voor VOLT de eerste pijler, verminderen van de groeiende vraag naar autoverkeer door beter OV, doorgaande fietsroutes, mobiliteitshubs, etc., echt een randvoorwaarde is voor het aan de slag gaan met de andere pijlers. Zolang de auto sneller en goedkoper is dan alternatieven, zelfs in de file, stappen mensen niet over op andere vervoersmiddelen. Utrecht is al volop bezig met deze alternatieven, maar VOLT wil hier echt vaart achter zetten. Daarbij is het belangrijk om te kijken hoe mensen zich bewegen en het OV daarop in te richten. Rijsweerd, waar veel mensen werken, moet bijvoorbeeld beter bereikbaar worden gemaakt met het OV. De heer De Pagter noemde al de trein van Breda naar Utrecht. Zij is er wel van op de hoogte dat dat plan bij eerder onderzoek rendabel is gebleken. Zij is benieuwd of dit soort dingen worden meegenomen om extra vaart te zetten in die eerste pijler. De volgorde van uitvoering van het alternatief is ook essentieel. Eerst moet worden ingezet op die alternatieven. De maximumsnelheid kan worden verlaagd naar 80 km/u, er kunnen afspraken worden gemaakt met werkgevers, onderwijsinstellingen en andere grote publiekstrekkers en de afspraken kunnen worden uitgebouwd om het OV daar beter op aan te laten sluiten. Dan kan worden gekeken naar vergroting van de capaciteit binnen de bestaande bak en eventueel het gebruik, al is dat een landelijke afspraak. Een zorg van haar fractie is dat, als dit alleen op de snelweg geldt, mensen naar andere uitvalswegen gaan. Dit soort maatregelen moet dus ook op provinciale en gemeentelijke wegen gelden. Als laatste middel noemt zij de invoering van slimme technieken. Haar fractie is daarover bezorgd omdat, als bijvoorbeeld de toegang tot de snelwegen met stoplichten wordt geregeld, in de stad opstoppen ontstaan. Zij is benieuwd of de wethouder al iets kan zeggen over de effecten van al deze maatregelen, zodat de raad een soort ladder van maatregelen kan opstellen. Zij is ook benieuwd of de nu opgestelde prognose misschien lager zal uitvallen. In het verleden is gebleken dat prognoses niet helemaal klopten.

De heer **Vasters** (D66) herhaalt wat D66 al jaren zegt: de verbreding van de A27 bij Amelisweerd moet van de baan. Het is fijn dat de meeste Utrechters en de meeste fractie in de raad het daarmee eens zijn. In de technische bijeenkomst eerder deze week over de status van allerlei onderzoeken en vervolgstappen rondom dit onderwerp werd niet geheel duidelijk wanneer naar verwachting een besluit zal vallen over die ring Utrecht. D66 begrijpt dat dit niet in een datum te vatten is, maar toch vraagt hij de wethouder om enige duidelijkheid te verschaffen over die tijdslijnen. Iedereen is erbij gebaat dat het geen jaren gaat duren voordat er duidelijkheid is en dat snel wordt beslist dat verbreding van die bak van de baan is. Daarom vraagt hij ook of de wethouder het met D66 eens is dat snelheid zal helpen en wat de raad kan betekenen om die beslissing te versnellen. Zijn fractie begrijpt heel goed dat eerst moet worden gekeken naar maatregelen om het verkeer te beperken. Ook andere fracties zeggen dat en D66 is het hier mee eens. Zijn fractie vraagt zich echter wel af of dat voldoende is om de bereikbaarheid van Utrecht te waarborgen. In pijler 3 wordt gesproken over het leiden van verkeer langs andere verkeersaders en beter gebruik van het netwerk. De NRU is er daar een van. Al jarenlang is er gewerkt aan diverse tracés. Toch blijkt er onvoldoende geld te zijn voor de gewenste weg met ongelijkvloerse kruisingen. Nu leest hij dat er alternatieven zijn voor die ongelijkvloerse kruisingen, maar zonder toelichting. Hij hoort graag van de wethouder hoe deze alternatieven er dan uitzien.

De heer **De Pagter** (VVD) vraagt welke vraagverminderingsopties voor D66 bespreekbaar zijn en welke niet. Hoeveel is volgens D66 haalbaar op dat punt?

De heer **Vasters** (D66) antwoordt dat alle opties in het alternatief voor zijn fractie bespreekbaar zijn. Dan heeft hij het niet over opties die hij nu in de commissie hoort langskomen, zoals het heffen van tol. Misschien kan de heer De Pagter opties noemen, dan kunnen zij daarover discussiëren.

De heer **De Pagter** (VVD) herhaalt dat alle dingen die voor die vraagvermindering worden genoemd in het verleden al zijn onderzocht. Hij kent D66 als een partij die goed met gemeenschapsmiddelen wil omgaan en die ook van onderzoek houdt. Wat voor aanvullend onderzoek verwacht D66 nog?

De heer **Vasters** (D66) begrijpt dat er al veel is onderzocht. Er zijn ook landelijke maatregelen over beprijzing die effect zullen hebben. Die worden uiteraard meegenomen. Er moet worden gekeken naar wat er nog meer kan. Het effect van de verschuiving naar OV en fiets moet wel worden meegenomen. De onderzoeken die al gedaan zijn moeten niet opnieuw worden uitgevoerd, maar de impliciete conclusie dat onderzoek helemaal niets oplevert deelt hij niet.

De heer **Van Heuven** (PvdD) hoort dat D66 het heeft over de opwaardering van de NRU. Maar het is gewoon een verbreding met meer asfalt ten koste van 1200 bomen. Waarom wil D66 dit niet in Amelisweerd en wel in Overvecht?

De heer **Vasters** (D66) antwoordt dat voor D66 behoud van Amelisweerd heel veel waard is om de door de heer Van Heuven zelf al aangegeven redenen. Als nu uit een alternatief blijkt dat de pijlers 1 en 2 (vraagvermindering en capaciteit vergroten binnen de bak) niet voldoende blijken te zijn om echt een goed alternatief voor het Tracébesluit te hebben, dan is het voor D66 bespreekbaar om ook te kijken naar die NRU. Maar liever niet.

De heer **Van Heuven** (PvdD) vraagt wat dan het verschil is tussen meer asfalt en minder bomen op de ene plek en meer asfalt en minder bomen op een andere plek.

De heer **Vasters** (D66) antwoordt dat D66 het niet heeft over een uitbreiding van het aantal rijstroken op de NRU. Het gaat om de aanpassing van een aantal kruispunten met een verdiepte ligging en eventueel fly-overs.

De heer **Van Heuven** (PvdD) denkt dat de discussie hierover maar moet worden gevoerd, als het plan er is. Daarom wilde hij graag dat dat langzamerhand in zicht zou komen. Die kruisingen en die tunnels gaan wel gepaard met extra rijbanen voor in- en uitvoegen. Dat gaat allemaal ten koste van bomen. Volgens hem is hetzelfde gaande, maar op verschillende plekken.

De heer **Dekkers** (GL) begrijpt dat D66 het bij de NRU over spoor 2 heeft en niet over de oude plannen voor de NRU. Klopt dat?

De heer **Vasters** (D66) zegt eigenlijk dat de raad daar op dit moment niet te rigide in moet zijn en terug moet gaan naar die oude plannen, ook spoor 1, als de eerste twee pijlers in het alternatief niet voldoende opleveren.

De heer **Dekkers** (GL) begrijpt dat D66 vooral wil inzetten op die vraagbeïnvloeding, maar twijfels heeft of de gemeente het daarmee redt. Is de heer Vasters het met GL eens dat, als wordt gekeken naar verplaatsing naar andere wegen in het netwerk, heel scherp moet worden getoetst wat dat betekent voor de leefbaarheid van de wijken en dat soort punten?

De heer **Vasters** (D66) is dat met GL eens. Zijn fractie begreep uit de stukken dat er kansrijke alternatieven zijn voor de aanleg van die ongelijkvloerse kruisingen, maar er was geen toelichting. Hoe zien die alternatieven er dan uit? D66 kan zich voorstellen dat, als de bak bij Amelisweerd niet wordt verbreed, onder andere door het Rijk een hoop geld wordt bespaard. Inmiddels zal het wel 2 miljard euro zijn. Met slechts een klein deel van dat bedrag zou die NRU kunnen worden opgewaardeerd met inbegrip van eventuele maatregelen om de leefbaarheid te vergroten. Zijn fractie ziet daar grote mogelijkheden. D66 wil niet bij voorbaat al die alternatieven afschieten, maar wil in de breedte kijken of het nodig is. Hij vraagt de wethouder om een reflectie op die NRU en om die grotere ingrepen niet uit de weg te gaan.

De heer **Van der Zweth** (PvdA) brengt naar voren dat de leden van de commissie hier zitten met één doel: de verbreding van de A27 tegenhouden en Amelisweerd ontzien. Het is ook goed dat het alternatief er nu ligt. Toch kijkt zijn fractie er wat dubbel naar. De raad is nu een jaar verder en het landelijke coalitieakkoord ligt er ook al ruim een jaar. In de voorliggende verkenning staat weinig echt nieuws. Hij vraagt de wethouder waarom het zolang duurt. Deze verkenning moet

verder worden uitgewerkt, maar de tijd dringt en het moet slagen. Hij is benieuwd hoe de wethouder dat ziet en hoe ervoor wordt gezorgd dat Utrecht ook raak schiet. Dat is de grootste urgentie. Wat de inhoud betreft vindt hij het benaderen van de werkgevers een goede zaak. Maar dit speelt al heel lang. Waarom verwacht de wethouder dat dit resultaten zal opleveren? Tot nu toe
5 blijkt het nogal moeilijk om dit te laten slagen. Een reductie van het verkeer met 10% in een groeiende stad lijkt hem goed, maar wel fors en ambitieus. Kan de gemeente dit waar maken en, komt, als dit niet kan worden onderbouwd, dat alternatief weer in gevaar? Wat de ontwikkeling binnen de bestaande bak betreft deelt de PvdA absoluut de zorg ten aanzien van de verkeersveiligheid en de toegankelijkheid voor nood- en hulpdiensten. Blijft dat goed lopen in een
10 toch drukke verkeersader? De NRU wordt als een alternatieve route genoemd, maar die is nog niet aangepast met een verdiepte ligging en financieel is dat ook niet rond. Daar zal best wat tijd overheen gaan. Maakt dat het alternatief niet weer wat kwetsbaar?

De heer **Vasters** (D66) is benieuwd naar de positie van de PvdA ten aanzien van de NRU. Als
15 het nodig mocht zijn om de bereikbaarheid binnen Utrecht op peil te houden, is de PvdA dan toch bereid om naar maatregelen buiten spoor 2 te kijken?

De heer **Van der Zweth** (PvdA) antwoordt dat dit zo is. De PvdA is altijd voor een verdiepte ligging van de NRU geweest.

Lid **Minnaert** (BIJ1) stelt dat velen het met haar eens zijn dat verbreding van de A27 onacceptabel is. In een klimaatcrisis kan Utrecht het zich niet permitteren om zo'n groot stuk bos en zo oude bomen te kappen. Het verlies van de bomen en de CO₂-opvang kunnen simpelweg niet binnen
20 een paar jaar worden gecompenseerd en meer tijd is er niet.

De heer **Bosch** (PVV) hoort lid Minnaert spreken over zo oude bomen. Wat kwalificeert voor BIJ1 als een oude boom?

Lid **Minnaert** (BIJ1) antwoordt dat het hier gaat om bomen die 100 tot 150 jaar oud zijn. Dat vindt
30 zij best oud.

Volgens de heer **Bosch** (PVV) zijn dat er maar twee of drie.

Lid **Minnaert** (BIJ1) heeft ze niet geteld, maar het gaat om een groot aantal bomen. Dat ze niet
35 allemaal honderd jaar oud zijn betekent niet dat ze niet allemaal oud zijn.

De heer **Bosch** (PVV) meent dat dit precies het frame is. Veel mensen denken dat een oud stuk Amelisweerd wordt gekapt, maar het is vooral de aanplant bij de aanleg van de A27 veertig jaar geleden. Er zijn maar een paar oude bomen bij. Is lid Minnaert het met hem eens dat dit weer informatie is die niet klopt?

Lid **Minnaert** (BIJ1) is het niet helemaal met hem eens. Als er elke keer bomen worden gekapt om wegen te verbreden en dan nieuwe bomen worden aangeplant die vervolgens weer worden gekapt om de weg opnieuw te verbreden, dan komen er nooit oude bomen. Oude bomen zijn
45 nodig omdat die veel meer CO₂ opvangen dan jonge bomen. Verder levert de verbreding Utrecht niets op. De geschatte kosten zijn nu al enorm en de risico's van overstroming zijn groot. Lunetten en Amelisweerd zouden jarenlang in geluid- en stankoverlast zitten, afgezien van wat dit doet met de leefbaarheid voor mens en dier in deze gebieden. Qua reistijd levert het niets op. Ook is al lang bewezen dat meer weg meer auto's betekent. Files zullen er dus steeds zijn. Kortom, Amelisweerd wordt dus niet geasfalteerd. BIJ1 is daarom blij dat er wordt gewerkt aan
50 alternatieven. Haar fractie zet volledig in op het verbeteren van het openbaar vervoer en wil het budget voor de verbreding volledig inzetten voor een fijnmazig en betaalbaar openbaar vervoer. In het raadsstuk staat echter nog weinig concreets over de plannen voor het OV, terwijl daarin veel winst te behalen is. Het merendeel van het verkeer op de A27 is regionaal verkeer. Het OV zou daarvoor een prima alternatief zijn. Haar fractie wil graag van de wethouder horen hoe zij in de eerste pijler verplaatsing van auto naar OV wil stimuleren, welke investeringen daarvoor worden
55 gedaan en welke randvoorwaarden worden gesteld aan het OV. Daarnaast ziet BIJ1 graag dat het OV ook wordt opgenomen in de derde pijler, verkeersmanagement in het netwerk, om ook via het OV slim te routeren. In hoeverre gebeurt dit nu al? BIJ1 ziet graag dat onderzoek wordt gedaan naar nieuwe bus- en treinverbindingen om de bereikbaarheid van het OV te vergroten. Deze
60

maatregelen hoeven niet te wachten op een besluit van de minister. Gaat de wethouder al in gesprek met de provincie over het reserveren van fijnmazig en toegankelijk OV om nu al de druk op de A27 te verminderen? De huidige bouwstop op wegenbouw betekent dat deze verbreding voorlopig niet door kan gaan. Haar fractie is daar blij mee. Zij is benieuwd naar wat de bouwstop verder betekent voor de planning van de ontwikkeling van het alternatief en de gesprekken en onderhandelingen met de minister over het alternatief.

De **voorzitter** schorst op verzoek van de heer Usta de vergadering om 15.30 uur. Hij heropent de vergadering om 15.45 uur.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA) deelt mee dat het CDA rond de totstandkoming van het landelijke coalitieakkoord contact gehad heeft met haar Tweede Kamerfractie. Haar fractie is blij met de koppeling aan de investeringen in onder andere de NRU en de ontsluiting van de woningbouw in Rijnenburg, ook om ervoor te zorgen dat die verbreding van de A27 er niet komt. Haar fractie is blij met deze mogelijkheid en met de kans die de regio nu krijgt om aan het adviesplan te werken. Het is al eerder gezegd, maar het is wel belangrijk dat het nu goed gebeurt. Het CDA heeft hetzelfde gevoel als de PvdA: is de gemeente op de goede weg en had zij al niet verder moeten zijn? Inhoudelijk kan het CDA zich wel vinden in de combinatie van maatregelen. Haar fractie is heel benieuwd naar het onderzoek naar de leefbaarheid. Er wordt nog niets gezegd over het wat en het hoe. Zij vraagt een reflectie van de wethouder. Over ontvlechting heeft zij zojuist al geïnterrumpeerd. Ook ziet het CDA ook wel kans om verder te kijken naar mogelijkheden om de stroom van mensen die kortere afstanden in de auto rijden te verminderen. Kan de wethouder daarop ingaan? Verder staat het CDA open voor maatregelen zoals het verlagen van snelheden. Haar fractie meent dat het vooral een opdracht voor de provincie is om te investeren in het OV, zoals de PVV ook al aangaf. Dat is onderdeel van het pakket, maar dan moet de provincie dat ook laten zien.

De heer **De Pagter** (VVD) hoort dat mevrouw Zwinkels vraagt hoe de wethouder dat wil doen. Zijn vraag is hoe het CDA dit zou willen doen.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA) antwoordt dat het CDA denkt dat het goed is om alternatieven aan te bieden en ook naar de inwoners zelf te kijken. De regio en de stad willen dat de verbreding niet doorgaat. Maar haar fractie ziet ook dat Utrecht midden in het land ligt en een draaischijf is waar heel veel verkeer voorbijkomt. Zij wil kijken naar de verkeersstromen waar gemeente en regio zelf invloed op hebben en die zij wellicht kunnen beïnvloeden. Daarom roept zij de wethouder op om daar de focus wat meer op te richten. Zij stelt nu geen specifieke maatregelen voor, maar wil voor de kleinere afstanden waar OV en fiets een alternatief bieden de mogelijkheden benutten.

De heer **De Pagter** (VVD) stelt dat dat allemaal al gebeurt. De gemeente heeft een mobiliteitsbeleid waarvan dit onderdeel is. Toch maakt maar een heel klein deel die overstap. Bovendien is in het verleden al veel onderzoek gedaan naar hoe die vraag kan worden beïnvloed. Dat bleek allemaal lang niet voldoende te zijn. Waarom denkt het CDA dat dat nu wel zou lukken?

Mevrouw **Zwinkels** (CDA) is het eens met de heer De Pagter dat de gemeente realistisch moet zijn. Maar de ontwikkeling heeft niet stilgestaan sinds de onderzoeken van 2007 en 2010. Nieuwe kennis en nieuwe mobiliteitsconcepten ontstaan. Mogelijkheden om die mobiliteitstransitie te maken moet de gemeente gewoon aangrijpen. VOLT zei dat ook al. Het CDA verschilt hierin misschien van mening met de VVD.

De heer **De Pagter** (VVD) stelt dat er in zoverre een ontwikkeling is dat blijkt dat het verkeer nog veel meer is toegenomen en dat ook na corona heel veel mensen die auto nog nemen. De VVD is er heel kritisch op of de vraagvermindering nog verder gaat. Hij zou verwachten dat het CDA net als de VVD ook heel kritisch kijkt naar al die maatregelen voor vraagvermindering. Punt 2 is niet voldoende.

Mevrouw **Alblas** (CU) geeft aan dat wat de CU betreft Amelisweerd niet wordt geasfalteerd en dat er dus geen verbreding van de A27 komt. Haar fractie is dan ook positief over uitwerking van een alternatief. Andere fracties hebben al veel opmerkingen gemaakt en goede vragen gesteld. Zij weet ook dat er nog goede bijdragen aankomen, zij houdt het dus kort. Ook de CU is voor een goed OV, voor vermindering van het aantal auto's, voor het benaderen van werkgevers en voor

een lagere snelheid. Haar fractie deelt wel de zorg van verschillende fracties over de toename van overlast voor de Waterlinieweg en de NRU. De CU is ook benieuwd naar wat de wethouder daarover kan zeggen. De verbreding van de NRU ziet haar fractie ook niet zo zitten omdat dat ten koste gaat van bomen. Het is ook de vraag wat dat doet met de leefbaarheid van de mensen die langs de NRU wonen. Haar laatste punt is dat de CU zich zorgen maakt dat het Rijk de verbreding toch door gaat duwen.

De heer **Vasters** (D66) stelt dezelfde vraag die hij al eerder aan andere fracties heeft gesteld. Mocht uiteindelijk uit de plannen blijken dat die upgradering van de NRU toch nodig is om de bereikbaarheid van de stad te waarborgen, is dat dan wel te bespreken met de CU?

Mevrouw **Alblas** (CU) vindt dat het niet mogelijk is om een op een te zeggen dat, als het vastloopt, de NRU dan maar verbreed moet worden. Dan moet er goed worden gekeken naar alle consequenties. Zij antwoordt nu niet met ja of nee op deze vraag omdat bij de CU ten aanzien van de NRU altijd voorop heeft gestaan dat de leefbaarheid van de inwoners langs de NRU belangrijk is. Dat zal de raad moeten meenemen.

De heer **Vasters** (D66) merkt op dat het niet gaat om verbreding, maar om de vraag of het met aanpassingen, zoals ondertunneling en fly-overs, mogelijk is meer verkeer langs die route te leiden. Het gaat dus niet om het kappen van veel bomen.

Mevrouw **Alblas** (CU) weet dat er alternatieve plannen zijn, maar zij is nog niet zo goed ingelezen over de NRU dat zij die exact kent. De CU gaat uiteraard goed naar die plannen kijken. Zij overlegt met haar college de heer Van der Graaf. Mocht het zover komen, dan zorgt zij ervoor dat de CU goed voorbereid is. Haar fractie is toch wat angstig dat te lang wordt gewacht met het uitwerken van het alternatief. Zij hoopt dat de wethouder haar fractie daarin gerust kan stellen.

De heer **Bosch** (PVV) meent dat het omschrijven van een democratische meerderheid in de Tweede Kamer als doorduwen geen recht doet aan de democratie. Wil mevrouw Alblas die woorden terugnemen?

Mevrouw **Alblas** (CU) antwoordt dat het de vraag is of er op dit moment nog een meerderheid is in de Tweede Kamer. Ook daar wordt gekeken naar en gedebatteerd over dit stuk. Dan kan zij dat gewoon zeggen.

De **voorzitter** merkt op dat hij over de orde gaat.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA) heeft uit een iets ander invalshoek een opmerking over dit punt. Doorduwen vanuit het Rijk is een wat negatieve bewoording voor het feit dat de gemeente nu kijkt hoe zij tot het alternatief kan komen. Mevrouw Alblas hoopt dat de wethouder haar gerust kan stellen, maar wat kan de wethouder doen om de CU gerust te stellen?

Mevrouw **Alblas** (CU) meent dat de wethouder natuurlijk niet kan zeggen of het wel of niet gaat gebeuren, maar zij kan zeggen dat er meer ruimte is dan haar fractie op dit moment denkt.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA) weet dat er volgende week nieuwe informatie zou kunnen komen. Doelt mevrouw Alblas daar op? Zij snapt het niet helemaal.

Mevrouw **Alblas** (CU) excuseert zich, als wat zij zegt niet duidelijk is. Zij bedoelt gewoon te zeggen dat het Rijk nog steeds heel graag deze verbreding wil en dat er hier lokaal en provinciaal een duidelijk tegengeluid te horen is. Haar fractie weet dat het Rijk op sommige momenten zegt dat het iets toch wil. Dan is de kans groot dat dat hier gaat gebeuren.

De **voorzitter** vindt het een interessant debat, maar wijst erop dat de commissieleden hier niet in de Tweede Kamer zitten. De CU kan vragen of de wethouder iets weet. Als de wethouder iets weet of niet, dan vertelt zij dat en dan hoort de CU dat. Anders is het een vraag die hier niet kan worden beantwoord. Hij wijst erop dat de commissie hiermee over tien minuten klaar moet zijn.

De heer **Van den Enk** (Student & Starter) meldt dat net als vele andere fracties Student & Starter fel tegen verbreding van de A27 is. De manier waarop de gemeente en de provincie Utrecht de

handen ineen slaan om een alternatief op te stellen vindt zijn fractie goed. Een plan om aan de knoppen te draaien om te kijken of er een andere manier is om de A27 te ontzien vindt zijn fractie een goede weg om daarmee Amelisweerd te ontlasten. In het algemeen kan zijn fractie zich tamelijk goed vinden in deze aanpak. Door een panel van hoogleraren om dit plan te testen voelt Student & Starter zich gesterkt in dit alternatief. De specifieke zorgen van zijn fractie liggen bij het maximaal benutten van het netwerk. In het stuk staat ook dat onderzoek zal worden gedaan naar het effect op de leefbaarheid van de keuze. Andere fracties hebben hier ook al over gesproken. Hoe hard is de indicator leefbaarheid in dit plan voor de wethouder? Kan de wethouder aangeven in welke mate de leefbaarheid mag afnemen, als daarmee de verbreding van de A27 kan worden voorkomen?

De heer **Dekkers** (GL) wijst erop dat GL zich altijd heeft verzet tegen het Tracébesluit. Dat besluit past in een achterhaald beeld waarin bereikbaarheid wordt beperkt tot individuele fossiele automobilisten. Asfaltverslaving is geen oplossing voor files, maar oorzaak van nieuwe files. Verbreding leidt tot zinloze vernieling van kostbare natuur met grote risico's door beschadiging van de folie onder de weg. Hij wijst op de positieve rol van de organisaties die zich tegen het Tracébesluit hebben verzet (Vrienden van Amelisweerd, Kerngroep Utrecht en Kracht van Utrecht). Hun ideeën vormen nu ook de kern van het mobiliteitsbeleid van de stad en zij hebben al een stevige mobiliteitstransitie opgeleverd. Zij komen ook met voorstellen voor alternatieven binnen de bak. Dat is een bijdrage aan het alternatief. Het is goed dat een alternatief wordt uitgewerkt op basis van de drie pijlers. Volgens GL moet de nadruk liggen op maatregelen die bijdragen aan de mobiliteitstransitie. Zonder mobiliteitstransitie is het risico dat het beter benutten van andere wegen neerkomt op het verplaatsen van overlast. Dat ziet GL niet zitten. Daarom vraagt zijn fractie aan de wethouder of zij kan garanderen dat de maatregelen in de pijler 'Andere wegen beter benutten' kritisch gevolgd worden op de gevolgen voor de leefbaarheid van omliggende buurten en op het niet aantrekken van extra autoverkeer. In de onderbouwing van het alternatief ligt de nadruk op een onderbouwing die overtuigend is voor Rijkswaterstaat en voor het kabinet. Dat begrijpt GL ook wel. Het is immers belangrijk dat Rijkswaterstaat en het kabinet onderschrijven dat het alternatief gelijkwaardig is aan en zelfs beter is dan het Tracébesluit. De gemeente mag echter wel meer benadrukken dat Utrecht verder wil dan het bestaande rijksbeleid. Dat kan worden gepresenteerd in een pluspakket dat benadrukt dat het beleid van Utrecht wordt gemotiveerd door een actuele visie op klimaat en bijvoorbeeld de aanpak van de stikstofcrisis. Er zijn positieve ontwikkelingen in het landelijk denken over mobiliteit waarop Utrecht met het regionaal alternatief kan aansluiten. Maar bij Rijkswaterstaat en het Ministerie van I. en W. overheersen nog steeds oude manieren van denken. Daarop moet Utrecht niet aansluiten. In het alternatief wordt terecht de discussie aangegaan over b.v. fysiek ontvlechten, noodzaak van vluchstroken binnen de bak en breedte van rijstroken in combinatie met snelheidsverlaging. Steeds meer blijkt uit onderzoek dat het beperken van de maximumsnelheid tot 80 km/u, zeker in de nabijheid van steden, tot capaciteitsvergroting en betere doorstroming leidt.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA) is het met de heer Dekkers eens dat er sprake is van een ontwikkeling in de mobiliteit. Maar waarom benadrukt hij zo dat het ministerie zo oud denkt en dat Utrecht wel met pluspakketten kan komen? Dan raken partijen nog meer van elkaar verwijderd, terwijl zij juist toenadering tot elkaar zouden moeten zoeken om te zien hoe zij die verschillende inzichten samen kunnen brengen.

De heer **Dekkers** (GL) benadrukt dat Utrecht een alternatief moet aandragen dat als gelijkwaardig wordt beoordeeld door het Rijk. De gemeente zal dus moeten aansluiten bij de ontwikkelingen die daar ook wel aanwezig zijn. Maar hij ziet daar nog wel een hardnekkig oud denken over mobiliteit. De gemeente moet zich dus niet laten opsluiten door het oude denken, maar ook op nieuwe ontwikkelingen inspelen.

De **voorzitter** vraagt het kort te houden. Hij wil om 16.00 uur beginnen met de beantwoording.

De heer **Dekkers** (GL) noemt als belangrijkste beoordelingscriteria voor GL: het bevorderen van de mobiliteitstransitie, het versterken en beschermen van de natuur, het verbeteren van de verbinding tussen de stad en de omliggende natuur, het bevorderen van de leefbaarheid en de bereikbaarheid van woon-, werk- en studiegebieden, zeker in de gebieden langs de wegen, een bijdrage aan de aanpak van de klimaat- en stikstofcrisis en het bevorderen van mobiliteitsgelijkheid. Hij vraagt het college of het lukt om deze beoordelingscriteria ook concreet uit

te werken om de voorstellen aan de hand daarvan te kunnen beoordelen. Tenslotte vraagt hij de wethouder zich ervoor in te zetten dat de actiegroepen in de stad en de regiogemeenten goed aangehaakt blijven bij het proces.

- 5 De heer **De Pagter** (VVD) vraagt wat GL vindt van onderdeel 3, het meer gebruik maken van binnenstedelijke wegen.

De heer **Dekkers** (GL) herhaalt dat de gemeente moet inzetten op die mobiliteitstransitie zodat het zo min mogelijk nodig is om de Waterlinieweg, de NRU en andere wegen extra te belasten. GL vindt dat die pijler kritisch moet worden beoordeeld op gevolgen voor de leefbaarheid. De barrièrewerking van de NRU moet niet vergroot worden. Zeker moet de raad oppassen voor maatregelen die alleen maar auto's aantrekken. Voor de NRU denkt hij niet aan de oude ideeën voor het opwaarderen van de NRU. In spoor 2 is er een aantal maatregelen die bij kunnen dragen aan verbetering van die weg zonder de leefbaarheid te verpesten. Daar is vraagbeïnvloeding ook belangrijk.

De heer **De Pagter** (VVD) hoort de heer Dekkers spreken over het niet vergroten van het aantal auto's. Maar zelfs in het alternatief staat dat het autoverkeer toe zal nemen. Wat kan het college hier dan nog meer doen?

De heer **Dekkers** (GL) zegt dat dat klopt. Daarin moet de gemeente reëel zijn, maar het is zeker niet nodig om de capaciteit te vergroten conform het NOVO-scenario. Met vergroting van de wegcapaciteit in de bak en andere maatregelen kan de gemeente een behoorlijk deel van de autobewegingen verminderen.

De **voorzitter** verzoekt de commissieleden dringend om na te denken of een interruptie nog nodig is. Anders begint de commissie vanavond pas met de beantwoording bij dit onderwerp. Dan komen de ander twee onderwerpen niet aan de orde. Dat is niet zoals het gepland was.

De heer **Usta** (DENK) geeft aan dat DENK de eerste pijler, het bieden van een alternatief voor het gebruik van de auto, als een goede toevoeging ziet naast de eigen mobiliteit. Zo wordt de automobilist niet geplaagd. Er zijn opties en de keuze is aan de persoon zelf. Zijn fractie steunt de tweede pijler, het volledig benutten van de bak. Voor DENK mag het van vier naar zes rijstroken in zuidelijke richting. Het verlagen van de maximumsnelheid naar 80 km/u steunt zijn fractie niet. Zij is er niet van overtuigd dat hierdoor de veiligheid verbetert en zij voorziet vertragingen. Verder is DENK benieuwd naar de resultaten van het onderzoek naar de ontvlechting. Zijn fractie is voor de derde pijler, het maximaal benutten van de capaciteit van het netwerk. De genoemde suggesties, zoals bebording reisinformatie, etc., zullen effectief zijn. DENK geeft mee dat hierbij met de gemeentelijke wegen rekening moet worden gehouden. Als wegen b.v. worden versmald, kan dat leiden tot overlast in de toekomst. DENK is benieuwd naar de bevindingen van het college.

De **voorzitter** gaat over tot de beantwoording door het college. De vergadering moet om 16.45 uur stipt stoppen in verband met het vragenuur.

Wethouder **Van Hooijdonk** beantwoordt eerst de vele inhoudelijke punten waarvoor zij de commissieleden bedankt. Daarna gaat zij in op verschillende aspecten, zoals verkeerscijfers en milieukwaliteit en ten slotte op het proces. Bij de agendering van dit onderwerp heeft het college al gezegd dat het op deze datum net te vroeg is om resultaten te laten zien. Zij antwoordt dus met de informatie die er nu is.

De meeste leden, onder andere die van VOLT en GL, hechten heel veel belang aan de pijler vermindering van de piek. De PvdD gaat het niet alleen om de piek, maar ook om minder auto's. Bij een aantal fracties proeft zij de drive om er een fantastisch pakket van te maken. Voor het college is het wel zoeken naar wat een alternatief is waar de gemeente zelf ja tegen zegt en dat ook de instemming van Den Haag kan krijgen. Dat betekent dat voor sommigen soms de handrem er op moet en dat niet alle dromen in zo'n pakket kunnen worden verwerkt, omdat het streven is er met elkaar uit te komen. De heer Van Heuven en zij zouden er samen wel uit komen, maar er zijn nog een paar mensen nodig. Dat is de wedstrijd die zij probeert te winnen. Volgens de heer Bosch werkt beter OV niet. BIJ1 vraagt hoe het OV in het alternatief zit. Het college heeft nu nog geen lijntjes voor een oplossing op de kaart getrokken en heeft ook nog geen getallen, maar het is wel

onderdeel van het pakket. Tegen onder andere VOLT zegt zij dat het college wel probeert een pakket te maken dat in ieder geval niet duurder is dan wat er was. Een spoorlijn Almere-Utrecht-Breda b.v. zou zij fantastisch vinden, maar dat is iets van een heel andere orde. Het college zoekt het in de haalbare dingen die in de regio kunnen. Zij geeft de heer Bosch half gelijk. Er is geen eindeloze uitwisseling tussen OV-reizigers en automobilisten. Maar in Utrecht is b.v. wel degelijk te zien dat in de afgelopen tien jaar het gebruik van de trein en de fiets gestegen is. De toegenomen bereikbaarheid van met name Utrecht CS, de tien minutendiensten en de vestiging van grote werkgevers in en bij stationsgebieden hebben daaraan bijgedragen. Het is ook een kwestie van ruimtelijke ordening. Dit is geen wensdenken. In de cijfers is terug te zien dat het werkt en dat het onderdeel is van de oplossing. Het is zeker niet de enige of dominante oplossing. De PvdD en de PvdA stelden vragen over het benaderen van werkgevers. Zij kan niet preciezer worden dan het college in de brieven is geweest. Het huidige beleid voor de aanpak van werkgevers heeft echter wel zijn vruchten afgeworpen. Dat merkt de commissie niet, maar het levert winst op door het voorkomen van auto's. Tuinstad is een goed voorbeeld van wat wel kan omdat er daar één grondeigenaar is, de universiteit. Ook de internationale school is een goed voorbeeld. Daar heeft de gemeente stevige voorwaarden gesteld voor de vestiging. Dat is de richting waarin het college het zoekt. Zij weet dat werkgevers daarin geïnteresseerd zijn. De PvdD vraagt ook nog om een stevig prijsbeleid. Het college heeft in het pakket het prijsbeleid verwerkt dat het kabinet zich heeft voorgenomen. Het college ziet ook wel kansen voor meer differentiatie qua tijd, maar dat doet het college dan als een soort extra, zoals de heer Dekkers suggereerde. Het komt niet in het basispakket omdat het college weet dat dat niet het beleid van het Rijk is. Mevrouw Zwinkels suggereerde vooral het verkeer op de korte afstanden aan te pakken. Dat is inderdaad de benadering omdat daar de alternatieven wat meer voorhanden zijn en de gemeente daar meer over gaat. De snelweg heeft een functie voor mensen die grotere afstanden rijden. De heer Van der Zweth vindt de reductie met 10% wel fors. Dat is het ook. Er moet nu worden berekend wat het allemaal oplevert. Dat wordt gedaan door externe bureaus die ook voor het Rijk werken. Voor de heer De Pagter heeft dit geen prioriteit omdat hij er niet zo in gelooft. Volgens het college is het echter en-en. Het verminderen van de piek en het organiseren van meer capaciteit binnen de bak zijn de belangrijkste pijlers. Tegen de heer Bosch zegt zij dat een verlaging van 100 km/u naar 80 km/u een bijdrage aan de doorstroming oplevert en leidt tot een vergroting van de capaciteit. De heer Dekkers vroeg daar ook naar. Natuurlijk zal het college de positie van bovenliggende en onderliggende wegen in de gaten houden.

De **voorzitter** wenst de heer Bosch die de vergadering verlaat een goede reis op de A27.

De heer **De Pagter** (VVD) vraagt hoe de wethouder ervoor zorgt dat de gemeente geen dingen uit het verleden gaat overdoen. Zijn al die onderzoeken uit het verleden ook doorzocht door die onderzoekers?

Wethouder **Van Hooijdonk** merkt dat de heer De Pagter zich daarover ongelofelijk veel zorgen maakt. Zij heeft die zorgen minder. De gemeente, de regio en de provincie hebben nu onverwacht de mogelijkheid gekregen om een alternatief aan te leveren. Dat doen zij met heel veel inzet, maar dan moeten zij wel zelf achter het stuur zitten van dat alternatief en de verschillende ingrediënten van dat alternatief. Spreekster weet niet of het zo'n tijdsbesparing oplevert om een oud rapport uit 2008 uit de kast te halen. Het college probeert anno nu met een goed verhaal te komen waarin alle elementen op dezelfde manier zijn bekeken, met dezelfde gegevens en zichtjaren en ook met de huidige inzichten. Een aantal leden heeft ook gezegd dat er nogal wat is gebeurd in de afgelopen tijd.

De heer **De Pagter** (VVD) hoopt dat die rapportages in elk geval bekeken zijn en dat is nagegaan wat anders kan worden gedaan in deze tijd.

Volgens wethouder **Van Hooijdonk** is dat de kern. Anders had het college iets van de plank getrokken en dat ingeleverd. Dat heeft het college dus niet gedaan.

De heer **Nyqvist** (Stadsbelang Utrecht) was op 1 februari 2023 in het provinciehuis bij de presentatie bij de technische commissie. Hij heeft daar geluisterd naar drie hooggeleerde heren uit Nijmegen, Delft en Leiden. Hij heeft nog nooit drie hooggeleerde heren zo tegenstrijdig horen vertellen hoe het in de toekomst moet. Nu, drie maanden verder, is zijn vraag of de wethouder zijn zorg kan wegnemen.

Wethouder **Van Hooijdonk** heeft daar niet alle drie hoogleraren plenair gehoord. Zij heeft hen wel op andere momenten gesproken en toen klonken hun meningen niet erg tegengesteld. Het is een expertpanel dat het college wijzer moet maken en helpen om nog slimmere dingen op te schrijven. Uiteindelijk gaan de regio, de provincie en de stad over wat wordt opgeschreven en niet die drie heren. Zij moet wel zeggen dat zij tot nu toe heel waardevolle inzichten hebben geleverd. Zij is wel redelijk uni sono in haar beleving. Over de derde pijler is natuurlijk niet iedereen het helemaal met elkaar eens. Zij merkt dat een aantal leden zich hier wel zorgen over maakt en zich afvraagt wat het betekent, als verkeer wordt afgewenteld op het onderliggende wegennet. Zij kan alleen maar zeggen dat zij dat wil. De andere twee knoppen moeten voorop staan, dit is voor als het niet anders kan en dan wel met bij voorkeur bestemmingsverkeer. Bij de NRU zou b.v. kunnen worden gekeken of er nog wat meer verkeer is dat naar de bedrijventerreinen moet. Ook de deskundigen/adviseurs zeggen dat snelwegverkeer eigenlijk niet op een onderliggend wegennet terecht moet komen. Zij deelt die zorgen en het college probeert dit zoveel mogelijk weg te duwen.

De heer **Van Heuven** (PvdD) vindt het fijn dat de wethouder dit zegt. Hij las de verkenning namelijk zo dat die drie pijlers gelijkwaardig waren. Komt er in het echte plan van de regio wel een soort hiërarchie?

Wethouder **Van Hooijdonk** heeft nog geen template gezien van hoe dat eruit gaat zien. Zij kan dat dus nog niet precies zeggen. Zij heeft wel een van de externe deskundigen die de gemeente hierbij helpt horen zeggen dat dit verkeer daar niet hoort. Zij wil dit dus zoveel mogelijk voorkomen. Het moet lukken om dat in de tekst uit te stralen. Zij wijst erop dat, als de gemeente iets anders gaat doen dan het Tracébesluit, los van de vraag of zij deze pijler wil, opnieuw moet worden doorgerekend wat dit voor het hele wegennet betekent. Zonder dat het een beleidsinzet is moet worden bekeken wat het verkeer in dit geval doet en of de gemeente daarop wil bijsturen. De heer Bosch zei iets over 80 km/u en over een andere weg. Dan moet het college kijken of dat het effect heeft dat dat naar het onderliggende wegennet gaat. Dat wil de gemeente niet, dus moet dan weer worden nagegaan hoe dat wordt tegengegaan met verkeersmanagement. In alle gevallen moet dus deze diagnose worden gemaakt en moet worden bekeken of dit acceptabel is.

De heer **Vasters** (D66) begrijpt de wethouder heel goed. De meeste fracties zijn het erover eens dat pijler 3 de laagste prioriteit heeft. D66 vindt dat in elk geval wel. Hij vraagt wel wat moet gebeuren, als de pijlers 1 en 2 niet voldoende zijn om de bereikbaarheid van de stad te waarborgen. Dan is pijler 3 mogelijk wel nodig. Hij vraagt wat de reactie van de wethouder is.

Wethouder **Van Hooijdonk** vindt dit een 'wat als'-vraag die altijd gevaarlijk is in de politiek. Pijler 3 is wel als ingrediënt genoemd. Niet voor niets reageren mensen hierop. Maar zij zegt wel dat pijler 3 beleidsmatig niet gewenst is. Volgens het coalitieakkoord wil Utrecht eigenlijk geen doorgaand verkeer op de NRU hebben. Dat is het uitgangspunt. Bekeken zal moeten worden wat de restopgave is, als de andere twee pijlers open zijn gezet, en wat er dan nog te kiezen valt.

De heer **Vasters** (D66) vraagt wat dan de inschatting van de wethouder is dat de pijlers 1 en 2 voldoende zijn om een volwaardig alternatief voor het Tracébesluit neer te zetten richting Rijk.

Wethouder **Van Hooijdonk** meent dat de heer Vasters haar dan enigszins overvraagt. Zij heeft nog geen doorrekening gezien. Het is net te vroeg om dat te vragen. Duidelijk is waar zij op hoopt. Mevrouw Passier vroeg hoeveel ruimte er is om dit te doen. Dat sluit aan op de vraag van de heer Vasters. Spreekster vindt dit lastig. Commissie en college zijn niet alleen bezig elkaar te overtuigen, het college probeert ook mensen in Den Haag te overtuigen. Die zullen dus ook willen zien dat Utrecht het verkeer dat er is echt kan accommoderen. Hier past realisme. De vraag van de heer Van Enk hoeveel de leefbaarheid mag afnemen is niet zo digitaal te beantwoorden. De gemeente zal moeten zien wat er uit die onderzoeken komt. Als dat pijnlijk of ingewikkeld is, dan wordt daarover hier gedebatteerd. Zij heeft nog één opmerking over de NRU. Het college was, los van dit alternatief, met die sporen 1 en 2 bezig. In spoor 1 ging het over veranderingen in het aanbod. In spoor 2 ging het niet alleen over het draaien aan de aanbodknop, maar ook aan de vraagknop. Aanleiding voor het verkennen van spoor 2 was dat de gemeente het geld niet had voor spoor 1. Maar ook ontstond het inzicht dat spoor 1 meer verkeer aantrok dan verwacht, hetgeen niet wenselijk was, en dat eigenlijk ook vraagbeleid nodig was omdat het anders gewoon niet lukt. Dit is een mooie parallel met het Tracébesluit. De doorrekeningen over het Tracébesluit

5 geven aan dat er ook na het uitgeven van 1,6 miljard euro – het kabinet erkent dat het meer gaat kosten – nog heel veel problematiek blijft. Eigenlijk is er dus alle reden om naar de vraagkant te kijken. Dat zegt het college bij de NRU en bij het alternatief en het probeert die twee benaderingen op elkaar aan te laten sluiten zodat het een passend plaatje is. Dat is misschien ook een reactie op de heer De Pagter. Het college denkt niet per se aan een enorme opwaardering van de NRU. Het college zegt wel dat het bij elkaar moet passen en dat het een toekomstbestendig verkeerssysteem moet zijn.

10 Spreekster beantwoordt een aantal andere vragen die niet met die pijlers samenhangen. De heer De Pagter vroeg of het college nog nadenkt over de knooppunten. Dat is het geval. Het college komt met een compleet verhaal. Daarin wordt soms het Tracébesluit ongemoeid gelaten en soms gaat het college iets anders doen, maar daar heeft het dan een reden voor. Het college gaat zeker geen hekje om de bak heen zetten. In antwoord op de vraag van de PvdD over het geluid en de A12 geeft zij aan dat zij daarover in het derde kwartaal waarschijnlijk meer kan vertellen. Er lopen
15 gesprekken. Het lastige daarbij is dat in een situatie die niet permanent is een heel grote ingreep zou moeten worden gedaan. Dat is juridisch, financieel en ruimtelijk ingewikkeld. Het ligt dus nog niet op een presenteerblaadje.

20 De heer **Van Heuven** (PvdD) vraagt of de wethouder wel hoop heeft dat het gaat lukken.

25 Wethouder **Van Hooijdonk** durft dat echt nog niet te zeggen. Dan zou zij misschien dingen beloven die tegenvallen. Zij weet heel goed dat mensen dit willen. Zij is pas nog aangesproken door een bewoner. Zij ziet de noodzaak. Volgens haar had die situatie allang moeten worden gesaneerd. Tegelijkertijd is zij in gesprek met Rijkswaterstaat. Zij zegt toe er in het derde kwartaal op terug te komen. Zij heeft al iets gezegd over het pluspakket van de heer Dekkers. Het college ziet dat in elk geval voor het prijsbeleid. Het zou kunnen dat dit ook voor andere dingen geldt. Tegelijkertijd probeert het college snel verder te gaan. Het aantal ballen in de kerstboom moet dus wat beperkt zijn. De heer Van der Zweth vroeg naar de nood- en hulpdiensten en de
30 verkeersveiligheid. Verkeersveiligheid zit er sowieso in. Het wordt extern getoetst, het is erg belangrijk. Ook voor het Rijk zal het heel belangrijk zijn om ernaar te kijken. Nood- en hulpdiensten horen daar natuurlijk bij. De heer Vasters vroeg of het college nog andere kansrijke alternatieven ziet. Zij vreest dat de gemeente het nu even moet doen met wat aan die pijlers hangt. Zij hoopt de raad binnenkort wijzer te maken over waar hij dan aan moet denken. BIJ1 kwam met de suggestie om het dynamisch verkeersmanagement ook in te zetten voor het OV. In
35 de stad doet de gemeente dat al door b.v. bussen voorrang te geven. Het college houdt zich hier niet in, als dat behulpzaam is.

40 Spreekster gaat in op een aantal aspecten. De heer Bosch vroeg waarom de plannen uit 2006 niet meer van deze tijd zouden zijn. Dat heeft met stikstof, klimaat en thuiswerken te maken. Het Rijk heeft inmiddels ook wel zijn beleid bijgesteld in vergelijking met de tijd dat dit project startte. Naar aanleiding van de vraag van BIJ1 over de betekenis van de bouwstop als gevolg van de stikstofcrisis geeft zij aan dat het Tracébesluit nu nog onder de rechter is. Onlangs is er wel een belangrijke uitspraak van de rechter geweest die een deel van de stikstofoplossing van het kabinet heeft goedgekeurd. Afgewacht moet nu worden of voor de rechter de stikstofonderbouwing voor
45 het Tracébesluit voldoende is. Als de rechter zegt dat het zo kan, is er geen bouwstop meer. Dan zou het kabinet aan de slag kunnen. Als dat niet zo is, is de bouwstop er nog wel en dan zal moeten worden bekeken hoe het met het alternatief zit. Het college vertrouwt er immers op dat daarvoor minder stikstofruimte nodig is, maar het zal niet nul zijn. De heer Dekkers had het over het toetsen op meer dan de oorspronkelijke indicatoren, zoals dingen die samenhangen met de brede welvaart. Dat gaat het college doen. Ook het expertpanel heeft dit het college aangereikt. Alles wat de heer Dekkers heeft genoemd zit daar eigenlijk wel in. Zij is heel benieuwd wat dat oplevert en of Utrecht daarmee een trend kan zetten. Daarnaast worden ook de traditionele zaken, zoals stikstof en bereikbaarheid, opgenomen. Mevrouw Zwinkels vroeg een reflectie over
50 leefbaarheid. Spreekster denkt dat door te toetsen op brede welvaart dat veel beter uit de verf komt. Mevrouw Passier vroeg of het college al inzicht had in de effecten. Daarvoor is het nu dus net iets te vroeg. Mevrouw Passier vroeg ook of de prognoses niet aan de hoge kant zijn. Daarover zijn er verschillende visies. Er zijn mensen die zeggen dat in alle verkeersmodellen van de rijksoverheid te lage autokosten zitten waardoor in alle modellen die getallen zo omhoog schieten. Anderen zullen zeggen dat de regio Utrecht vaak aan de bovenkant zit gezien de
60 onstuimige groei hier. Het college probeert beide visies door te rekenen. De planbureaus hebben

scenario's vastgesteld. Het college neemt hoog zowel als laag. Het wordt dus een soort bandbreedte. Het blijft natuurlijk een modelwerkelijkheid.

5 Tenslotte gaat spreekster in op het proces. Zij deelt het ongeduld van de leden die vragen of het niet sneller kan. Zij zou ook morgen klaar willen zijn. Zij moet echter zeggen dat het voor het college toch een beetje uit de blauwe hemel kwam vallen. Het moest worden georganiseerd, ook in samenwerking met de provincie. Het college heeft ook geprobeerd om dat in samenwerking met het ministerie en Rijkswaterstaat te doen. Dat was niet gemakkelijk omdat zij ook verrast werden door deze move van de onderhandelaars. Ook heeft het college experts moeten aantrekken. Het heeft doorlooptijd nodig gehad, maar nu wordt er behoorlijk geproduceerd. Rijkswaterstaat heeft er meer dan tien jaar over gedaan, Utrecht kan niet in een achternamiddag een tracé-besluit in elkaar knutselen. Wil de gemeente serieus voor de dag komen, dan zal er toch gerekend moeten worden. Op de vraag van de heer Vasters of het helpt om snel te zijn is het antwoord op zich ja, maar er zit een soort 'trade off' in tussen hoever het uitgewerkt is en snelheid. Anders dan bij de normale MIRT-verkenning met vaste procedures en spelregels zijn betrokkenen hier bezig iets nieuws te improviseren. Zij weten allemaal niet hoe het werkt. De regio maakt nu een voorstel voor iets dat van het Rijk is. Dat kent geen precedent. Wanneer is dit voldoende uitgewerkt zodat het Rijk het kan beoordelen? In het overleg met het Rijk moet worden afgetast wat een gunstige manier en wat een gunstig moment is om dit met elkaar te doen. Zij kan er nu niets over zeggen

10 Binnenkort proberen betrokkenen er weer gesprekken over te voeren. Mevrouw Alblas vroeg hoe het kabinet heeft gereageerd op de brief van 1 februari 2023. Het kabinet heeft het stuk voor kennisgeving aangenomen, maar er niet inhoudelijk op gereageerd. De heer Vasters vroeg ook wat de raad kan doen. Zij denkt dat dit uiteindelijk ook een politiek proces is. In het regeerakkoord staat dat het gelijkwaardig moet zijn. De vraag is dan wanneer het gelijkwaardig is. Dat zal een politieke vaststelling zijn. Zij denkt dat iedereen in de raad die vrienden heeft in de Tweede Kamer wat kan helpen. Als de heer De Pagter en de heer Van Heuven er met elkaar uitkomen, dan is de raad een heel eind. Dat is het spel dat raad en college met elkaar moeten spelen. Waar is de 'common ground' waar de verschillende kleuren in Den Haag en ook hier mee kunnen leven? Mevrouw Alblas vroeg spreekster of zij haar gerust kan stellen. Dat kan zij eigenlijk nog niet. Het is nog geen gelopen race. In laatste instantie beslist het Rijk of het dit alternatief aanvaardt. Op de vraag van de heer Dekkers over het erbij betrekken van de bewonersgroepen is het antwoord dat het college dat doet. Er is regelmatig contact mee. Zij zegt er wel bij dat het college niet de meest radicale dromen gaat opschrijven. De heer De Pagter vroeg naar de koppeling tussen Rijnenburg en het alternatief. Ook hier is het de zoektocht naar overlappende belangen en naar het pakket waar iedereen wat mee kan. In het regeerakkoord zijn die twee onderwerpen in één zin genoemd. Betrokkenen hebben apart voor Utrecht met elkaar aan tafel gezeten over zaken die specifiek over Utrecht gingen: het alternatief, Rijnenburg en de Merwedelijn. Daar is verkend wat het pakket is waar iedereen mee thuis kan komen. Dat is er nu nog niet, maar die samenhang wordt zowel in De Haag als aan deze kant gezien. Bij het zoeken naar een pakket waar iemand mee thuis kan komen heeft Utrecht wel gezegd dat dit betekent dat er ook samenhang is tussen die ingrediënten.

De heer **De Pagter** (VVD) merkt op dat in die afspraak in **BO-MS** staat dat het in samenhang wordt gezien. Maar er staat niet in dat is afgesproken dat er geen tijdelijk wonen in Rijnenburg komt, voordat er een besluit ligt over de A27. Zijn vraag was waar dat nu precies vandaan komt.

45 Wethouder **Van Hooijdonk** meent dat dit wel in dezelfde sfeer zit. Die elementen liggen met elkaar op tafel. Het is niet zo dat de een zijn dromen al kan materialiseren en de ander nog niet. Betrokkenen zitten in een onderhandeling en proberen een pakket te maken waar voor iedereen iets inzit.

50 De heer **De Pagter** (VVD) meent dat dat taboe op tijdelijk wonen wel eenrichtingsverkeer is. Er staat: "voor ons is dat onbespreekbaar". Dat is echt iets anders dan een afspraak maken. Waar komt die afspraak vandaan?

55 Wethouder **Van Hooijdonk** geeft aan dat het college altijd heeft gezegd dat ze het een ingewikkelde locatie vindt die zeker niet op kort termijn inzetbaar is. Haar collega Eerenberg heeft dat onlangs nog in een commissie besproken. Het college denkt dat dit niet gemakkelijk is. Dat is het gesprek dat wordt gevoerd.

Volgens de heer **De Pagter** (VVD) gaat dat over permanent wonen in Rijnenburg. Hij heeft het nu over tijdelijk wonen. Het is nog steeds niet duidelijk waar dat taboe vandaan komt. Hij concludeert dat het een politiek compromis is.

5 Wethouder **Van Hooijdonk** merkt op dat het ook over tijdelijk wonen gaat. De heer De Pagter heeft ook een vraag gesteld over de Mytylbrug. Volgende week komt het MTB. De meest recente raming voor deze brug laat grosso modo een verdubbeling van de kosten zien. Het college ziet niet de ruimte om dat voor elkaar te krijgen. Daarom wil zij in het MTB voorstellen het bedrag dat
10 hiervoor stond te blijven reserveren, maar dat er wel een tekort is en dat dit project dus niet morgen gerealiseerd kan worden. Spreekster hoopt dat zij alle vragen beantwoord heeft.

De **voorzitter** vraagt of leden nog interrupties hebben op wat nu beantwoord is. Vervolgens zal hij vragen of er fracties zijn die gemiste vragen hebben. Die haalt hij dan op. De
15 beantwoording gebeurt dan in één keer en dan komen de interrupties daarop.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA) heeft nog één interruptie, maar zij sluit zich wel aan bij de verontwaardiging van de VVD over het tijdelijk wonen in Rijnenburg. Zij is wel benieuwd hoe de commissie een terugkoppeling krijgt van het college over hoe dit soort politieke compromissen
20 worden gemaakt in dit proces. Haar fractie zou het jammer vinden, als zoiets als tijdelijk wonen in Rijnenburg op korte termijn onmogelijk wordt gemaakt omdat dit soort gesprekken over Amelisweerd nog lopen.

Wethouder **Van Hooijdonk** geeft aan dat het college probeert de raad zo goed mogelijk te informeren voor en na bestuurlijk overleg. Zij hoopt dat de commissie ook begrijpt dat dit een
25 onderhandelingsproces is dat zich er niet voor leent om de kamer open te zetten. Vandaar de zin over de samenhang. Die is bedoeld om aan te geven dat wordt gedacht in pakketten van dossiers die in deze regio spelen.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA) vraagt of de wethouder kan toezeggen dat, als de gemeente van plan is dit echt conditioneel te stellen in de onderhandelingen, dit vooraf vertrouwelijk aan de raad
30 wordt meegedeeld, zodat die weet wat de inzet is van de gemeente richting Rijk.

Wethouder **Van Hooijdonk** herhaalt dat het college probeert de raad daarin echt mee te nemen. Maar niet alles leent zich voor vertaling in keiharde stukken. Zo gaat het in onderhandelingen. Het
35 is ook het zoeken naar een 'common ground'. Zij probeert de raad daarin zo goed mogelijk mee te nemen.

De heer **Van Heuven** wil vanuit de interruptie opmerken dat verschillende fracties zeiden dat er haast moet worden gemaakt. Maar hij heeft geen datum gehoord waarop de regio dit plan af wil
40 hebben. Hij is benieuwd naar de planning van de wethouder en van de regio.

Wethouder **Van Hooijdonk** heeft geprobeerd deze door de heer Vasters gestelde vraag te beantwoorden door te zeggen dat het college dat niet weet. Er is namelijk nergens vastgesteld
45 waaraan het product moet voldoen. Utrecht zit in een dialoog met de minister over wat een goed moment is, wat een goed product is en wat een goed niveau van uitwerking is om het Rijk een uitspraak te laten doen over die gelijkwaardigheid, het liefst op een moment waarop en in een vorm waarin het Rijk er ja op zegt. Het is ook aftasten wanneer het loket open gaat. Het is moeilijk om een tijd te noemen.

50 De **voorzitter** vraagt nogmaals of er gemiste vragen zijn.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA) had een vraag over het busvervoer. Zij was benieuwd hoe de wethouder meer druk zet op de provincie om te bereiken dat dat alternatief van de bus vanuit de
55 provincie ook op tafel komt.

De heer **Dekkers** (GL) heeft gevraagd of de maatregelen in de pijler het netwerk beter benutten ook worden beoordeeld op het niet extra aantrekken van automobilititeit.

Wethouder **Van Hooijdonk** vindt de woorden 'extra aantrekken' in de vraag van de heer Dekkers lastig. Wat wordt daarmee bedoeld? Is dat ten opzichte van nu of ten opzichte van het
60

Tracébesluit? Het college kijkt welke restopgave er is, wanneer de eerste twee pijlers worden uitgevoerd en hoe de dingen zich dan gaan zetten. Het kan zijn dat door verschillende maatregelen het verkeer zich anders over het netwerk gaat verdelen. Dan moeten raad en college met elkaar bedenken of dat een goede ontwikkeling is en, als dat niet zo is, of raad en college daar iets aan willen doen. Dit debat is er bij de NRU ook wel eens geweest. Aan de ene kant probeert het college iets te accommoderen omdat, als het ergens anders rijdt, het overlast veroorzaakt. Aan de andere kant heeft het blote feit dat iets doorrijdt een aantrekkende werking. Dit is een aandachtspunt. Het college wil het verkeer niet als een soort waterbed verdelen, maar het zal niet helemaal te voorkomen zijn. Ook de vraag van mevrouw Zwinkels is lastig. In de rekensommen zal blijken waar er een schepje bij moet bij het regionale OV. Dat zal dus ook wel in het pakket zitten. Het is niet alleen een gesprek met de provincie, maar ook met het Rijk over hoe het OV gefinancierd wordt en of er überhaupt ruimte voor is. Dit zit al jaren niet goed in elkaar. Daarom scoort het regionale OV in Nederland ook niet zo goed. Er is ook een grens aan wat de gemeente van de provincie kan vragen omdat het ook een decentrale overheid is die het moet doen met het bestaande financieringsmodel. Maar in het alternatief zal duidelijk moeten zijn wat het regionale OV nodig heeft om de mobiliteitsbehoefte te accommoderen. Dat is voor haar dan het uitgangspunt voor het gesprek met de provincie.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA) is dan wel benieuwd hoe er in het proces mee wordt omgegaan, als de gemeente tegen een belemmering aanloopt en er een extra vraag om financiering komt. Wordt dat dan onderdeel van de globale raming voor het alternatief of komt er een apart traject? Zij zou het aardig vinden, als de commissie in een raadsbrief de informatie zou krijgen over hoe zo'n paralleltraject eruit ziet.

Wethouder **Van Hooijdonk** antwoordt dat het, als het over investeringsbedragen gaat, duidelijk is dat dat gewoon in het pakket zit. Het pakket gaat niet alleen over de weg, maar ook over de alternatieven. Het gesprek wordt ingewikkeld, als het over de exploitatie gaat. Dan gaat het over een exploitatiebegroting. Bij de provincie komt dat uit een ander potje. Het is een goed punt. Zij houdt dit in de gaten om hierop terug te komen in de stukken die nog zullen worden geproduceerd om aan te geven hoe op termijn niet alleen de investering, maar ook de exploitatie moet worden gefinancierd.

De **voorzitter** sluit de beantwoording door het college. Er is één toezegging: de wethouder zegt toe dat de raad in Q3 2023 middels een raadsbrief wordt geïnformeerd over de stand van zaken bij de motie 'Alles uit de kast voor aanpak geluidshinder A12'. Deze komt in de toezeggingenlijst. Hij vraagt de commissie of zij met dit agendapunt nu al naar de raad wil of dat zij daarmee wacht tot de stukken van het BO-MIRT of komende raadsvoorstellen.

De heer **De Pagter** (VVD) vindt het nuttig om te wachten op een meer uitgewerkt alternatief.

De **voorzitter** ziet dat er geen fracties zijn die er anders over denken. Dit punt hoeft dus niet naar de raad.

De heer **De Pagter** (VVD) heeft een punt van orde. Hij vraagt of het mogelijk is vanavond een kwartier eerder te beginnen. Dan wint de commissie het kwartier dat zij door het vragenuur mist.

De **voorzitter** kan dat niet toezeggen omdat hij niet de voorzitter van vanavond is. Hij kan niet antwoorden voor degene die vanavond voorzitter is. De vergadering begint gewoon om 20.00 uur, zoals afgesproken. Als alle leden zich aan de afgesproken spreektijden houden en kortere interrupties plaatsen, kan de commissie die twee onderwerpen vast voor 23.00 uur afronden.

De **voorzitter** schorst de vergadering om 16.45 uur.

Lijst van toezeggingen

Agendapunt 7 Raadsbrief Stand van zaken Alternatief voor Tracébesluit Ring Utrecht

Wethouder Van Hooijdonk zegt toe: in Q3/2023 informatie naar raad over stand van zaken motie 'Alles uit de kast voor aanpak geluidshinder A12'

Verslag openbare avondvergadering Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte

Datum 11 mei 2023
Locatie Raadzaal, stadhuis
Verslag door mw. E. Wijsman (Notuleerservice Nederland)
Vaststelling verslag

Aanwezigen

De voorzitter, mevrouw L. Snippe, de wethouders, mevrouw Van Hooijdonk, mevrouw Schilderman en de heer De Vries, de leden, mw. K. Alblas (CU), mw. H. Assen (PvdA), dhr. F. Dekkers (GL), dhr. R. v.d. Enk (Student&Starter), mw. I. Hornsveld (GL), dhr. M. de Koning (D66), dhr. M. de Pagter (VVD), mw. C. Passier (VOLT), mw. N. Stylianou (D66), dhr. M. Usta (DENK), mw. J. Zwinkels (CDA)

Afwezigen

Dhr. D. Bosch (PVV), EenUtrecht

Verslag vergadering commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte

1. Opening.....	25
8. Raadsbrief Voortgang verkeersveiligheid	25
9. Raadsbrief Verblijfsplekken voor jongeren.....	32
LIJST VAN TOEZEGGINGEN.....	36

1. Opening

De **voorzitter** heropent de vergadering om 20.00 uur en heet de aanwezigen welkom.

8. Raadsbrief Voortgang verkeersveiligheid

De **voorzitter** geeft een inleiding en zegt dat dit punt in een termijn zal worden behandeld.

De fractie van de heer **De Pagter** (VVD) heeft dit punt twee maanden geleden aangevraagd, maar kort daarna hebben er, in een maand tijd, drie dodelijke ongevallen met vier doden waaronder twee kinderen plaatsgevonden. Zijn fractie betreurt dit zeer. Het onderzoek loopt nog, maar het

valt hem op dat geen van de drie locaties, Vleutenseweg, Marnedreef en Biltse Rading, waar onlangs de dodelijke ongelukken zijn gebeurd, op de lijst staat met locaties waar maatregelen nodig zijn. Hij vraagt zich af hoe dit kan, omdat omwonenden hebben aangegeven hier al heel lang bang voor te zijn en ook meldingen hebben gedaan en hun zorg hebben geuit. Hij vraagt de wethouder hoe meldingen nadrukkelijker terug kunnen komen in de rapportages, hoe de verkeersveiligheid gemeten kan worden en waar de raad kan terugvinden waar actie op moet worden ondernomen en wil hierop graag een reactie, hetzij mondeling of schriftelijk. Zijn fractie is van mening dat Utrecht hier beter mee moet omgaan; wellicht kan er dan met omwonenden gekomen worden tot eenvoudige oplossingen. Met betrekking tot handhaving zegt hij dat deze al langere tijd wordt verbeterd en dat de proef met de handhaving goed loopt. Hij vraagt de wethouder naar het succes daarvan en is benieuwd naar het besluit van de minister dat later dit jaar wordt verwacht. Hij hoopt dat ook terug te zien in het beleid in Utrecht. Hij is ook blij dat er schot komt in het plaatsen van mobiele flitspalen, waar zijn fractie twee jaar geleden al om heeft gevraagd. Landelijk komen er 150 flitspalen en er is inmiddels overleg over de locaties. Hij hoopt dat de raad en de bewoners daarin ook sturing kunnen geven en vraagt of de gemeente zelf wellicht ook camera's kan aanschaffen. Op een vraag van mevrouw **Zwinkels** (CDA) of hij ook denkt aan het plaatsen van waarschuwborden, zegt hij dat ook een optie te vinden, maar dat handhaving essentieel is en daarom vindt hij mobiele flitspalen plaatsen een goede zaak. Op een vraag van mevrouw **Zwinkels** (CDA) naar de volgorde en of hij het een goed idee vindt om eerst waarschuwborden en later flitspalen te plaatsen, zegt hij dat dat zeker een optie is en hij is benieuwd naar wat de wethouder hierover zegt. Op een vraag van mevrouw **Passier** (VOLT) over hoe het zit met handhaving van de 30 kilometerzones zegt hij dat die zones daar echt op moeten worden ingericht en dat daarna handhaving nodig is. Op een vraag van mevrouw **Passier** (VOLT) of hij vindt dat bij de planning voor herinrichting ook rekening gehouden moet worden met de **KRO**-maatregelen, antwoordt hij bevestigend en zegt dat zijn fractie daar in het verleden ook aandacht voor heeft gevraagd. Op de fietspaden rijden steeds meer soorten fietsen met verschillende snelheden en hij vraagt hoe de wethouder daarnaar kijkt en of zij fietsers ook op hun snelheid wil wijzen. Op een vraag van mevrouw **Assen** (PvdA) of spreker ook wil dat de maximumsnelheid voor zowel auto's als op de fietspaden teruggebracht wordt naar 30 km/h, zegt hij dat er op fietspaden vaak erg hard wordt gereden. Op een vraag van de heer **Van den Enk** (Student&Starter) hoe de VVD de snelheid wil verlagen, zegt hij dat dat lastig is, omdat fietsen geen kenteken hebben. Hij zou graag zien dat er met bezorgdiensten afspraken worden gemaakt over verkeersveiligheid, maar vraagt zich wel af wanneer hierop actie wordt ondernomen.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA) sluit zich aan bij de woorden van de heer De Pagter over de recente ongevallen. Zij vindt dat bij herinrichting de verkeersveiligheid op nummer 1 moet staan en stelt voor om vaker zebrapaden aan te leggen. Zij wijst op gevaarlijke situaties zoals aan de **Platenlaan** waar fietsers elkaar moeten kruisen bij het passeren wat om problemen vraagt. Zij denkt dat bij het aanleggen van racebanen, zoals zij de plannen voor de Maliebaan en de Weerdsingel noemt, onvoldoende aandacht is voor de verkeersveiligheid. Zij vraagt naar de plannen op het industrieterrein van Lage Weide en wijst op de gevaarlijke T-splitsing bij het Centraal Station en vraagt waarom deze niet veiliger is ingericht. Zij wijst ook op het gedrag in het steeds drukker wordende verkeer en merkt op dat mensen vaak schelden en toeteren. Ze maakt zich zorgen om dit gedrag en ook om de mate waarin mensen met elkaar rekening houden. Zij zou graag zien dat er handhaving komt voor fietsers die harder gaan dan 26 km/h en dat er regels worden opgesteld voor de snelheid op fietspaden. Ze roept op om signalen van inwoners serieus te nemen, omdat daarvoor te weinig aandacht in de plannen van de gemeente is. Zij wijst op de situatie bij de Johan Wagenaarkade waar een ontsluitingsweg is weggehaald, terwijl de buurt dat niet wilde. De verkeerssituatie op 't Goylaan zorgt al jaren voor grote zorgen bij buurtbewoners. Er zijn weliswaar investeringen gedaan, maar op deze plek zijn nog nooit zo veel ongelukken geweest als in 2022. Het wordt wel de meest onveilige plek in de stad genoemd en daarom zal daar opnieuw een verkeersonderzoek worden gehouden. Op een vraag van de heer **De Koning** (D66) of zij het met hem eens is dat het bij 't Goylaan niet alleen om de rotonde, maar om de hele straat gaat, antwoordt zij bevestigend, maar zij maakt zich zorgen, omdat het principe van het nieuwe kruispunt nu ook elders wordt toegepast en zij vindt dat geen goed idee. Ook maakt zij zich zorgen om drukke tweerichtingsfietspaden waar met grote snelheid wordt gereden en zij denkt dat dat niet werkt. Zij vraagt de wethouder of deze niet tot de conclusie moet komen dat het experiment met het verkeersplan ten koste is gegaan van de verkeersveiligheid in Hoograven.

De heer **De Pagter** (VVD) meldt dat de heer Bosch van de PVV zich voor vanavond heeft afgemeld vanwege een bruiloft.

5 Mevrouw **Alblas** (CU) is het eens met de heer De Pagter over de ongevallen. Het valt op dat in het hele land de ongevallen toenemen. Zij denkt dat dit twee oorzaken heeft, namelijk te hoge snelheid en het gedrag en zij denkt dat daar interventies op gepleegd dienen te worden en vraagt of de wethouder dat wil toezeggen.

10 Mevrouw **Zwinkels** (CDA) vindt het verlagen van de snelheid goed, maar ook de inrichting van de weg draagt bij aan de verkeersveiligheid. Ze vraagt of de ChristenUnie het met haar eens is dat dit in de afgelopen jaren te mager is uitgevoerd.

15 Mevrouw **Alblas** (CU) is het met haar eens dat de inrichting van de straat op de maximumsnelheid belangrijk is, maar ze vindt het lastig om het tweede deel van de vraag te beantwoorden, omdat zij pas sinds vandaag portefeuillehouder van dit onderwerp is en zich eerst nog meer hierin wil verdiepen.

De **voorzitter** meldt dat er van de fractie van EenUtrecht ook een afmelding is binnengekomen.

20 Mevrouw **Assen** (PvdA) vervangt vanavond haar collega. Zij betreurt de dodelijke ongelukken en zegt dat de impact groot is. Het punt over de verkeersveiligheid leeft in de stad en de oorzaken van de ongevallen worden onderzocht. Ze vindt het belangrijk dat dat gebeurt en dat er maatregelen getroffen worden. Met betrekking tot de Vleutenseweg vraagt zij wanneer er iets wordt teruggekoppeld aan de indieners van de petitie. Zij vraagt de wethouder hoe het zit met
25 hulpdiensten en het niet kunnen plaatsen van drempels op de hoofdroutes. Zij vraagt ook hoe het mogelijk is dat de plekken waar de dodelijke ongelukken gebeurd zijn niet op de lijst met 15 toplocaties staan en wil weten hoe flexibel de plannen zijn en of er ad hoc maatregelen genomen kunnen worden. Op een vraag van mevrouw **Zwinkels** (CDA) of zij ook vindt dat er een lijst moet komen van bijna-ongelukken, zegt zij het daarmee eens te zijn en ze vraagt de wethouder of dat mogelijk is. Het valt haar op dat jongeren tussen 15 en 21 jaar vaak slachtoffer zijn van een verkeersongeval. Zij vraagt wat het specifieke beleid voor deze jonge deelnemers is en of het onderwijs erbij betrokken kan worden. In woonwijken wordt vaak hard gereden en vaak zijn er ongevallen met bromfietsen met bestuurders van 16-19 jaar. Zij vraagt welke maatregelen daarvoor genomen kunnen worden. Zij constateert dat het inwoneraantal in Utrecht groeit en
35 verzoekt daarom ook om aandacht voor de voetgangers; vaak zijn er, daar waar wel fietspaden liggen, geen voetpaden en ze vraagt wat de ambitie voor de voetgangersnetwerken is en hoe het zit met de oversteekbaarheid. Zij wil ook weten of verkeersveiligheid bij herinrichting prioriteit heeft en of er wellicht een campagne kan worden opgestart over de toenemende verkeersonveiligheid op fietspaden. Zij zou graag zien dat er op fietspaden een maximumsnelheid van 30 km/h geldt en vraagt of de maximumsnelheid op specifieke plekken ook beperkt kan worden. Zij denkt dat veel
40 bijna-ongelukken ook belangrijk zijn voor het veiligheidsgevoel en ze roept het college op om actief op zoek te gaan naar andere maatregelen. Op een vraag van de heer **De Pagter** (VVD) of zij het een goed idee vindt om het advies van de ANWB voor een maximumsnelheid van 25 km/h op fietspaden onder de aandacht te brengen in Den Haag, antwoordt zij bevestigend. Zij wijst erop dat dit niet alleen in Utrecht speelt. Zij vraagt de wethouder wanneer mobiele flitspalen wellicht een optie zijn.

De heer **Van den Enk** (Student&Starter) staat stil bij de drie ongelukken met dodelijke afloop en betuigt zijn medeleven aan de nabestaanden. Er wordt hard gewerkt aan de verkeersveiligheid in
50 Utrecht, maar dit blijft een lange en hobbelige weg. Er liggen weliswaar rapportages van de politie en er is een gevaaranalyse opgesteld, maar hij denkt dat de cijfers van de politie maar een gedeeltelijk beeld schetsen, omdat hij de bijna-ongevallen mist. Hij vraagt hoe deze gemonitord worden en of de wethouder het met hem eens is dat monitoring door de politie niet geheel dekkend is voor de verkeersveiligheid in Utrecht. Hij vraagt hoe monitoring nog accurater kan verlopen en zou ook graag zien dat het laagdrempeliger wordt om meldingen te maken van
55 gevaarlijke verkeersomstandigheden. Hij refereert aan de kruisingen op de 't Goylaan en de Marnixlaan waar rotondes de situatie zouden moeten verbeteren; het verkeer loopt daar echter niet soepel en er is een hoog risico op ongevallen, omdat de regels daar afwijken en gebruikers de verkeerssituatie vaak onduidelijk vinden. Hij vraagt de wethouder wat de functie van de rotondes
60 is, of deze effect sorteren en of ze de situatie veiliger maken.

De heer **De Koning** (D66) zegt dat de cijfers in Utrecht een wisselend beeld geven. In de afgelopen jaren was er een daling van het aantal ongevallen met gewonden, maar de materiële schade was juist toegenomen en inmiddels zijn er ook enkele dodelijke slachtoffers te betreuren.

5 Zijn fractie ontvangt regelmatig berichten van inwoners over onveilige verkeerssituaties. Zijn fractie steunt het college in de aanpak dat daar waar verkeersongevallen plaatsvonden, die plekken ook worden aangepakt. Op een vraag van mevrouw **Zwinkels** (CDA) hoe D66 wil voorkomen dat men achter de feiten aanloopt, als er niet geluisterd wordt naar signalen van inwoners over het zich veilig voelen, zegt hij dat daarom de onderzoeksresultaten zo belangrijk

10 zijn. De infrastructuur en de drukte veranderen en dat levert nieuwe inzichten op en die moeten worden toegevoegd. Op een vraag van mevrouw **Zwinkels** (CDA) of D66 bereid is om de kennis uit de buurt ook mee te nemen, antwoordt hij bevestigend. Hij sluit zich aan bij het verzoek van de heer Van den Enk om meldingen centraal te registreren. Op een vraag van mevrouw **Passier** (VOLT) wat hij vindt van nieuwe plannen waarbij de buurt zegt dat het gevaarlijker wordt, zegt hij

15 dat het college haar oor te luisteren moet leggen en participatie goed moet toepassen. De raad kan daar heel kritisch op zijn. Op een vraag van de heer **De Pagter** (VVD) wat D66 nu precies vindt, zegt spreker dat meldingen betrekken bij onderzoeken waardevol is, maar dat het beleid gevoerd moet worden op feitelijke onveiligheid. Op een vraag van de heer **De Pagter** (VVD) op welke onderzoeken hij doelt, zegt hij dat het moeilijk is om in een onderzoek duidelijk te krijgen wanneer het bijna misgaat en daarom moet Utrecht varen op de expertise van professionals en het college. Op een vraag van de heer **De Pagter** (VVD) of spreker ook camera's daarbij zou willen inzetten, zegt hij dat dat op sommige locaties kan helpen. Hij vervangt echter zijn collega en heeft op dit punt onvoldoende parate kennis. Hij vindt het belangrijk dat er in Utrecht ook om het centrum heen gefietst kan worden en zijn fractie is blij dat het college een snelheidsbeperking van

20 30 km/h wil invoeren en hij hoopt dat dat daar waar mogelijk kan worden versneld. Zijn fractie staat ook achter een verlaging van de snelheid in woonwijken van 50 naar 30 km/h en vindt dat 30 km/h daar de norm moet zijn. Hij vraagt of er nog laaghangend fruit is als het gaat om het verlagen van de snelheid naar 30 km/h in bepaalde buurten en denkt daarbij aan Hoograven en het gebied ten zuiden van 't Goylaan, omdat daar slechts enkele toegangswegen zijn waar dan wellicht drempels kunnen komen. Hij vraagt wat de wethouder daarvan vindt. Het valt hem op dat er niets in het stuk staat over het verlagen van de snelheid van 30 km/h en 15 km/h in woonerven. Hij vraagt de wethouder welke aanpak het college heeft als buurten dit willen aanvragen en dat geldt ook als men de buurt groener en aantrekkelijker wil maken. Hij zou graag zien dat op wegen waar nu nog 70 km/h mag worden gereden de snelheid verlaagd wordt naar 50 km/h en wijst daarbij op

25 de Biltse Rading/kardinaal De Jongweg richting A27 waar onlangs een dodelijk ongeval plaatsvond. Hij zou graag op het hele traject van 500 m daar de snelheid willen verlagen. Dit geldt overigens ook voor de Martin Luther Kinglaan en het 24 Oktoberplein richting afrit A2. Op een vraag van mevrouw **Zwinkels** (CDA) of zij ook vindt dat, conform signalen uit de buurt, de inrichting daar dan moet worden aangepast en de oversteekplaatsen verlegd, zegt hij dat daar onderzoek naar wordt gedaan en dat de resultaten daarvan afgewacht dienen te worden. Hij vraagt naar de mening van de wethouder. Op een vraag van mevrouw **Zwinkels** (CDA) of hij ook een aanpak op korte termijn wil, antwoordt hij bevestigend. Hij vraagt of de wethouder snelheidsverlaging van 70 naar 50 km/h daar wil onderzoeken. Op een vraag van de heer **De Pagter** (VVD) hoe D66 dat voor zich ziet, stelt hij voor te beginnen met normering en daarna te

30 kijken wat er verder nodig is en of mensen zich daaraan gaan houden. Hij begrijpt dat de VVD zich zorgen maakt en zijn fractie doet dat ook en daarom wil zijn fractie dat daarnaar gekeken wordt. Hij verwijst naar de gerealiseerde Schoolstraat aan de Wijnesteinlaan en vraagt de wethouder wat haar plannen op dit gebied zijn als de resultaten van de pilot positief zijn. Hij zou graag zien dat dit ook bij de andere drie scholen in Tuindorp wordt gerealiseerd en dat dat, bij positieve resultaten,

35 ook elders wordt uitgerold.

Mevrouw **Passier** (VOLT) sluit zich aan bij de woorden van PvdA en CDA over de ongelukken. Zij vindt verkeersveiligheid heel belangrijk en ziet als doelen minder verkeersslachtoffers en een

55 betere beleving van de verkeersveiligheid. Na de coronacrisis is het weer veel drukker op straat en het aantal ongelukken neemt toe. Ze vraagt de wethouder of daar een causaal verband tussen bestaat. Het college zet in op verdichting van de stad, maar de kans op ongelukken neemt daardoor ook toe en ze vraagt de wethouder hoe deze dat ziet en hoe de verwachte drukte meegenomen wordt in de plannen. Zij verwijst naar het verkeersplein bij 't Goylaan en denkt dat de kruising onoverzichtelijker is geworden waardoor er meer gevaarlijke situaties ontstaan.

60 Hoewel het kruispunt na inspraak van bewoners en onderzoek is aangepast, is het nog steeds niet

veilig, maar dit concept wordt nu wel meegenomen als voorbeeld voor andere verkeerspleinen zoals bij de Marnixlaan. Zij vraagt hoe de wethouder daarnaar kijkt. Utrecht wil dan er meer mensen op de fiets gaan rijden, maar sommige fietspaden zijn al heel druk. De bewoners van de Weerdsingel maken zich daarover zorgen en er is een proef bij de Croeselaan om het fietsverkeer af te remmen. Ze vraagt de wethouder in hoeverre dit meegenomen wordt bij plannen voor de toekomst en hoe ervoor gezorgd wordt dat de snelheid omlaag gaat. Op een vraag van mevrouw **Zwinkels** (CDA) of VOLT vindt dat het college er tot nu toe is geslaagd in de snelheidsverlaging, zegt zij dat niet zo goed te vinden. Ze roept op om met elkaar na te denken op welke fietspaden mensen rustiger moeten fietsen en wijst op de Voorstraat, waar het, richting de stad, steeds drukker wordt. Op een vraag van de heer **Van den Enk** (Student&Starter) of spreekster weet dat de Voorstraat juist veel veiliger is geworden, antwoordt zij dat zij de afgelopen week daar fietste en het erg druk vond. Op een vraag van de heer **Van den Enk** (Student&Starter) of zij ook vindt dat geprobeerd moet worden om fietsers te verleiden om niet via de Voorstraat te gaan, zegt zij dat dat het verplaatsen van een probleem is.

De heer **Dekkers** (GL) noemt de verkeersongelukken zeer ingrijpend. Hij is het eens met de gestelde vragen, juist ook omdat de plekken waar deze ongevallen zijn gebeurd in het verleden ook al als onveilig zijn aangeduid. Hij hoopt dat daar op kort termijn maatregelen getroffen kunnen worden. Sinds de coronacrisis is het aantal gereden kilometers toegenomen, maar op de lange termijn neemt het aantal verkeersongelukken af. Hij zou graag zien dat het gedrag van specifieke doelgroepen wordt beïnvloed en vraagt wanneer er nieuwe normen komen, want hij vindt de landelijke ontwikkelingen te langzaam gaan. Met betrekking tot de beleving van veiligheid is hij blij dat er wordt gewerkt aan een standaardmethode en hij vraagt de wethouder wat haar eerste indruk is, waar men aan moet denken en of er ook anderen bij worden betrokken. Zijn fractie vraagt al langer om snelheidsbeperkingen bij wijkontsluitingswegen. Hij wijst op de landelijke discussie over de normen en hij hoopt dat dit Utrecht helpt. Op een vraag van de heer **De Pagter** (VVD) over welke wegen het gaat, zegt hij dat het hem om wegen in een buurt gaat. Hij constateert dat er veel verkeersslachtoffers tussen de 16 en 21 jaar zijn die op een snorfiets rijden en hij vraagt de wethouder wat de effecten van de invoering van de helmplicht per 1 januari 2023 zijn. Hij wil weten welke gedragsveranderingsacties er voor deze doelgroep zijn. Hij denkt dat de verschillende snelheden die er op fietspaden worden gereden een belangrijk oorzaak van het probleem zijn. Zijn fractie ondersteunt het pleidooi om lichte voertuigen een plek op de rijbaan te geven en om een snelheidsbeperking op fietspaden in te stellen en hij vraagt de wethouder naar resultaten. Hij zou graag zien dat er uitbreiding komt van het fietsnetwerk met alternatieve routes, dat de voetganger, qua verkeersveiligheid, op nummer 1 wordt gezet en hij vraagt de wethouder wanneer er een overzicht komt van zaken die aangepakt worden zoals een betere oversteekbaarheid en of de wethouder bereid is om te kijken naar normen, zodat er meer gekozen wordt voor zebrapaden en verhoging van de verkeersveiligheid. Op een vraag van mevrouw **Zwinkels** (CDA) of spreker ook vindt dat er meer geld moet komen voor verkeersveiligheid zegt spreker dat dit wellicht duur is en stelt voor om te proberen om bij werkzaamheden zaken te combineren. Hij betreurt het dat er een beperkt budget is. Op een vraag van mevrouw **Zwinkels** (CDA) of spreker tevreden is met de racebanen die in de afgelopen tijd zijn aangelegd, zegt spreker deze opmerking verre van zich te werpen. Hij denkt dat de snelheid van de auto's in de afgelopen jaren is afgenomen en hoopt dat er door meer alternatieve routes te maken, ruimte kan worden geboden aan fietsers. Vorige week heeft hij met buitenlanders door Utrecht gefietst en zij waren verbaasd over de verbeteringen van de verkeersveiligheid. Hij zegt dat bij herinrichting er systematisch wordt gezorgd voor vermindering van snelheid. Met de vraag van mevrouw **Assen** (PvdA) naar de westelijke Stadsboulevard waar nog steeds, ook na herinrichting, nog te hard gereden wordt en de vraag of GroenLinks ook de resultaten van de inrichting wil monitoren en eventueel bijsturen, is hij het helemaal eens. Hij zou ook graag zien dat de snelheid van bussen wordt beperkt bij gevaarlijke oversteekplaatsen.

De heer **Usta** (DENK) zegt dat voor zijn fractie veiligheid boven alles gaat en hij is blij dat er maatregelen komen ter bevordering van de verkeersveiligheid. Hij vraagt zich wel af in hoeverre het gedrag van bestuurders betrokken wordt bij de invoering van een snelheid van 30 km/h, want hij vreest dat dit kan bijdragen aan onveilig gedrag. Op een vraag van de heer **Van den Enk** (Student&Starter) waar die gedachtegang vandaan komt, zegt hij dat, als mensen zich ergeren aan het verlagen van snelheid, zij gefrustreerd kunnen raken. Op een vraag van de heer **De Koning** (D66) of spreker erkent dat de kans op fataal letsel bij 30 km/h veel lager is dan bij een hogere snelheid, zegt hij het niet over de kans op letsel te hebben, maar over de kans op

ongelukken. Het gaat hem om averechts gedrag dat ontstaat door ergernis, het moeten zoeken van een alternatieve route en dingen doen die niet horen waardoor er gevaarlijke situaties ontstaan. Hij vraagt de wethouder om alternatieven en reflectie.

5 De **voorzitter** schorst de vergadering voor enkele minuten.

De **voorzitter** heropent de vergadering.

10 Wethouder **Van Hooijdonk** heeft een somber gemoed vanwege de ongevallen van de afgelopen tijd. Dit is ongekend voor Utrecht en hartverscheurend, omdat er kinderen bij betrokken waren. Zij heeft een gevoel van onmacht en vindt het verschrikkelijk voor de betrokkenen. Zij heeft echt haar hoofd gebroken over wat hier nu precies gebeurd is. Sinds de coronacrisis is er in Nederland en Utrecht iets aan de hand waar men moeilijk de vinger op kan leggen en ze vraagt zich af wat men kan leren van deze situatie. De cijfers van ernstige ongevallen zijn de laatste vijf jaren
15 omlaaggegaan en zij constateert dat ernstige ongevallen bijna altijd gebeuren op wegen waar 50 of 70 km/h mag worden gelegen gereden. Snelheid heeft hier dus wel degelijk iets mee te maken. Bij ernstige ongelukken gaat het overigens altijd om snelheid en massa. Zij wijst erop dat er in 2014 nog 706 gewonden waren in het verkeer en dat dit er in 2019 nog maar 410 waren. De aantallen zijn dus lager geworden. De gemeente weegt meldingen en het systematisch risico al
20 mee. Er is een lijst met 15 toplocaties waar de Biltse Rading overigens op voorkomt. Ook daarover zijn meldingen ontvangen, maar over de andere twee locaties zijn eerder niet veel meldingen binnengekomen. Er wordt onafhankelijk onderzoek gedaan op verzoek van de bewoners en er volgt ook nog een politieonderzoek. Bij de Vleutenseweg vinden komende week gesprekken plaats met bewoners en dit gebeurt ook bij de Biltse Rading. In Overvecht zullen mensen
25 geschouwd worden en bij alle drie de plekken wordt bekeken welke maatregelen er genomen kunnen worden. Met betrekking tot de systematiek brengt de gemeente de meldingen in kaart. Jaarlijks worden er 3000-4000 meldingen ontvangen en deze worden allemaal in behandeling genomen en iedereen krijgt antwoord. De meldingsbereidheid verschilt per plek, maar het is ook belangrijk dat er daarnaast gebruik gemaakt wordt van objectieve systemen. Met name
30 oversteekplekken op 50 en 70 km/h wegen zullen in kaart worden gebracht en daarbij zal naar de risico's worden gekeken. Op een vraag van de heer **De Pagter** (VVD) hoe vaak een en ander wordt teruggekoppeld aan de raad antwoordt zij dat er twee keer per jaar een voortgangsrapportage gegeven wordt, maar wellicht komt er ook nog een aparte brief. De volgende voortgangsrapportage zal voor de zomer van 2023 komen. Het college vindt vooral de
35 aanpak van de snelheid belangrijk. Gedrag beïnvloeden is notoir ingewikkeld, want ook campagnes voor gedragsverandering zijn lastig. De combinatie van hulpdiensten en drempels en bussen noemt zij een uitdaging en daar zal expliciet onderzoek naar worden gedaan. Op een vraag van mevrouw **Zwinkels** (CDA) of er wellicht nog gesproken kan worden met de concessiehouder over het aanpassen van de rijtijden zegt zij dat ze daar nog op terugkomt. Er
40 worden wel gesprekken gevoerd met de busmaatschappijen en dan is het een kwestie van geven en nemen. Drempels zijn voor bussen overigens erg ingewikkeld en oncomfortabel voor de reizigers. Op een vraag van de heer **Dekkers** (GL) of er aandacht is voor verlaging van de snelheid bij oversteeksituaties als er gesproken wordt met OV-uitvoerders, durft zij niet te zeggen, maar dit lijkt wel ingewikkeld. Zij noemt de bijna-ongevallen lastig, maar deze worden wel meegenomen bij de meldingen. Af en toe wordt er ook geschouwd of worden er camera's
45 opgehangen en dat helpt echt, want dan kunnen de experts ook meekijken. Bij herinrichting is verkeersveiligheid een randvoorwaarde en eventueel wordt dit ook extern getoetst. Met betrekking tot data zegt zij dat de politie niet alles monitort. Daarom moeten alle gegevens bij elkaar worden gesprokkeld en deze komen ook vaak vanuit verzekeraars en zorgaanbieders. Daarbij speelt privacy ook nog een belangrijke rol. Daarnaast speelt ook nog dat de cijfers van de laatste jaren niet goed zijn doorgekomen vanwege ICT-problemen, maar waarschijnlijk komt er nog een
50 herstelactie over 2021. Op een vraag van de heer **Van den Enk** (Student&Starter) of het mogelijk is dat de gegevens zowel bij elkaar worden gesprokkeld als dat er een loket wordt geopend om deze binnen te krijgen, zegt de wethouder dat dit al mogelijk is via diverse kanalen. Zij denkt niet dat nog een apart meldpunt opzetten zinvol is. Wel vindt ze het belangrijk dat alle data op een rij worden gezet, zodat er een goed beeld ontstaat. Zij wijst erop dat de drukste plekken in Utrecht niet altijd de gevaarlijkste zijn en dat het niet zeker is dat elektrische fietsen tot meer ongelukken hebben geleid, omdat er nu eenmaal ook steeds meer elektrische fietsen rijden. Zij meldt de VVD dat het goed gaat met de pilot met de boa's. Dat wordt ook bij het Rijk zo ervaren, maar justitie en
60 OM zijn heel huiverig om bevoegdheden te delen, maar het college zet daar wel op in. Met

betrekking tot de flex-flitspalen zijn de locaties Stadsbaan en Vleutensebaan doorgegeven en de Proostwetering, Atoomweg en 't Goyplein voor de vaste flitspalen. Ze wijst er overigens wel op dat het OM hierop heel kritisch is vanwege de hoeveelheid werk en dat de gemeente een en ander moet onderbouwen. De gemeente gaat overigens niet zelf over de handhaving; het OM weegt dat.

5 Zij wijst erop dat op de singels geen drempels kunnen worden aangelegd vanwege overlast van de trillingen. Op fietspaden rijden tegenwoordig veel verschillende soorten fietsen. Het college vindt het belangrijk dat de snelheid op de fietspaden naar beneden gaat en daar wordt echt een discussie over gevoerd. De gemeente kan echter zelf geen regels stellen, omdat deze er niet over gaat, maar bepleit wel veel mogelijkheden. Geprobeerd is om het gedrag te beïnvloeden door

10 feedback, belijning, maar de gouden formule is nog niet gevonden. Op een vraag van mevrouw **Zwinkels** (CDA) wanneer de raad weer wordt geïnformeerd over de regels en de toestemmingen vanuit het Rijk, antwoordt zij dat dat in de volgende voortgangsrapportage zal gebeuren en vervolgens kan de raad daar het gesprek over voeren. Op een vraag van de heer **De Pagter** (VVD) of er zoveel mogelijk fietsers naar de rijbaan kunnen worden verplaatst en hoe de

15 gemeente omgaat met opgevoerde e-bikes die op het fietspad rijden, zegt de wethouder dat dat lastig te controleren is. In de Tweede Kamer is hierover wel een motie aangenomen, maar dat ligt heel ingewikkeld. Het probleem speelt echter wel degelijk. Met betrekking tot bezorgdiensten kan er alleen gesproken worden met werkgevers met als doel het gedrag aanpassen en het personeel cursussen geven. Bij de inrichting van de weg wordt zoveel mogelijk rekening gehouden met de

20 snelheid en ook wordt het netwerk zo groot mogelijk gemaakt, zodat er snelle en langzame routes mogelijk zijn. Het neerleggen van asfalt of klinkers als snelheidsbeperking is niet echt doorslaggevend, omdat dit slechts 2 à 3 km/h scheelt. Met betrekking tot jongeren en brommers zegt zij dat er bovengemiddeld veel slachtoffers in deze categorie vallen. Bijna alle scholen in Utrecht doen mee aan het verkeersexamen en Utrecht doet mee met landelijke campagnes over

25 het gebruik van mobiele telefoons, alcohol en drugs in het verkeer, maar jongeren zijn neurologisch gezien nog niet helemaal klaar en kunnen daardoor slecht risico's inschatten. In wijken waar in het verleden de auto centraal stond, wordt veel gedaan aan herinrichting en het vervangen van de riolering en in Overvecht staat de verkeersveiligheid op nummer 1. Met betrekking tot de schoolstraten zegt zij dat, als de pilot goed gaat, deze zal worden uitgebreid. Op

30 een vraag van de heer **De Koning** (D66) of die uitrol al klaarstaat, zegt zij dat er twee begrippen zijn, namelijk schoolstraten en schoolzones. Als het gaat om schoolstraten dan nemen de scholen zelf initiatieven. De gemeente zorgt voor de schoolzones en dat zijn er 3-5 per jaar. Zij vindt dat de voetgangers een goede plek in het verkeer moeten krijgen en dat gebeurt ook bij herinrichting. Men is nu bezig met een voetgangersprogramma waarbij de grote knelpunten worden bekeken,

35 de normen worden geformuleerd en er een voetgangersnetwerk wordt aangelegd. Vanwege de verkeersveiligheid zal allereerst gekeken worden naar de drukste wegen. Op een vraag van mevrouw **Assen** (PvdA) of dat een geld- of een capaciteitskwestie is, antwoordt zij dat het om beide gaat, maar bij herinrichting moet alles op orde zijn. Bij bestaande situaties waar geen projecten zijn, is dat echter wel ingewikkeld. Met betrekking tot de oproep van de heer Dekker over zebra's en schijnveiligheid zegt zij dat dat een ingewikkelde vraag is en dat zij die schriftelijk zal beantwoorden. Op een vraag van de heer **Dekkers** (GL) of er sprake is van normvervaging als bepaalde maatregelen niet getroffen worden, zegt zij van mening te zijn dat dat niet zo is. Als iets

40 meer onveiligheid en dus slachtoffers oplevert, neemt zij dat niet over; zij zal deze vraag nog schriftelijk beantwoorden. Met betrekking tot het laaghangend fruit zegt zij dat het meeste al geplukt is, maar wellicht kan er nog wel in Rijnsweerd gekeken worden wat daar nog mogelijk is. In Hoograven ligt de snelheid net iets te hoog, maar daar staat onderhoud in de planning en dan kan dit meegenomen worden. Met betrekking tot de woonerven wordt bij herinrichting steeds afgewogen of zaken kunnen of niet. Zij zal de vraag over het loket meenemen en een

45 snelheidsverlaging van 70 naar 50 km/h in de buurt van de Biltse Rading ligt al op tafel. Zij wijst erop dat een lage snelheid altijd veiliger is dan een hoge snelheid. M.b.t. de norm van de wijkontsluitingswegen zal in juni door het ministerie worden gepubliceerd. Als veilige ontsluitingswegen in Utrecht zijn de Kanaalstraat, de Amsterdamsestraatweg en de singels naar boven gekomen. Zij zou graag zien dat er op de singels de snelheid van 50 naar 30 km/h teruggaat, omdat dat de veiligheid ten goede komt. Met betrekking tot onderzoek naar de

50 verkeersveiligheid op 't Goylaan zegt zij dat daar eigenlijk camerabeelden nodig zijn om er de vinger op te kunnen leggen. Zij vermoedt dat een fietspad waarop in twee richtingen wordt gereden lastig is voor automobilisten. Met betrekking tot Lage Weide zegt zij dat de gemeente daar een financiële impuls wil geven en wellicht kan ze hierover in de volgende vergadering al meer zeggen. Zij verzoekt mevrouw **Zwinkels** (CDA) om observaties aan te leveren over het

60 stationsgebied, zodat zij die kan meenemen.

De **voorzitter** vraagt of er nog gemiste vragen zijn.

5 De heer **Dekkers** (GL) mist nog het antwoord op zijn vraag over het standaardinstrument dat in de brief genoemd werd.

Wethouder **Van Hooijdonk** zegt dat de gemeente in de standaard aanpak ook de bewoners wil bevragen.

10 De heer **De Pagter** (VVD) mist het antwoord op zijn vraag of mobiele flitspalen ook door de gemeente zelf aangeschaft kunnen worden.

Wethouder **Van Hooijdonk** zegt dat dit aan het OM gevraagd kan worden. Zij neemt dit mee in de gesprekken en komt erop terug in de volgende voortgangsrapportage.

15 De **voorzitter** vraagt of dit punt in de raad dient te worden geagendeerd.

Mevrouw **Assen** (PvdA) wil dat nog met haar fractie overleggen.

20 De **voorzitter** schorst de vergadering voor enkele minuten.

De **voorzitter** heropent de vergadering.

9. Raadsbrief Verblijfsplekken voor jongeren

25 De **voorzitter** geeft een toelichting op het agendapunt.

Mevrouw **Stylianou** (D66) heeft van diverse kanten al gehoord dat jongeren graag ontmoetingsplekken willen hebben. Zij sprak onlangs een meisje bij het station dat al twee keer was weggestuurd en aangaf het gevoel te krijgen dat zij er niet mag zijn. Zij vindt het pijnlijk om te constateren dat jongeren kennelijk dat gevoel hebben. Na de coronacrisis is de eenzaamheid onder jongeren gestegen en daarom denkt zij dat dergelijke locaties broodnodig zijn. Ze vindt het jammer dat beleid op dat gebied ontbreekt of erg versnipperd is en daarom vraagt zij om een duidelijke uitspraak van de raad, zodat het college steun krijgt om het aantal ontmoetingsplekken uit te breiden. Zij denkt dat er twee mogelijkheden zijn, namelijk plekken realiseren in bestaande wijken en plekken realiseren in nieuwe wijken. Zij verwijst naar de beleidsnota 'Geef jeugd de ruimte' uit 2009 en roept op een en ander niet te laten ondersneeuwen bij nieuwe wijken. Zij vraagt de wethouder of aanvragen op dat gebied gestimuleerd kunnen worden en of een en ander gecentraliseerd kan worden. Ook zou ze graag zien dat aanvragen alleen om zwaarwegende redenen niet door kunnen gaan. Op een vraag van mevrouw **Assen** (PvdA) welke dat dan zijn, zegt zij dat iets niet moet worden afgewezen, omdat bewoners bang zijn dat er overlast ontstaat. Op een vraag van mevrouw **Zwinkels** (CDA) hoe het zit met overlast en waarom het meisje werd weggestuurd, zegt zij dat het gesprek heel belangrijk is om problemen weg te nemen. Zij vraagt de wethouder of dit bekender kan worden, zodat er meer aanvragen komen en of er een programma jongeren kan komen en ze wil van de raad weten hoe deze dit ziet. Zij denkt dat het belangrijk is dat duidelijk wordt welke afdeling binnen de gemeente verantwoordelijk is voor het proactief aanleggen van jongerenontmoetingsplekken, dat aanvragen voor jongerenontmoetingsplekken meer gestimuleerd moeten worden en, als de norm niet gehaald wordt, dat wordt voorgelegd aan de raad. Op een vraag van de heer **Van den Enk** (Student&Starter) of er ook culturele jongerenontmoetingsplekken kunnen komen, zegt zij dat een tof idee te vinden. Zij vraagt de wethouder naar de status van een jongerenontmoetingsplek in het Archeologiepark.

55 Mevrouw **Assen** (PvdA) vraagt welke plek jongeren in de stad verdienen en hoe ervoor wordt gezorgd dat jongeren zich welkom voelen in de stad. Zij realiseert zich dat een buurt niet altijd op een plek voor jongeren zit te wachten en zij vindt dat er ook plekken binnen moeten komen. Zij verzoekt de wethouder een en ander onder de aandacht te brengen van de jeugd. Ze vraagt wie hier nu eigenlijk op stuurt en zij denkt dat jongeren zitten te springen om een plek. Zij wijst op de Geuzenwijk waar eerder een plek was die weer is weggehaald. De overlast is toegenomen en zij vraagt of er inspraak van jongeren kan komen en of er buiten de gebaande paden om kan worden

gedacht. Zij verzoekt de wethouder een integrale visie op te stellen op jongeren en hoe zij binnen en buiten een plek kunnen krijgen in de stad.

5 De heer **De Pagter** (VVD) vindt investeren in plekken voor jongeren belangrijk. Het afgelopen jaar is er wel een inhaalslag gemaakt in Leidsche Rijn en Vleuterweide en het is hem opgevallen dat omwonenden vaak heel kritisch daar tegenover staan. Hij vraagt wat het college doet om met jongeren in gesprek te gaan en te zorgen dat die plekken er komen. Hij vindt wel dat, als die plekken er eenmaal zijn, de gemeente ook contact moet houden met de jongeren.

10 De heer **Van den Enk** (Student&Starter) vindt het belangrijk dat jongeren elkaar in de openbare ruimte kunnen ontmoeten en kunnen sporten. Hij vraagt of de wethouder het belang van een jongerenontmoetingsplek in de openbare ruimte erkent en hoe deze weet dat er jongerenontmoetingsplekken verdwijnen. Hij roept op ook na te denken over de mogelijkheden die Utrecht op dat gebied heeft, want momenteel is er te weinig ruimte voor jongeren. Hij vraagt naar
15 de visie van de wethouder, wat jongeren zelf van deze plekken vinden en hoe de wethouder in het participatietraject een plek wil geven aan jongeren. Het feit dat bewoners bang zijn voor overlast noemt hij een spanningsveld en dit werkt niet goed voor de ontwikkeling van de omgeving. Daarom roept hij op om de mensen bij elkaar te zetten, zodat er meer begrip komt voor elkaar. Hij zou graag zien dat er een goede definitie komt van een jongerenontmoetingsplek en vraagt de
20 wethouder of hij het met hem eens is dat bushokjes geen geschikte jongerenontmoetingsplek zijn, ook niet als ze als zodanig bestempeld worden.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA) vindt jongerenontmoetingsplekken heel belangrijk en zegt dat het gevaar van overlast niet overdreven moet worden. Met betrekking tot de brief van het college, die nogal versnipperd was, zegt zij dat zij liever een integraal overzicht zou willen hebben. Zij vraagt
25 de wethouder ook hoe het financieel zit en roept op om te gaan samenwerken met de stichting JOU en met scholen en jongeren. Zij wil het graag laagdrempelig houden. Ze doet de suggestie om een jongerenraad op te richten en vraagt wat het college daarvan vindt. Op een vraag van mevrouw **Stylianou** (D66) of zij een jeugdpanel bedoelt, zegt zij te denken aan een apart gremium. Het valt haar op dat er wel basketbalveldjes zijn, maar dat deze vaak slecht
30 onderhouden worden; wellicht kan met jongeren worden overlegd of de kwaliteit daarvan verbeterd moet worden. Op een vraag van de heer **Van den Enk** (Student&Starter) of er een verbinding gemaakt kan worden met het democratieprogramma, zegt zij dat op zich een goede suggestie te vinden, maar op die manier bereik je slechts een beperkte groep. Het is beter dat de
35 gemeente zelf naar buiten gaat.

Mevrouw **Passier** (VOLT) vindt buiten spelen en buiten elkaar ontmoeten heel belangrijk voor jongeren en hun ontwikkeling. Daar moet dan ook wel ruimte voor zijn en het is fijn dat de gemeente hierin een rol wil spelen. Ze is blij met de gedane oproepen en roept op het gesprek
40 daarover te blijven voeren. Zij vraagt hoe ervoor gezorgd kan worden dat de hele groep jongeren wordt meegenomen en niet alleen kwetsbare jongeren die via de stichting JOU bereikt worden. Zij vraagt ook of er plekken voor jonge kinderen komen en of de overlast in kaart wordt gebracht, wat daarvan de conclusies zijn en hoe deze meegenomen kunnen worden bij de ontwikkeling van nieuwe locaties. Zij vindt het belangrijk dat sport voor iedereen bereikbaar is en ze is blij met de
45 doelen die opgesteld zijn en met het participatietraject. Zij vraagt de wethouder wat een ideale ontmoetingsplek nu echt nodig heeft, hoe ervoor kan worden gezorgd dat de locaties voor alle jongeren bereikbaar zijn en of er gekeken wordt naar inclusiviteit van de locaties, zodat deze bijvoorbeeld per rolstoel bereikbaar zijn.

50 Mevrouw **Hornsveld** (GL) citeert enkele uitspraken van Socrates van vele honderden jaren geleden. Haar fractie roept op jongeren te steunen en wijst erop dat er wel verschillen per buurt zijn. De straat speelt een belangrijke rol bij de ontwikkeling van jongeren en haar fractie heeft in de afgelopen vier jaar meer aandacht gevraagd voor een plek voor jongeren in de Geuzenbuurt en de Betonwijk. Ze vindt het jammer dat er geen mensen te vinden zijn die in samenwerking met JOU
55 zich willen inzetten voor jongerenontmoetingsplekken en vraagt de wethouder hoe dat komt. Zij vindt het belangrijk dat er in de stad plek gemaakt wordt voor jongeren en zegt dat dat vanaf de tekentafel meegenomen moet worden. Het valt haar op dat er in Utrecht meer parkeerruimte is dan jongerenontmoetingsplekken, maar destijds is toegezegd dat er meer ruimte zou komen voor kinderen en jongeren. Zij wijst op een amendement over de speelvisie dat eerder is aangenomen

en vraagt hoe het staat met de 5%. Zij wijst nog op het taalgebruik in de raadsbrief en verzoekt om voortaan in plaats van over stakeholders, te praten over betrokkenen of belanghebbenden.

Mevrouw **Alblas** (CU) benadrukt dat zij rolstoeltoegankelijkheid erg belangrijk vindt.

De **voorzitter** schorst de vergadering voor enkele minuten.

De **voorzitter** heropent de vergadering.

Wethouder **De Vries** bedankt de raadsleden voor de agendering en vindt dit een goed voorbeeld van de beoogde rol van een commissie. Het is goed dat in de commissie het gesprek met elkaar wordt gevoerd en dat bekeken wordt welke winst er te behalen valt. Op de vraag hoe men omgaat met jongeren in de stad denkt hij dat er eerst een pedagogische visie nodig is. Het is belangrijk dat samen met bewoners wordt bekeken wat de jongeren van Utrecht doen. In het verleden heeft hij vaak gezien dat er vrees was voor overlast. Hij denkt dat veiligheid belangrijk is voor de verblijfsplekken en misschien kan er vanuit de jeugd en de openbare ruimte gekeken worden hoe een en ander kan worden gefaciliteerd. Het is belangrijk dat jongeren in hun eigen wijk erbij worden betrokken en daarom roept hij op om samen met jongeren, jongerenwerkers en bewoners het pedagogisch pad te bewandelen en te bekijken hoe men een en ander voor zich ziet. Hij zou graag per wijk een beeld willen hebben om vervolgens te kunnen bekijken hoe een en ander wordt uitgevoerd en hij wil dat graag grondig doen. Op een vraag van mevrouw **Assen** (PvdA) wat de definitie van de jongerenontmoetingsplekken is en of het alleen daarom gaat zegt hij dat er al wel verblijfplekken voor jongeren in de stad zijn, maar als het specifiek gaat over een jongeren ontmoetingsplek, dan is er onduidelijkheid. Op een vraag van mevrouw **Assen** (PvdA) of er ook gekeken wordt naar plekken binnen zegt de wethouder dat de jongerenontmoetingsplek een plek buiten is. Er is al beleid gemaakt voor plekken binnen en daarin staat dat binnen 1000 m er een plek voor jongeren moet zijn. Hij stelt voor om in Q2 van 2024 de raad per brief te informeren om daarna een volgende stap te zetten. De financiering is overigens heel belangrijk; er is geen pot met geld, maar een aantal van deze plekken wordt wel gefinancierd. Ook moet over verschillende manieren worden nagedacht. Op een vraag van mevrouw **Hornsveld** (GL) of de wethouder het over sportcabines heeft, omdat daar goede ervaringen mee zijn, zegt hij dat het goed is om die ook mee te nemen, maar dat hij graag samen met jongeren wil nadenken over een invulling. Op een vraag van mevrouw **Stylianou** (D66) of het gaat om plekken uit de speelnorm of om nieuwe plekken zegt hij dat het niet over de bestaande norm gaat, maar om een aantal plekken in de buitenruimte waarover hij samen met jongeren wil nadenken. Op een vraag van mevrouw **Assen** (PvdA) of plekken voor binnen gerealiseerd kunnen worden in bestaande buurthuizen zegt de wethouder dat er over locaties gesproken kan worden. Op een vraag van mevrouw **Assen** (PvdA) om integraliteit bij binnen- en buitenplekken zegt de wethouder dat het gaat om een drietrapsraket waarbij eerst visie, vervolgens realiteit en vervolgens haalbaarheid worden meegenomen.

Wethouder **Schilderman** zegt dat de openbare ruimte van iedereen is en dat de speelvisie vorig jaar is vastgesteld. Daarin staat echter geen norm voor jongerenontmoetingsplekken. De sportcontainers zijn onderdeel van de visie speelruimte. Met het coalitieakkoord is er geld vrijgekomen voor spelen en sporten in de openbare ruimte en dat is de norm. Op een vraag van mevrouw **Stylianou** (D66) of jongeren ook betrokken worden bij speelscaans, antwoordt de wethouder bevestigend en zij verwijst naar de visie. Op dit moment zijn er 30 jongerenontmoetingsplekken en zij zou het een goede zaak vinden als er ook een jongerenontmoetingsplek komt in het Archeologiepark. Daarover kan wellicht in de buurt al gesproken worden. Daarnaast zullen er extra beheermaatregelen komen en een evaluatie. Met betrekking tot de financiering zegt zij dat daar in het coalitieakkoord geld voor is vrijgemaakt. De realisatie van jongerenontmoetingsplekken gebeurt vaak vanuit verschillende budgetten.

Wethouder **De Vries** zegt dat er al vragen zijn gesteld over de Geuzenwijk. Partners en vrijwilligers organiseren daar wekelijks activiteiten voor jongeren en het aantal jongeren in het **COB**-gebouw is toegenomen. Men is ook bezig met vernieuwingen aan het Zwarte Plein en daar kan wellicht ook een jongerenontmoetingsplek worden gecreëerd. Op een vraag van mevrouw **Assen** (PvdA) of er op het Zwarte Plein verschillende varianten gerealiseerd zouden kunnen worden, zegt de wethouder dit mee te zullen nemen. Over het oprichten van een jongerenraad zegt hij dat praten met jongeren in hun eigen wijk juist heel belangrijk is. Er is in Utrecht al een stedelijk panel genaamd Young Minds, dat actief meedenkt over stedelijke vraagstukken. Wellicht

kan deze groep hierbij betrokken worden. Op een opmerking van mevrouw **Zwinkels** (CDA) dat zij hoopt dat het idee van een jongerenraad niet te snel overboord wordt gegooid en de vraag of wethouder kan toezeggen dat deze groep hierbij betrokken wordt, zegt de wethouder van mening te zijn dat er niet te veel organen bij betrokken moeten worden. Hij zegt toe dat Young Minds erbij zal worden betrokken en dat het proces in de wijk met de jongeren zelf zal worden gedaan. Op een vraag van mevrouw **Stylianou** (D66) wat er nodig is om het beleid uit 2009 te updaten en of de raad op de hoogte gehouden kan worden van de aanvragen die er binnen komen voor jongerenontmoetingsplekken, zegt de wethouder dit aan zijn toezegging voor Q2 2024 te zullen koppelen. Hij zal dan met een brief komen. Op een vraag van mevrouw **Zwinkels** (CDA) of het initiatieffonds onder de aandacht kan worden gebracht, zegt hij dat het initiatieffonds voor diverse zaken gebruikt kan worden en dat dit er een van is. Op een vraag van de heer **De Pagter** (VVD) wat er in Vleuterweide met de bewoners gebeurt, zegt de wethouder dat op al die locaties een participatieproces loopt en dat de wijkwethouder daar een rol in kan krijgen.

Mevrouw **Hornsveld** (GL) vraagt nog hoe het staat met 5% van de openbare ruimte voor jeugd en jongeren.

Wethouder **Schilderman** zal hierop voor de zomer van 2023 nog reageren.

Mevrouw **Assen** (PvdA) wil graag meer duidelijkheid en vindt Q2 2024 wel erg laat voor een reactie. Zij vraagt of er in de tussentijd gekeken kan worden naar laaghangend fruit om die kansen te benutten.

Wethouder **De Vries** zegt dat de drietrapsraket belangrijk is voor het proces, maar dat laaghangend fruit meteen meegepakt kan worden.

De **voorzitter** constateert dat er twee toezeggingen zijn gedaan, namelijk dat de wethouder de raad zal informeren per brief over de jongerenontmoetingsplekken in de wijken. Dit gebeurt in Q2 van 2024. Verder zal de raad een brief ontvangen over de 5%. Dit zal gebeuren voor het zomerreces van 2023.

De **voorzitter** vraagt hoe de raad dit punt in de raadsvergadering wil bespreken. De fracties van D66, CDA en PvdA overwegen een motie.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA) moet eraan wennen dat het in deze commissie over jeugd gaat.

Wethouder **Schilderman** zegt dat, als het om realisatie gaat, dit hoort bij de openbare ruimte, maar als het om de doelstelling gaat, dit onder jeugd valt.

De **voorzitter** sluit de vergadering om 23.15 uur en wenst de aanwezigen wel thuis.

LIJST VAN TOEZEGGINGEN

Wethouders Schilderman en De Vries zeggen, m.b.t. agendapunt 9, het volgende toe:

De **voorzitter** constateert dat er twee toezeggingen zijn gedaan, namelijk dat de wethouder de raad zal informeren per brief over de jongerenontmoetingsplekken in de wijken. Dit gebeurt in Q2 van 2024. Verder zal de raad een brief ontvangen over de 5%. Dit zal gebeuren voor het zomerreces van 2023.