Verslag openbare ochtendvergadering commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte

Datum	18 april 2024
Locatie	Raadzaal, stadhuis
Verslag door	dhr. J. Eijking (Notuleerservice Nederland)
Vaststelling verslag	

Aanwezigen

Mevr. M. Friele (commissiegriffier), de heer H. Stellinga (voorzitter), mw. L. van Hooijdonk (wethouder), dhr. H. Dijkstra (CDA), dhr. F. Dikkers (GroenLinks), dhr. R. Van der Graaf (ChristenUnie), mw. M. Minnaert (BIJ1), mw. X. Minnaert (PvdD), dhr. C. Nyqvist (Stadsbelang Utrecht) dhr. M. de Pagter (VVD), mw. C. Passier (Volt), mw. K. Steinhart (Stadsbelang Utrecht), de heer L. van Straalen (ChristenUnie, vanaf beantwoording), dhr. M. Talhaoui (PvdA), dhr. M. Usta (DENK), dhr. J. Vasters (D66),

Afwezigen

De heer Bos (Stadsbelang Utrecht).

Verslag openbare vergadering commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte

1. Opening en mededelingen 1
2. Vaststellen agenda....2
3. Vaststellen ingekomen agenderingen 2
4. Verslagen 3
5. Toezeggingen/moties....3
6. Ingekomen stukken 3
7. Voortgangsrapportage programma Mobiliteit en voortgang programma verkeersveiligheid....3
Lijst van toezeggingen ....**Error! Bookmark not defined.**

1. Opening en mededelingen

De voorzitter opent de vergadering om 10.00 uur en heet de aanwezigen en iedereen die meekijkt van harte welkom.
Agendapunt 8 (Initiatiefvoorstel Utrecht Bijenhoofdstad van Europa) gaat niet door, omdat de heer Bos, de indiener van het voorstel, ziek is.

De commissie zal zo een petitie in ontvangst nemen van bewoners met een abonnement op de parkeergarages met uitrit naar de Catharijnesingel over de gevolgen van een dreigende afsluiting van de singel. Deze petitie is onder agendapunt 6 in iBabs geplaatst.

2. Vaststellen agenda

De voorzitter denkt dat het, door het wegvallen van agendapunt 8, mogelijk moet zijn om de vergadering voor de lunch af te ronden.
Hij constateert dat de leden akkoord gaan met de agenda en stelt hem vast.

3. Vaststellen ingekomen agenderingen

De voorzitter deelt mee dat de eerstvolgende vergaderingen gehouden zullen worden op 30 mei, 13 juni en 20 juni. De volgende agendering is binnengekomen: het raadsvoorstel Wijzigingen Wet Gemeenschappelijke Regeling Recreatieschap Stichtse Groenlanden 2024. De voorzitter stelt voor om dit voorstel voor 30 minuten op de vergadering van 30 mei te zetten.

De heer Van der Graaf (ChristenUnie) stelt voor om het agendapunt als A-punt naar de raad te sturen.

De voorzitter constateert dat de heer De Pagter hier niet mee akkoord is. Het raadsvoorstel wordt conform voorstel op 30 mei geagendeerd.
De twee agendering is de raadsbrief ‘Neude wordt stadsplein’. De voorzitter stelt voor dit punt te agenderen voor de commissievergadering van 30 mei voor 60 minuten

Het lid Minnaert (BIJ1) had zelf 60 minuten voorgesteld bij de agendering, maar toen stonden er vijf fracties onder in plaats van acht. 90 minuten lijkt haar nu geschikter.

De heer Vasters (D66) is het hiermee eens en constateert dat ook de heer Talhaoui dat is.

De voorzitter constateert dat de rest van de leden zich hierin kan vinden. Het onderwerp wordt voor 90 minuten op de agenda van 30 mei geplaatst.

De heer De Pagter (VVD) doet graag nog mee met de agendering van dit onderwerp.

De heer Van der Graaf (ChristenUnie) wil de raadsbrief ‘Diverse onderwerpen openbare ruimte’ samen met de antwoorden op de schriftelijke vraag ‘Nieuwe speelplek binnenstad-Noord’. De brief is van 2 april en de antwoorden op de schriftelijke vragen betreffen nummer 14. Het gaat de ChristenUnie om de realisatie, het proces en de voortgang van extra speelplekken in de binnenstad. Daarnaast wil de heer Van der Graaf graag praten over watertappunten. De gemeentelijke spreiding daarvan en de mogelijkheid meer watertappunten te realiseren. PvdA, D66 en Student & Starter hebben zich hier al bij aangesloten. Wanneer het bij deze partijen blijft, is 45 minuten geschikt.

Mevrouw Passier (Volt) wil dit onderwerp graag mede-agenderen.

Mevrouw Steinhart (Stadsbelang Utrecht) wil eveneens mede-agenderen.

De voorzitter constateert dat dit punt is geagendeerd voor de commissievergadering van 30 mei voor 60 minuten.

Mevrouw Passier (Volt) wil een technisch ingestoken rib over water organiseren. Recent is gesproken over de watertransitie en drinkwatertekort in de toekomst. Ze zou graag willen horen wat precies de uitdaging is en wat de uitdaging is van de gemeente hierin. Hierbij zou ze ook externe partijen willen uitnodigen.

De voorzitter constateert dat er meer interesse is en iedereen akkoord is om deze rib te organiseren op 18 juni.

4. Verslagen

De voorzitter stelt vast dat alle aanwezigen akkoord zijn met de verslagen van de commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte 21 maart 2024.

5. Toezeggingen/moties

De voorzitter constateert dat er geen vragen of opmerkingen zijn naar aanleiding van de toezeggingenlijst en stelt deze vast.
Ook over de lijst van moties zijn geen vragen of opmerkingen. De voorzitter stelt deze vast.

6. Ingekomen stukken

De voorzitter deelt mee dat de commissie zojuist de petitie ‘Zuidpoort’ heeft ontvangen. Het voorstel is om deze in handen te stellen van het college. De raad ontvangt een afschrift van het antwoord daarop. De commissie is hiermee akkoord.

De heer De Pagter (VVD) merkt op dat de knip Catharijnesingel ook onderdeel is van de Mobiliteitsagenda, die vandaag op de agenda staat. Hij wil hierover iets vragen aan de wethouder.

De voorzitter antwoordt dat dit mogelijk is.

7. Voortgangsrapportage programma Mobiliteit en voortgang programma verkeersveiligheid

De voorzitter vertelt dat het verbeteren van de verkeersveiligheid een breed gedragen wens is in de raad. De fracties van Volt, UtrechtNu!, Horizon, Partij voor de Dieren, D66, Student & Starter, CDA, PvdA, VVD, ChristenUnie, UtrechtSolidair, EenUtrecht en GroenLinks vragen een debat aan om hierbij expliciet bij stil te staan. Het college informeert de raad elk halfjaar over actuele verkeerscijfers en de voortgang van het programma verkeersveiligheid. De fracties willen die cijfers en de voortgang aangrijpen om te evalueren en waar nodig bij te sturen. Aangezien de voortgangsrapportage programma Mobiliteit en voortgang programma verkeersveiligheid in de toekomst integraal worden aangeboden, is gekozen om deze vooruitlopend daarop nu al gezamenlijk te bespreken. Alle bijlagen bij deze agendering kunnen onderdeel zijn van het debat. Bij het debat zal ook de 'raadsbrief Rotterdamse aanpak verkeersaso's' worden betrokken.

Mevrouw Passier (Volt) stelt de vraag van wie de straat is. De manier waarop de straat gebruikt wordt is van enorm belang voor de samenleving. Het grootste deel van de straat is voor de auto’s, gedeeld met ov, gevolgd door fietsers en voetgangers. Er blijft relatief weinig ruimte over om te verblijven of te spelen. Deze inrichting leidt ook tot onveilige situaties op de weg. Fietsers en voetgangers zijn het meest kwetsbaar, maar dit is pas het geval sinds de opkomst van zwaardere en snellere voertuigen. De fractie van Volt pleit voor meer ruimte voor langzaam verkeer, fietsen en voetgangers, en ov, en minder ruimte voor andere zwaardere en snellere voertuigen. De fractie steunt de lijn van het college om meer straten in te richten voor 30 km/u. Dit vermindert de kans op ongelukken, maar creëert ook een aangenamere leefomgeving. Het verlagen van de snelheid geeft ruimte om te spelen, voor groen en ov. De oplossing ligt niet alleen in het verminderen van autoverkeer, maar ook in het bevorderen van alternatieven als het ov. Als er een goed ov-netwerk is, hebben mensen de auto minder nodig, waardoor de druk op de weg vermindert en de doorstroming verbetert. De gevolgen van zwaardere en snellere voertuigen zijn ook te zien op het fietspad. De verschillen in omvang en snelheid nemen toe. Volt wil dat fatbikes en andere snelle fietsers een plek krijgen op de rijbaan wanneer een maximumsnelheid van 30 km/u geldt. Op welke manier kan er maatwerk worden geleverd, met in het achterhoofd het gegeven dat de landelijke overheid alle soorten fietsen op het fietspad wil houden?

De heer Vasters (D66) vraagt of Volt, behalve fatbikes, ook alle andere e-bikes op de rijbaan wil. Waar ligt de grens?

Mevrouw Passier (Volt) vindt dit een interessante vraag, want er is inderdaad een grijs gebied. Ze durft de grens nu niet scherp te stellen. Experts kunnen hier meer over vertellen. Wat Volt betreft gaan alle elektrische voertuigen naar de rijbaan, mits er een 30 km/u-zone is.

De heer Vasters (D66) denkt dat het nog niet zo eenvoudig is om fatbikes naar de rijbaan te sturen. Deze zijn immers geen aparte categorie. Hier moet meer onderzoek naar verricht worden. Deelt Volt deze opvatting?

Mevrouw Passier (Volt) deelt deze opvatting.

De heer Talhaoui (PvdA) begrijpt dat fatbikes momenteel 25 km/u mogen rijden. Stelt Volt nu voor dat ze eerst 30 km/u mogen en daarna naar de rijbaan moeten?

Mevrouw Passier (Volt) antwoordt dat op een 30 km/u-weg prima 25 km/u gereden kan worden. Daarbij rijden veel fatbikes harder dan 30 km/u-weg. Het gaat er vooral om dat er gestuurd wordt op de grote snelheidsverschillen op het fietspad.

De heer Talhaoui (PvdA) vindt het zorgelijk hoe er nu met de fatbikes omgegaan wordt. 25 km/u is momenteel de maximumsnelheid. Als ze harder rijden, moeten ze van de weg.

Mevrouw Passier (Volt) is het hiermee eens. Wat niet mag, mag niet, maar in de praktijk gebeurt het wel.

De heer Usta (DENK) vraagt of mevrouw Passier ervan op de hoogte is dat bestuurders van fatbikes geen rijbewijs hebben en vaak kinderen zijn. Is het verantwoord om hen op de rijbaan te laten rijden?

Mevrouw Passier (Volt) is hiervan op de hoogte en vindt dat het prima kan.
Bij het verbeteren van de verkeersveiligheid gaat het ook om de vraag welke wegen opnieuw ingericht worden en welke niet. In een toekomstige rapportage over verkeersveiligheid zou Volt graag een heatmap willen, zodat visueel duidelijk wordt wat onveilige plekken zijn. Dat kan helpen bij het verbeteren van de verkeersveiligheid. Kan de wethouder dit toezeggen? Het streven is zo min mogelijk verkeersslachtoffers, het liefst nul. Is de wethouder het met Volt eens dat het herinrichten van de weg nooit mag leiden tot minder veiligheid? Er worden weleens keuzes gemaakt die de veiligheid verminderen, zoals bij de ‘ovonde’ op de Churchilllaan en bij de vervanging van rotondes door kruispunten. De rotonde aan de Weertsingel is veelbesproken. De Vasco da Gamalaan wil de gemeente soortgelijk herinrichten. Waarom wordt gekozen voor een wijziging die de onveiligheid misschien wel vergroot.

De heer Usta (DENK) hoort mevrouw Passier zeggen dat de maximumsnelheid een belangrijke factor is voor veiligheid. Op de Marnixlaan komen de auto’s nauwelijks vooruit, maar er ontstaan toch gevaarlijke situaties, bijvoorbeeld door spoeddiensten die over het fietspad moeten rijden. Wat denkt Volt hiervan?

Mevrouw Passier (Volt) heeft het onderzoek gelezen over de effecten van 30km/u-zones op ov en hulpdiensten. Hier staan interessante aanbevelingen in, juist voor manieren waarop 30km/u werkzaam kan zijn voor ov en hulpdiensten. De gemeente moet kijken hoe deze aanbevelingen meegenomen kunnen worden.

De heer Usta (DENK) vertelt dat in een wijkbericht voor Overvecht stond dat men zelfs naar 15 km/u moest. Is Volt hier ook voorstander van?

Mevrouw Passier (Volt) kent dit wijkbericht niet. In het algemeen vindt ze het van belang dat goed nagedacht moet worden over plekken in de stad waar het goed kan werken om langzamer te rijden. Dit is vooral in woonwijken, waar veel kinderen op straat zijn. Vroeger waren er woonerven

waar dit gold. Dit kan goed werken op bepaalde plekken, maar er zijn ook wegen nodig waarmee je juist goed de wijk in kunt rijden.

De heer Dijkstra (CDA) vindt het ook logisch dat er minder ongevallen zijn als de maximumsnelheid 30 km/u wordt. Toch is het aantal geregistreerde slachtoffers op een 30 km/u-weg 661 en op een 50 km/u-weg 666. Heeft Volt deze cijfers ook gezien. Er zit heel weinig verschil tussen. Is dit meer een principekwestie?

Mevrouw Passier (Volt) antwoordt dat snelheidsverschillen juist veel impact hebben op de afloop van een ongeluk. Boven de 50 km/u is de kans veel groter dat het slecht afloopt.
Volt zou de straat één dag per jaar aan de kinderen willen geven, zodat zij veilig op straat kunnen spelen en niet uit hoeven te kijken voor auto's. Hoe staat de wethouder tegenover één autoloze dag per jaar?

De heer Van der Graaf (ChristenUnie) vindt de autoloze dag een ludiek voorstel. De ChristenUnie staat er positief tegenover. Aan de andere kant zijn de leefstraten er al. Er kan gevraagd worden om een straat tijdelijk af te sluiten. Hoe ziet de Volt de autovrije dag voor zich? Gaat het om alle straten?

Mevrouw Passier (Volt) antwoordt dat de leefbare straten iets anders zijn. Straten worden dan zes weken afgesloten. De impact daarvan is groter. Volt zou de autoloze dag overal willen doen. Er moet wel nagedacht worden over wat er wordt gedaan met bijvoorbeeld hulpdiensten. In het verleden zijn er autoloze dagen geweest in Nederland.

De heer Usta (DENK) vraagt of er op de autoloze dag ook geen fietsen, scooters en fatbikes mogen rijden.

Mevrouw Passier (Volt) antwoordt dat zij in eerste instantie dacht aan alleen auto's.

De heer Usta (DENK) stelt voor om dan ook fietsvrije dag in te voeren.

Mevrouw Passier (Volt) antwoordt dat het op het moment elke dag al autodag is.

De heer Dijkstra (CDA) vindt de autoloze dag een sympathiek idee. De vraag is echter waar dit gehouden wordt. Dacht Volt ook aan A-wegen? Of gaat het om Amelisweerd of juist de binnenstad?

Mevrouw Passier (Volt) wil het in de hele gemeente doen. Het belangrijkste zijn de woonwijken, maar vindt het interessant om te kijken hoe ver men kan gaan. Na één dag zal er al veel kennis opgedaan worden. Het plan is niet nieuw. De gemeente kan leren van ervaringen in het verleden.

De heer Dijkstra (CDA) meent dat wat er in het verleden gedaan is, voortkwam uit een crisis. Dat kan toen niet anders.

Mevrouw Passier (Volt) antwoordt dat er in haar jeugd in een andere gemeente één autoloze dag per jaar was. Dit was een groot feest.

De heer De Pagter (VVD) merkt op dat de tijd veranderd is. Ook op zondag zijn nu alle winkels open. Dit plan zal een grote impact hebben op de lokale economie. Is mevrouw Passier het hiermee eens?

Mevrouw Passier (Volt) antwoordt dat sommige steden delen van de stad autoluw maken en dat dit positief uitpakt voor lokale ondernemers. De voor- en nadelen zullen besproken en afgewogen moeten worden.

De heer De Pagter (VVD) stelt dat een gebied autoluw of autovrij maken iets anders is dan één dag al het autoverkeer weren. Dat zal een enorme impact hebben. Het is iets anders dan een langdurig besluit om in een specifiek gebied minder autoverkeer te laten komen.

Mevrouw Passier (Volt) is het ermee eens dat dit impact zal hebben. Wat Volt betreft komt de autoluwe dag overal. Er zal echter bekeken moeten worden wat werkt en hoe ver de gemeente kan gaan. Ze vraagt het college om dit uit te werken en met een voorstel te komen.

De heer De Pagter (VVD) hoort mevrouw Passier nu zeggen dat het onder voorwaarden moet gebeuren en alleen als het kan. Volgens de VVD kan het gewoon niet.

De heer Dekkers (Volt) vertelt dat hij in de jaren 70 nog gerolschaatst heeft op de A27. Recenter zijn er nog autovrije zondagen geweest, met name in het centrum op koopzondagen. Uit evaluaties bleek dat de ondernemers blij waren met het grote bezoek in de binnenstad. De heer Dekkers heeft een vraag over het dilemma tussen voetgangers en openbaar vervoer. Mevrouw Passier vond dat in het onderzoek mooie suggesties stonden. Een daarvan was om nog minder zebrapaden aan te leggen. Is zij het met de heer Dekkers eens dat dit een slecht idee is en dat de kwetsbare voetganger niet in een nog onveiligere situatie gebracht moet worden door de bus meer snelheid te geven?

Mevrouw Passier (Volt) is het hiermee eens. Ze wil kijken naar de aanbevelingen en dan moeten er afwegingen gemaakt worden. Ook Volt was minder gecharmeerd van de suggestie om minder zebrapaden aan te leggen.

Mevrouw Steinhart (Stadsbelang Utrecht) heeft bij Veilig Verkeer Nederland gewerkt en vertelt dat zebrapaden ook niet altijd de veiligste optie zijn.

De voorzitter vertelt dat UtrechtNu! en Horizon niet aanwezig zijn. Hij geeft daarom het woord aan mevrouw X. Minnaert.

Mevrouw X. Minnaert (PvdD) zal drie voorstellen doen om de verkeersveiligheid te verbeteren. Ze begint met verkeersveiligheid voor dieren. Vorig jaar nam de raad een motie aan om vanaf 2024 in de voortgangsrapportages ook te rapporteren over aanrijdingen met dieren en inzicht te geven in kansen en knelpunten voor dieren in Utrecht. Het valt de PvdD tegen dat in deze raadsbrief niet staat hoe hier invulling aan gegeven wordt, maar dat het nog in de overleg- en onderzoeksfase zit. De vraag is niet of verkeersveiligheid voor dieren gemonitord gaat worden, maar het gaat erom dat de verkeersveiligheid voor dieren wordt verbeterd. Ruim negen maanden na de motie wil mevrouw Minnaert horen welke stappen tot nu toe zijn gezet. Kan ze bevestigen dat de raad in de eerstvolgende voortgangsrapportage krijgt inzicht krijgt in de kansen en knelpunten.
Als tweede komt mevrouw Minnaert over het weren van grote auto's. Onderzoek toont aan dat SUV's vaker betrokken zijn bij verkeersongelukken en dat deze vaker een ernstige afloop hebben. Welke mogelijkheden ziet de wethouder om het gebruik van dit soort auto's in de stad te ontmoedigen? Kan dit bijvoorbeeld met het parkeerbeleid of het instellen van zones waar zware auto's niet welkom zijn?
Tot slot komt mevrouw Minnaert op fietspaden langs het water. In het AD stond een pleidooi om het fietspad langs het Amsterdam-Rijnkanaal tussen Papendorp en De Meernbrug veiliger maken. Hier is het fietspad namelijk slechts door een steile strook gras gescheiden van het water en is er geen beschutting die de fietsers uit de wind houdt. Fietsers kunnen makkelijk in het water belanden, waar zij hier niet of moeilijk uit kunnen komen. Een beukenhaag of bomen met onderbeplanting kunnen ongelukken en bijdragen aan de biodiversiteit. Welke mogelijkheden ziet de wethouder hiertoe?

De heer Vasters (D66) denkt dat men het erover eens is dat verkeersveiligheid een belangrijk thema is. Het aantal slachtoffers steeg in 2022 en 2023 weer na een jarenlange daling. Utrecht laat op de lange termijn wel een neergaande trend zijn in tegenstelling tot het landelijke beeld. In Utrecht waren vorig jaar 452 geregistreerde verkeersgewonden. Dit moet gaan dalen. Er worden analyses gemaakt. Alleen met de juiste data en inzichten kan de problematiek te lijf worden gegaan. De dodelijke slachtoffers vallen bijna allemaal op 50 of 70 km/u-wegen. Een groot deel hiervan zijn fietsers en voetgangers. D66 wil dan ook vaart maken met het verbeteren van verkeersonveilige situaties en het uitrollen van de 30 km/u-norm die de gemeente sinds 2016 hanteert. Nood- en hulpdiensten uiten kritiek op deze uitrol, dus dit zal zorgvuldig moeten gebeuren. Het is goed om hun zorgen en voorgestelde aanpassingen te bespreken, maar er lijken geen grote belemmeringen te bestaan om dit in de hele gemeente uit te rollen. Kan de wethouder

dit bevestigen. De fractie van D66 heeft vragen over de snelheid van de invoering. Het is goed om te experimenteren met tijdelijke invoering, maar moet de gemeente niet verder gaan? Amsterdam heeft overal in één keer 30 km/u ingevoerd. Dit was een moedige stap. Het college houdt deze aanpak in de gaten, maar D66 wil verder gaan. De gemeente moet onconventionele stappen niet schuwen om straten veiliger te maken. D66 zou graag willen onderzoeken of Utrecht het Amsterdamse voorbeeld niet zou moeten volgen. Kan de wethouder toezeggen een gedegen analyse uit te voeren om te zien of de Amsterdamse aanpak ook in Utrecht kunnen werken, inclusief voor- en nadelen financiële consequenties ten opzichte van het huidige plan? Zo kan de raad beslissen of dit mogelijk de manier is om echt versnellen met het invoeren van 30 km/u.

De heer De Pagter (VVD) steunt het idee om 30 km/u in woonwijken in te voeren, maar vraagt of de heer Vasters het met hem eens is dat dit zorgvuldig moet gebeuren.

De heer Vasters (D66) antwoordt dat dit inderdaad de huidige aanpak is en begrijpt dat het niet overal mogelijk is om het zomaar in één keer te doen, maar in Amsterdam is dat wel gebeurd. Daar zijn gewoon borden geplaatst zonder te wachten op aanpassingen. D66 vraagt om een analyse, maar staat in ieder geval open voor deze mogelijkheid.
Het tweede punt gaat over fietsers en de toename van diverse types e-bikes en de licht-elektrische voertuigen, de LEV's. Veel kwetsbare ouderen zijn bij een relatief groot aantal ongelukken betrokken. De aanpassing van de maximumsnelheid op fietspaden is zonder aanpassing van landelijke wetgeving niet mogelijk. D66 zet daarom liever in op het, waar mogelijk, verbreden van fietspaden om ze zo veiliger te maken. Er moet serieuzer naar de fietshelm gekeken worden. Daarmee worden ernstige complicaties sterk verminderd.

De heer Dekkers (GroenLinks) begrijpt het pleidooi voor de fietshelm, maar er is altijd terughoudendheid geweest omdat het mensen belemmert om te gaan fietsen. Hoe ziet D66 dat dilemma?

De heer Vasters (D66) vindt, net als bijvoorbeeld de Fietsersbond, een gebod te ver gaan. Hij wil echter kijken of de gemeente iets kan doen om het gebruik van fietshelmen te stimuleren. Grote bezorgdiensten hanteren een helm als standaard, maar bezorgers van individuele restaurants doen dit niet. Kan er extra communicatie ingezet worden?

De heer Dijkstra (CDA) vraagt of D66 iets ziet in het verplichten van helmen voor elektrische fietsers?

De heer Vasters (D66) antwoordt dat hij het überhaupt niet had over reguliere fietsen. Voor elektrische fietsen ziet hij potentie om intensiever te communiceren, maar is geen voorstander van een gebod.

De heer De Pagter (VVD) vraagt zich af waar D66 naar op zoek is. Allerlei belangenorganisaties communiceren al dat het verstandig om een helm te dragen. Wat verwacht de heer Vasters dat communicatie van de gemeente hier nog aan toe gaat voegen?

De heer Vasters (D66) antwoordt dat sommige bezorgdiensten het wel doen en andere niet. De gemeente heeft contact met bezorgdiensten en restaurants. Hier kan extra communicatie helpen. Hij is het met de VVD eens dat dit al landelijke aandacht heeft en daar geïntensiveerd kan worden. D66 miste in de stukken het concept 'schoolstraten'. Kinderen moeten vanaf 8 jaar zelfstandig naar school kunnen lopen of fietsen. Bij een schoolstraat wordt een straat twee keer per dag 30 minuten afgezet voor auto's. Hier zijn positieve ervaringen mee opgedaan. Wat D66 wordt dit de norm voor alle scholen. Hoe staat het college hierin?

Mevrouw Passier (Volt) merkt op dat fietshelmen helpen, maar dat een van de grote problemen op het fietspad de grote verschillen in snelheid zijn. Hier helpen de voorstellen van D66 niks aan. Hoe kijkt de fractie daarnaar?

De heer Vasters (D66) antwoordt dat het veiliger maken en verbreden van fietspaden hierbij helpt. De fractie wil onderzoeken welk type fiets op de rijbaan moet. Het is te vroeg om daar conclusies over te trekken.

Mevrouw Passier (Volt) stelt dat het brede fietspad in de Voorstraat juist heel gevaarlijk is. Ze vraagt wat D66 verder voorstelt om de situatie veiliger te maken.

De heer Vasters (D66) antwoordt dat er bijvoorbeeld een duidelijke scheiding aangebracht kan worden tussen het fietspad en de rijbaan. Volt stelt een specifieke, technische vraag. Hij laat dit graag aan experts over.

Mevrouw Passier (Volt) merkt op dat de gemeente bij de Croeselaan heeft geprobeerd het fietspad veiliger te maken. Dit werkte niet. Het wordt op een bepaald punt een politieke keuze. Daarom vraagt ze hoe D66 de snelheidsverschillen op het fietspad wil verkleinen.

De heer Vasters (D66) antwoordt dat hij op bepaalde plekken wel een verbetering ziet ten opzichte van tien jaar geleden. Het glas is niet alleen maar halfleeg. De gemeente kan wel degelijk goede dingen doen.

De voorzitter constateert dat Student & Starter niet aanwezig is en geeft daarom nu het CDA het woord.

De heer Dijkstra (CDA) heeft onder andere van Volt en D66 een paar goede plannen gehoord. Hij maakt zich zorgen over de stijging van het aantal verkeersslachtoffers, maar ook over het gebrek aan ambitie bij de gemeente om hier echt prioriteit aan te geven. De ambitie lijkt nu om de stijgende lijn niet door te laten zetten. Dit staat in de update. Dat is te mager. Kan de wethouder reflecteren op deze ambitie? Kan zij bevestigen dat haar ambitie hoger ligt? Zo nee, waarom niet? Er komen meer soorten vervoersmiddelen. Kan de wethouder toezeggen dat zij beleid gaat maken waarin bekeken wordt waar verschillende elektrische modaliteiten thuishoren? De heer Dijkstra wordt op het fietspad soms gepasseerd door een bakfiets met een kind erin, waarvan hij begrijpt dat die op het fietspad hoort, en soms door een bakfiets van CoolBlue. Het zijn dezelfde soort bakfietsen en toch lijkt de ene op het fietspad te horen en de andere op de rijweg. Er moet dus maatwerk geleverd worden. Wat betreft het overal invoeren van een maximumsnelheid van 30 km/u sluit de heer Dijkstra zich aan bij de VVD om eerst grondig te onderzoeken of dit een goed idee is. Het CDA is er niet voor om eerst dingen in te voeren om daarna te bekijken of het handhaafbaar is. Daar ontbreekt het namelijk nog wel eens aan in de gemeente.

De heer Dekkers (GroenLinks) hoort de heer Dijkstra spreken over handhaafbaarheid. Daarvoor had hij het over verschil maken tussen verschillende bakfietsen. Hoe is dat handhaafbaar?

De heer Dijkstra (CDA) wil zich aansluiten bij het idee van Volt om goed te kijken naar het maatwerk. Nu leeft in de stad breder het gevoel dat sommige voertuigen niet op het fietspad thuishoren. De wethouder moet steun uit deze commissie voelen om daarmee aan de slag te gaan.

De heer Dekkers (GroenLinks) begrijpt dat de heer Dijkstra 30 km/u alleen wil inrichten waar de weg er al voor ingericht is. Het andere voorstel is om het gelijk overal te doen. Is hier juist niet belangrijk om eenduidigheid te creëren, zodat mensen zich niet hoeven af te vragen hoe hard ze mogen rijden.

De heer Dijkstra (CDA) antwoordt dat dit zou helpen, maar behalve veiligheid is ook doorstroming van belang. Verkeer is immers ook bedoeld om van A naar B te komen. Soms kan ergens ook prima 50 km/u gereden worden.
De exacte locatie van ongevallen blijkt niet altijd bekend. Het is niet mogelijk om de plekken uit de data te halen waar de meeste ongevallen plaatsvinden. Hier is de heer Dijkstra verbaasd over. Kan de wethouder aangeven hoe de gemeente het doet ten opzichte van tien jaar geleden?
De e-bike wordt niet altijd goed geregistreerd. Fietsen en e-bikes worden als hetzelfde gezien in de administratie. De heer Dijkstra zou graag zien dat e-bikes apart worden geregistreerd. Kan dit zo snel mogelijk gebeuren? Verder denkt de heer Dijkstra graag mee over een helmplicht voor elektrische fietsen.

De heer Vasters (D66) vraagt hoe het CDA denkt over de helmplicht, in aanmerking genomen dat de gemeente het gebruik van elektrische fietsen zo veel mogelijk wil stimuleren ten opzichte van andere modaliteiten.

De heer Dijkstra (CDA) begrijpt de vraag, maar denkt dat dit hier nu, in het licht van de stijging van verkeersslachtoffers, naar gekeken moet worden. Hij is hier voorstander van voor elektrische fietsen, ook omdat dat aantal stijgt. De heer Dijkstra heeft het gevoel dat de electrificering het verschil maakt.

De heer Vasters (D66) vraagt of het CDA niet wil afwachten op landelijk beleid, maar dit als gemeente wil doen.

De heer Dijkstra (CDA) antwoordt dat er eerst onderzoek gedaan moet worden. Hij zou echter wel meer ambitie willen zien. Utrecht moet niet bang zijn om voorop te lopen.

De heer Dekkers (GroenLinks) merkt op dat de verkeersveiligheid in Utrecht beter is dan in de andere grote steden. Het verbaast de heer Dekkers verder dat het CDA niet ingegaan is op de Rotterdamse aso-aanpak.

De heer Dijkstra (CDA) heeft daar nu geen reactie op, maar kan er zo op terugkomen.

De heer Talhaoui (PvdA) vindt verkeersveiligheid een belangrijk thema. Hij sluit zich aan bij een aantal genoemde punten: het stimuleren van fietshelm bij bezorgers, het stimuleren van schoolstraten en de analyse van de invoering van 30 km/u in Amsterdam. Over de autovrije zondag die Volt noemde was hij ook enthousiast. De PvdD wilde het gebruik SUV's ontmoedigen. Ook hierbij kan de heer Talhaoui zich aansluiten.
Uit de rapportage blijkt dat veel projecten vertraging oplopen. Kan de wethouder aangeven wat de oorzaken zijn van deze vertragingen? Is het planningsoptimisme of personeelstekort? Wat betekent het voor toekomstige planningen en projecten? Het autoluw maken van de Oudegracht en het Janskerkhof heeft vertraging. Dit is belangrijk voor de openbare ruimte en de verkeersveiligheid. Vindt de wethouder ook dat dit prioriteit moet hebben? Hoe kan dit versneld worden?
De PvdA staat achter het stellen van 30 km/u als norm. De verkeersveiligheid neemt daardoor toe. Het beste resultaat wordt behaald door de straten meteen te herinrichten. De nood- en hulpdiensten worden iets vertraagd. Het is goed dat de gemeente hier al op anticipeert. In Amsterdam is het in één keer ingevoerd, zonder de nodige herinrichting. Dit brengt wat problemen met zich mee. Welke lessen kunnen hier nu al uit geleerd worden?
Het verschil in snelheid tussen fietsers met en zonder elektrische ondersteuning is te groot. Het verschil tussen 25 en 30 km/u is groot. Dit zorgt voor verkeersonveiligheid, zeker gezien de drukte op fietspaden die er nu al is en het feit dat de gemeente het gebruik van fietsen wil stimuleren. De PvdA ziet graag meer inzet op maatregelen die specifiek dit probleem aanpakken. Kan de wethouder hierop reflecteren?

De heer Dijkstra (CDA) vraagt of er misschien ook meer gehandhaafd moet worden op de maximale snelheid van elektrische fietsen.

De heer Talhaoui (PvdA) antwoordt dat hij meer handhaving steunt, maar het is moeilijk voor handhavers om onderscheid te maken. Hier is ook weer elektrische ondersteuning voor nodig. Tot slot komt de heer Talhaoui op de Rotterdamse aso-aanpak. Ook de gemeente Utrecht doet mee aan het TNO-onderzoek van de geluidsflitsers, de zogeheten lawaaipaal. De PvdA kijkt reikhalzend uit naar de resultaten hiervan.

Mevrouw Passier (Volt) merkt op dat er bij de Niels Bohrweg te weinig budget voor de herprofilering om de verkeersveiligheid te verbeteren. Tegelijkertijd zal er veel geld worden uitgegeven aan de Weerdsingel, waar de herinrichting weliswaar andere voordelen biedt, maar het waarschijnlijk niet veiliger zal maken. Hoe weegt de PvdA dit?

De heer Talhaoui (PvdA) zou deze vraag aan de wethouder willen stellen. Is er vertraging door geldgebrek? Afweging zullen per project gemaakt moeten worden. Dit is maatwerk.

Mevrouw Passier (Volt) merkt op dat in de stukken stond dat het bij de Niels Bohrweg om budget ging. Hoe weegt de heer Talhaoui dit.

De heer Talhaoui (PvdA) weet niet welke afweging is gemaakt bij dit specifieke project.

De heer De Pagter (VVD) maakt zich ook zorgen over de verkeersveiligheid. De cijfers gaan de verkeerde kant op. Wat de VVD betreft moet er meer ingezet worden op handhaving. De fractie is blij dat het VVD-plan van de mobiele flitspalen nu langzaamaan in de praktijk wordt gebracht. De heer De Pagter hoopt dat er nog meer kunnen worden ingezet. Heeft de wethouder hier nog meer nieuws over?
De heer De Pagter bedankt de wethouder over de verkeersasoaanpak in Rotterdam. Hij vindt het echter jammer dat er alleen een overzicht wordt gegeven van de overeenkomsten en verschillen met Rotterdam. De brief toont te weinig ambitie om van Rotterdam te leren. Wat de VVD betreft gaan de handhavers juist wel samen met het politie en OM gezamenlijk handhavingsacties doen. Er moet juist meer gedaan worden tegen asociaal verkeersgedrag en er moet juist wel een team handhavers komen dat gespecialiseerd is in verkeersoverlast.

De heer Vasters (D66) merkt op dat de capaciteit van de handhaving beperkt is. Rotterdam doet meer op specifieke doelgroepen. Dat moet dan ook ergens van afgehaald worden. Waar wil de VVD minder handhavingscapaciteit naartoe laten gaan?

De heer De Pagter (VVD) wil meer handhaving. In het verkiezingsprogramma stond dat de partij een verdubbeling wilde van het aantal handhavers. Er zal bezuinigd moeten worden op andere onderdelen van de gemeentelijke begroting.

De heer Dekkers (GroenLinks) merkt op dat een kernpunt van de Rotterdamse aanpak was dat er één team samengesteld werd dat hier helemaal op toegerust is. Het college neemt dit terecht niet over. Vindt de heer De Pagter niet ook dat de ambtenaren, zowel de agenten als de boa's, in hun normale werkzaamheden aspecten van die controle beter over kunnen nemen? Een wijkagent hoort ook de aso's in zijn wijk te kennen.

De heer De Pagter (VVD) antwoordt dat de heer Dekkers in of-of denkt en hijzelf in en-en. Wijkagenten en boa's kunnen blijven optreden tegen zaken die zij tegenkomen. Daarnaast is het belangrijk dat er een gespecialiseerd team komt zoals in Rotterdam, dat gezamenlijke handhavingsacties met politie en OM uitvoert en gericht de stad in gaat om op verkeersgedrag te handhaven.

Mevrouw Passier (Volt) ziet ook de noodzaak van handhaving. Tegelijkertijd is handhaving een beetje pleisters plakken. De oorzaak is dat er een straat is waar mensen de mogelijkheid hebben om veel te hard te rijden. Hoe kijkt de VVD aan tegen het herinrichten van straten, zodat dit niet meer kan?

De heer De Pagter (VVD) antwoordt dat allebei moeten gebeuren. Herinrichten is een onderdeel, maar je houdt altijd plekken waar je 's avonds of 's nachts hard kunt rijden en waar handhaving nodig is.

Mevrouw Passier (Volt) is blij met dit antwoord.

De heer Talhaoui (PvdA) vraagt of het klopt dat de VVD alle maatregelen van de Rotterdamse aanpak wil overnemen, dus bijvoorbeeld ook het afsluiten van straten?

De heer De Pagter (VVD) antwoordt dat Rotterdam het op een heel andere manier doet. Hier gaat het om een leefstraat. In Rotterdam worden straten afgesloten voor een handhavingsactie. Dit zou serieus overwogen kunnen worden. Hier wordt vanuit een heel andere gekeken dan door het college in Utrecht.

De heer Talhaoui (PvdA) vraagt welke voordelen de VVD ziet in het afsluiten van volledige straten.

De heer De Pagter (VVD) antwoordt dat men in Rotterdam heeft gezien dat dit kan helpen bij het aanpakken van dit soort problemen. Hier zou men lering uit kunnen trekken. De heer De Pagter is benieuwd wat de wethouder hiervan vindt. Het is een heel ander instrument dan leefstraten.

De heer Van der Graaf (ChristenUnie) begrijpt dat de VVD er ook voor open staat om te bekijken welke straten ’s nachts afgesloten kunnen worden om asociaal verkeersgedrag tegen te gaan.

De heer De Pagter (VVD) antwoordt dat de VVD hier, als het helpt, voor open staat. Het gaat dan om bepaalde momenten en niet om een leefstraat van zes weken. Het is niet te vergelijken met wat de gemeente in Utrecht doet.
Wat de VVD betreft wordt er meer ingezet op de bestrijding geluidsoverlast, net als in Rotterdam. De geluidsinformatiedisplays kunnen helpen. Zelfs als de TNO-geluidflitspaal er komt, kun je dit daarnaast inzetten. De heer De Pagter zou wat betreft het hele pakket aso-aanpakmaatregelen aan de wethouder willen vragen waarom ze daar niet meer op inzet en daar niet meer lering uit trekt.
De VVD steunt het streven van een maximumsnelheid van 30 km/u in woonwijken en dus uitdrukkelijk niet overal. Het is belangrijk voor de doorstroming om op sommige wegen een hogere snelheid aan te houden. Zo zorg je er ook voor dat verkeer niet dwars door woonwijken gaat, maar de gewenste routes kiest. De VVD is blij dat er een onderzoek is gedaan naar de impact van 30 km/u voor ov en nood- en hulpdiensten. Op een aantal maatregelen die in de rapportage genoemd worden is nog geen reactie gekomen vanuit het college, bijvoorbeeld overrijdbare bermen, die een wens van de hulpdiensten zijn, en het aanleggen van busdrempels. Kan de wethouder nog met een volledige reactie komen met een volledige reactie op alle suggesties van nood- en hulpdiensten.
Onder meer de VVD heeft eerder gevraagd naar de inrichting van de Westelijke Stadboulevard. Er bestaan zorgen over de bereikbaarheid voor hulpdiensten, met name in de spits. Onlangs reed een ambulance om door de woonwijk om het verkeer op de Marnixlaan te ontwijken. Hoe kijkt de wethouder hier tegenaan? Wordt hier voor toekomstige projecten naar gekeken? In de praktijk maken ze geen gebruik van het fietspad. Zeker in de spits rijden daar veel fietsen. Dit zorgt dus ook voor langere aanrijtijden.
De heer De Pagter komt op het inzicht in de verkeersveiligheidscijfers. Eerder waren er de VOC-lijst en een rapportage. Nu geeft het college dat er met de provincie een verkeersveiligheidsmonitor. Hier moet men voor kunnen inloggen en de raadsleden kunnen dit niet. Deze cijfers moeten voor iedereen en dus ook voor de raadsleden zichtbaar zijn. Hoe gaat de wethouder hiervoor zorgen?
De knip op de Catharijnesingel is onderdeel van dit mobiliteitsplan. De knip lijkt opnieuw opgepakt te worden, maar de vraag blijft hoe dat precies gaat gebeuren. De heer De Pagter begrijpt dat er alleen maar borden komen. Er is een petitie van bewoners binnengekomen van bewoners die erdoorheen zouden willen. Hoe gaat de wethouder om met ontheffingen voor bewoners? De ondernemersvereniging heeft een alternatief gemaakt om alle parkeergarages vanuit alle richtingen bereikbaar te houden. Zo kan de knip, waar de VVD overigens tegen is, zo goed mogelijk ingericht worden.
De raad heeft vorig jaar februari een Agenda Mobiliteitsplan ontvangen. Krijgt de raad die dit jaar nog voor het MPR?
Tot slot heeft de heer De Pagter nog een technische vraag. In het kader van uniformering heet de rapportage nu ‘voortgangsrapportage duurzame mobiliteit’, maar het programma in de begroting heet ‘duurzame bereikbaarheid’. Is dit goed gegaan in de uniformering?

De heer Vasters (D66) hoorde dat de VVD 30 km/u wel wil in de wijken, maar niet daarbuiten. Waar ligt de grens? Er zijn wijkoverstijgende wijken waar veel ongelukken gebeuren, zoals de Vleutenseweg en de Amsterdamsestraatweg, die door het college zijn aangewezen als 30 km/u-weg. Wil de VVD die op 50 km/u houden?

De heer De Pagter (VVD) antwoordt dat er goed gekeken moet worden bij welke wegen het mogelijk is. Ook de VVD wil zo veel mogelijk wegen naar 30 km/u, maar er is ook een belang dat verkeer soms 50 of 70 km/u rijdt om ervoor te zorgen dat verkeer die voorkeursroutes neemt. Dat werkt niet als alles 30 km/u wordt.

De heer Vasters (D66) vraagt of de VVD zich aansluit bij de grenzen die het college stelt of wil de VVD breder 50 km/u-wegen behouden?

De heer De Pagter (VVD) antwoordt dat de nood- en hulpdiensten hebben gesteld dat er aan de plannen van het college misschien toch nog 50 km/u-wegen moeten worden toegevoegd. Hij is benieuwd naar de reactie van de wethouder.

De heer Van der Graaf (ChristenUnie) is blij dat de raad zo uitgebreid is geïnformeerd over mobiliteit en verkeersveiligheid. De stijgende lijn van het aantal ongevallen gestagneerd te zijn, maar de data zijn nog niet al te betrouwbaar. Vorig jaar waren er een aantal ernstige ongelukken. Veel Utrechters voelen zich niet veilig op de fietspaden. De fractie vindt dat de verkeersveiligheidsaanpak risicogestuurd zou moeten zijn in plaats van andersom. Gevaarlijke punten zouden aan de voorkant aangepakt moeten worden. Deze richting wordt ingezet, maar de ChristenUnie zou graag een specifieke aanpak zien. Is de wethouder bereid de raad daarover te informeren?
Bij de registratie kan nu ook gebruikgemaakt worden van de data van de ambulancediensten. Komen daar ook specifieke locaties uit en worden deze meegenomen in de aanpak?
Veel ongevallen zijn eenzijdig. Vaak is dit leed met kleine maatregelen te verhelpen. Klopt het dat hier nog steeds budget voor beschikbaar is en hoe wordt dat ingezet?
Er zal uitgebreid onderzoek gedaan worden naar oversteekplaatsen op 50 en 70 km/u-wegen. Deze zijn vaak een groot gevaar. Kunnen er maatregelen op korte termijn getroffen worden? Is het niet verstandig daar budget naar te verplaatsen in plaats van naar onderzoek?
Er is al gesproken over de fatbikes. Deze zijn er mede de oorzaak van dat steeds meer mensen zich niet meer veilig voelen op het fietspad. Ze zijn vaak opgevoerd en worden vaak bestuurd door kinderen en tieners zonder helm. Ze zijn, kortom, levensgevaarlijk. Ook de ChristenUnie ziet dus graag maatregelen. Allereerst moet er meer voorlichting komen. Opgevoerde e-bikes zijn illegaal. Als berijders betrokken raken bij een ongeval zijn ze niet verzekerd. Dat is lang niet altijd bekend. Is de wethouder bereid om via verkooppunten, maar vooral ook via scholen, hierover voorlichting te geven?

De heer Dijkstra (CDA) sluit zich aan bij het laatste punt. In de brief staat dat er weinig mogelijkheden zijn voor gerichte handhavingsacties. Is de ChristenUnie het met het CDA eens dat hier meer op ingezet moet worden?

De heer Van der Graaf (ChristenUnie) is het hier mee eens. Dit was zijn tweede punt. Boa's en politie moeten hierop handhaven. Andere gemeenten hebben hier speciale rollerbanken voor aangeschaft. Hoe zit dit in Utrecht?

De heer Dijkstra (CDA) vraagt waarom de ChristenUnie voor deze volgorde kiest, dus eerst voorlichting en dan handhaving.

De heer Van der Graaf (ChristenUnie) antwoordt dat allebei moet gebeuren. Tegelijkertijd hebben ook ouders een verantwoordelijkheid voor tieners die op een fatbike stappen. Ouders beseffen niet altijd welk gevaar er in fatbikes schuilt. Hierbij kan voorlichting helpen.

Mevrouw Passier (Volt) vraagt hoe de ChristenUnie erin staat om fatbikes en andere snelle e-bikes op de rijbaan te laten rijden. Is de heer Van der Graaf het met Volt eens dat dit ouders ook zou kunnen bij de keuze om hun kind al dan niet een fatbike te geven?

De heer Van der Graaf (ChristenUnie) antwoordt dat de landelijke overheid beleid moet maken voor de plek van deze voertuigen. 60-70% van de fatbikes is opgevoerd. Daar zou eerst aandacht aan gegeven kunnen worden. Als de snelheid op de weg omlaag gebracht wordt, is de weg een logischere plek dan het fietspad.
De ChristenUnie is voorstander van stevige boetes en het in beslag nemen van fatbikes bij grove overtredingen. Kan de wethouder toelichten in hoeverre dit beleid is of eventueel kan worden?
De heer Van der Graaf zou graag aan de slag willen met de aso-aanpak. Er wordt gezegd dat er in Utrecht geen straten afgesloten worden vanwege de doorstroming. Dit is een bijzonder argument, want 's nachts is dit geen probleem. Waarom wordt er niet op bepaalde plekken waar de overlast groot is getest of het afsluiten van straten kan werken?
Tot slot is de ChristenUnie blij om te horen dat er ook in de commissie zo veel steun is voor een aanpak van SUV's en pick-uptrucks. Volgende week zal de fractie hier in de raadsvergadering op terugkomen.

Schorsing vijf minuten

De voorzitter constateert dat Utrecht Solidair en EenUtrecht als agenderende partijen niet verschenen zijn. Hij geeft daarom het woord aan de laatste agenderende partij, GroenLinks.

De heer Dijkstra (CDA) heeft een punt van orde. Er zijn vier partijen agenderende partijen niet verschenen. Iedereen maakt zich hier weleens schuldig aan, maar hij doet de oproep aan alle partijen om hierop te letten.

De heer Dekkers (GroenLinks) constateert dat over een lange reeks van jaren het aantal ongelukken in Utrecht afneemt. Na een sterke dip in 2020 en 2021 is het aantal weer gestegen tot boven het aantal van 2019 en stabiliseert het aantal zich, hopelijk terug op de oude trend naar beneden. Dit is geen reden om achterover te leunen. Elk ongeval is er een te veel. Plekken waar veel ongevallen plaatsvinden moeten geanalyseerd worden, maar het is vooral belangrijk om vooraf structureel te werken aan de verkeersveiligheid. Er zit met name een stijging van het aantal ongevallen bij ouderen en jongeren. Meer ouderen op de fiets raken betrokken bij ongelukken. Dat is een negatief bijeffect van de goede ontwikkeling dat steeds meer ouderen gebruikmaken van de al dan niet elektrische fiets. In de cijfers is niet te zien dat steeds meer kwetsbare verkeersdeelnemers, zoals minder vitale ouderen, basisschoolkinderen, ouders met jongeren, maar relatief ook veel mensen met een migratieachtergrond, niet of weinig fietsen of lopen omdat ze dat onveilig vinden. Daarom moet er gewerkt worden aan veilige loop- en fietsroutes. Met name de kruisingen van drukke wegen worden onveilig ervaren door kwetsbare verkeersdeelnemers, zeker kruisingen met wegen die bestaan uit verschillende banen met verschillende snelheden, zoals de Vleutenseweg. GroenLinks pleit al langer voor maatregelen om het oversteken van dit soort wegen veiliger te maken, onder meer door het vaker toepassen van zebrapaden. Ziet het college ook dat er nog steeds een grote groep kwetsbare verkeersdeelnemers is die lopen of fietsen mijden? Welke structurele maatregelen worden er genomen om hen weer het vertrouwen het geven dat ze veilig ergens naartoe kunnen lopen of fietsen? Eerder is een inventarisatie van maatregelen aangekondigd om te zorgen dat kruisingen op belangrijk looproutes verbeterd worden voor voetgangers. Wanneer krijgt de raad een overzicht van welke kruisingen aangepakt worden en aan wat voor maatregelen wordt dan gedacht? Is het college bereid om het beleid ten aanzien van zebrapaden te herzien?
Een belangrijke effectieve maatregel is het terugbrengen van de maximumsnelheid voor auto's tot 30 km/u en als het kan tot 15 km/u. De snelheid van de auto's heeft een groot effect op zowel de reactiesnelheid als op de impact van de botsing. Het is goed dat er systematisch wordt gewerkt aan 30 km/u in 030. Tegelijkertijd levert dit ook een dilemma op voor de kwaliteit van het ov en voor de nood- en hulpdiensten. GroenLinks vindt de kwaliteit van het openbaar vervoer heel belangrijk om te kunnen concurreren met de auto. Tegelijkertijd staat de voetganger op 1 en zijn kruisingen tussen belangrijke wegen, zeker met meerder banen en verschillende snelheden, gevaarlijke barrières voor voetgangers. Dat betekent dat ook de snelheid van bussen, zeker bij kruisingen, geremd moet worden. De fractie wordt niet enthousiast van het pleidooi om nog minder zebrapaden toe te passen. Die zijn er al te weinig. Welke conclusies trekt het college uit het onderzoek? Vindt het college ook dat de dienstverlening van het ov belangrijk is, maar dat niet voor niks de voetganger op 1 is gezet en de dienstverlening niet altijd opweegt tegen de verkeersveiligheid van voetgangers?
GroenLinks is anders dan andere partijen niet enthousiast over de Rotterdamse aanpak van verkeersaso's. De fractie steunt de bredere en meer preventieve aanpak. Een interessant aspect van de aanpak komt niet terug in de brief: de campagne 'Moeders voor de stad'. Is het mobiliseren van ouders niet iets dat ook in de Utrechtse aanpak overgenomen kan worden?

De heer Vasters (D66) kent het deel van de aanpak over de moeders niet. Wat wordt hiermee bedoeld?

De heer Dekkers (GroenLinks) antwoordt dat de kring rondom jongeren van belang is voor de keuze van het voertuig en het verkeersgedrag. In Rotterdam is een campagne met posters gevoerd met moeders die oproepen tot veilig gedrag. Bij dit soort acties moet men aansluiten bij wat jongeren en hun omgeving vinden.

De heer Van der Graaf (ChristenUnie) vraagt waarom GroenLinks in de basis niet enthousiast is over de Rotterdamse aanpak.

De heer Dekkers (GroenLinks) antwoordt dat in de Rotterdamse aanpak een apart team er helemaal over gaat, terwijl GroenLinks gebruik wil maken van de kennis van wijkboa's en wijkagenten. Die kunnen zich met een individuele aanpak richten op een relatief kleine groep verkeersaso's.

De heer Van der Graaf (ChristenUnie) stelt dat dat aparte team een onderdeel van de aanpak is. Er zitten veel meer onderdelen in, zoals het afsluiten van straten en het werken met camera's. Er zitten dus ook wel dingen in waar GroenLinks wel enthousiast over is.

De heer Dekkers (GroenLinks) ondersteunt de meer preventieve dingen die erin zitten. De aso-aanpak gaat echter over een aanpak door een apart team. Hier ziet GroenLinks de kracht niet van.

De heer Van der Graaf (ChristenUnie) stelt dat de kracht hier de combinatie is van preventieve maatregelen, maar ook van repressie. Hoe kijkt GroenLinks bijvoorbeeld naar het afsluiten van straten?

De heer Dekkers (GroenLinks) antwoordt dat handhaving en repressie belangrijk zijn. Het gaat echter om een kleine groep. Dat zijn juist mensen die door de wijkagenten goed te identificeren zijn. Die kunnen er gericht op acteren.
Het is goed dat de bevoegdheden van de boa's zijn uitgebreid. GroenLinks steunt de lobby van de G4 voor de lokale flitspalen en het benutten van de opbrengst daarvan voor een lokaal fonds om de verkeersveiligheid te verbeteren.
Tot slot heeft de heer Dekkers een paar punten naar aanleiding van de voortgangsrapportage. Wanneer komt de update hiervan? Wat is de stand van zaken op dit moment bij de Niels Bohrweg? Naar aanleiding van maatregelen bij de Draaiweg en de Votulastroute krijgt de GroenLinks-fractie veel vragen van Utrechters over de Vechtroute. Die ontwikkeling staat on hold, maar bewoners willen graag meer zicht op wat er gaat gebeuren en welke maatregelen wel en niet worden genomen. Hoe loopt de communicatie met de bewoners langs deze route? Welke maatregelen denkt de gemeente op korte en lange termijn voor deze route te nemen?

Mevrouw X. Minnaert (PvdD) is teleurgesteld dat zelfs GroenLinks niks zegt over dieren en verkeersveiligheid. Is GroenLinks het ermee eens dat veiligheid voor dieren een integraal onderdeel moet zijn van het beleid met betrekking tot verkeersveiligheid?

De heer Dekkers (GroenLinks) is het hier zeker mee eens. Het is goed dat het college heeft onderkend dat dit aangepakt moet worden. Dit is nog niet rond, maar GroenLinks ziet in de brief van het college dat het college hier goed mee bezig is.

Mevrouw X. Minnaert (PvdD) merkt op dat de motie negen maanden geleden is aangenomen en er nog steeds niks is gebeurd. Is GroenLinks het ermee eens dat er negen maanden dieren dood zijn gegaan, zonder dat men enig idee heeft hoeveel en hoe dat gebeurt? Er kan dus ook niet op worden ingegrepen.

De heer Dekkers (GroenLinks) antwoordt dat het nog niet klaar is, maar dat dat niet betekent dat er niks gebeurd is. In de brief leest de heer Dekkers het vaste voornemen om hieraan te werken.

Mevrouw X. Minnaert (PvdD) vraagt of GroenLinks het er dan op z'n minst mee eens is dat het een stuk sneller had moeten gaan.

De heer Dekkers (GroenLinks) antwoordt dat hij van heel veel dingen zou willen dat ze sneller en beter gingen. De uitvoeringskracht van de organisatie staat er door de arbeidsmarkt en door financiën niet heel goed voor, dus niet altijd alles gebeurt in één keer.

Mevrouw Passier (Volt) vindt dat de heer Dekkers weinig in is gegaan op de verkeersveiligheid van fietsers. Hoe kijkt hij hiernaar en in het bijzonder naar de verschillen in snelheid op het fietspad?

De heer Dekkers (GroenLinks) is niet overal op ingegaan. Hij wilde niet alles herhalen, maar vindt dit inderdaad een groot probleem. Hij onderschrijft een aantal genoemde zaken. Er moet gewerkt

worden aan meerdere fietsroutes, zodat het niet allemaal bij elkaar zit. Er moet gewerkt worden aan brede, veilige fietspaden. Er moet slim nagedacht worden hoe de verschillen verminderd kunnen worden door de voertuigen met hoge snelheden niet op het fietspad te laten rijden. Het is goed dat er meer mensen fietsen dankzij elektrische fietsen, maar er zijn ook veel mensen die niet durven fietsen. Dat is een reden te meer om de fietspaden veiliger te maken.

De heer Usta (DENK) vraagt hoe de heer Dekkers aan het gegeven komt dat mensen niet op de fiets durven te stappen.

De heer Dekkers (GroenLinks) heeft dit gehoord van scholen en in gesprekken.

De heer Usta (DENK) vindt het belangrijk dat veiligheid gewaarborgd blijft. Daarom moeten impactvolle maatregelen getroffen worden. De volgorde van maatregelen moet in orde zijn. Er moet eerst goed gehandhaafd worden. Als dat niet werkt, kan een instrument gebruikt worden als een flitspaal. Als dat niet werkt, pas dan moet er gekeken worden naar andere ingrijpende maatregelen. Er moeten geen stappen overgeslagen worden. Anders is het weggegooid geld en wordt er weinig resultaat geboekt.
Wat betreft de onveilige situatie bij de Marnixlaan sluit de heer Usta zich aan bij de VVD. Hij hoopt hier vanmiddag meer duidelijkheid over te krijgen.

Mevrouw Steinhart (Stadsbelang Utrecht) is blij met de vele gestelde vragen. Zij heeft één extra vraag. Is de wethouder bereid om te laten onderzoeken of het mogelijk is om fatbikes op scholen te laten verbieden?

Schorsing vijf minuten

Mevrouw Van Hooijdonk (wethouder) zal na wat inleidende woorden de vragen beantwoorden over achtereenvolgens de onderwerpen data, snelheden, auto's, lopen en fietsen, herinrichtingen, voorlichting, handhaving en een aantal projecten uit de voortgangsrapportage.
Er is niemand die geen zorgen heeft over verkeersveiligheid in het algemeen. Het is een verschrikkelijk fenomeen dat we op een bepaalde manier normaal zijn gaan vinden. Sommige onderwerpen, die minder ingrijpend zijn in mensenlevens, krijgen meer aandacht in de politiek. De cijfers hebben zich de afgelopen jaren niet gunstig ontwikkeld, niet in Nederland en niet in Utrecht. Er lijkt sinds corona een gedragskwestie te spelen. Ook mediagebruik speelt een rol. De telefoon komt steeds meer in het leven van mensen en multitasken kan niet in het verkeer. Er zijn ook indicaties dat er meer middelen, alcohol, drugs en lachgas, worden gebruikt. Ook de komst van nieuwe voertuigen zou een factor kunnen zijn. Ouderen blijven langer actief. Dat is op zich goed, maar levert ook aandachtspunten op. Utrecht steekt een klein beetje beter af bij de rest van Nederland. De trend was niet goed. Het ging in 2023 gelukkig iets beter dan in 2022. De heer Dijkstra vroeg om de vergelijking met tien jaar geleden. In 2023 waren er 462 slachtoffers. In 2014 waren het er nog 711. Dat is een derde minder. Alle meldingen en signalen worden onderzocht. Die worden verdeeld in drie categorieën. De eerste is urgent, waar de gemeente snel mee aan de slag moet, desnoods met een eigen project. De tweede is een categorie waarmee iets moet gebeuren, maar niet met spoed. Die worden met andere werkzaamheden mee geprogrammeerd. De derde categorie heeft misschien niet met verkeersveiligheid te maken, maar meer met leefbaarheid of overlast. Die heeft minder urgentie. Er werd ook altijd gekeken naar data van de ongevallenplekken. Er zijn twee dingen aan de hand, waardoor de gemeente de koers iets gaat wijzigen. De afgelopen jaren was er veel gedonder met cijfers. Medewerkers durven hun hand niet meer voor de data in het vuur te steken. Dat is ingewikkeld, want de gemeente steunt op data van de politie en van de ambulancedienst, maar ze weet dat het niet compleet is. De vergelijking tussen jaren is ook niet goed te maken. Dat maakt het moeilijk. Het tweede aspect is dat de statistieken minder relevant worden wanneer de aantallen dalen. Dat is in toenemende mate aan de hand. Grote ingewikkelde plekken staan geprogrammeerd of zijn al aangepakt. De rest zit op hetzelfde niveau. De gemeente wil dus meer aan de voorkant zitten, bekijken wat er gebeurt en bezien of dit ook op andere locaties gebeurt. De gemeente wil een meer hybride aanpak. De meldingen en signalen worden nog serieus genomen, maar daarnaast wil ze de rode lijnen zien. De rode lijnen op het moment zijn de oversteken, met name op wegen met hoge snelheden en door voetgangers en fietsers. De snelheid is een belangrijke factor. Daarnaast heeft een aantal doelgroepen hogere risico's. Dat zijn tieners, jonge twintigers, ouderen en de categorie brom- en

snorfietsen. Gedrag is een moeilijke kwestie om aan te pakken, maar bij veel heftige ongelukken is er of mediagebruik of is er door rood gereden.

De heer Dekkers (GroenLinks) stelt dat jongeren vaker betrokken zijn bij ongevallen, maar dat de verkeersmijders in de nog jongere groep zitten.

Mevrouw Van Hooijdonk (wethouder) durft dat niet te zeggen. Hier is geen onderzoek naar gedaan. Er zijn mensen die het verkeer mijden, maar ze vraagt zich af of dit jonge mensen zijn. Mensen die bezorgd zijn, lijken vooral ouders van kinderen te zijn.
In antwoord op de ChristenUnie zegt de wethouder dat de nieuwe aanpak wat meer uitgeschreven kan worden in het vierde kwartaal, wanneer de raad de nieuwe voortgangsrapportage ontvangt. Het CDA vroeg naar de ambitie. De ambitie is natuurlijk nul slachtoffers. Het is ingewikkeld om dat te zeggen, omdat iedereen weet dat dat niet morgen zal lukken. De ambitie is om de trend te keren. Hoe minder slachtoffers, hoe beter. Utrecht scoort met afstand het beste van de grote steden.
De wethouder komt op de data. Volt vroeg om een heatmap. De gemeente is met zoiets bezig. De ambulancecijfers krijgt de gemeente als eindproduct waar ze alleen maar naar kan kijken, zonder dat ze daar de diepere oorzaken van kan zien. De gemeente wil zoiets maken. De wethouder is op zoek naar een soort beeld. Ze wil de echte ongevallen en slachtoffers afzetten tegen de meldingen en de mate van tevredenheid van mensen. Leidsche Rijn heeft bijvoorbeeld relatief verreweg de minste slachtoffers. Je zou kunnen zeggen dat het de veiligste wijk is, maar wat betreft het gevoel van veiligheid zitten ze in de middenmoot en op het gebied van meldingen zijn ze koploper. Mogelijkheid heeft dat te maken met de grote hoeveelheid kinderen die er woont.
Het CDA vroeg of het mogelijk was e-bikes te registreren. Hier kan het college voor pleiten, want het is een zinnige wens, maar al die protocollen, zowel van de politie als van de ambulance, zijn nationaal.
De heer De Pagter vroeg of de cijfers voor iedereen ontsloten kunnen worden. De wethouder is ermee bezig om de cijfers voor haarzelf beter inzichtelijk te krijgen, dan voor de raad en wat haar betreft ook voor het grotere publiek.
Wat betreft de veiligheid voor dieren moet de gemeente ook aan data kunnen komen. Hierover is de gemeente met de dierenambulance in overleg. Daarvoor bestaat niet dezelfde data-infrastructuur als voor slachtoffers onder mensen. De gemeente kan pas dingen melden als ze die ook weet.

Mevrouw X. Minnaert (PvdD) vraagt om een bevestiging dat er in de voortgangsrapportage komt te staan waartoe in de motie is opgeroepen.

Mevrouw Van Hooijdonk (wethouder) zal dit doen, maar de gemeente is nog bezig met het verwerven van de data.

Mevrouw X. Minnaert (PvdD) hoopt dat hier spoed achter gezet wordt, want het duurt lang. Kan de raad dit bij de volgende voortgangsrapportage verwachten?

Mevrouw Van Hooijdonk (wethouder) antwoordt dat dit het streven is, maar ‘it takes two to tango’. De gemeente moet de cijfers eerst hebben voor ze die kan publiceren.
Met betrekking tot de 30 km/u is er veel gesproken over Amsterdam. Het college kijkt hier met interesse naar en denkt er ook al over. De wethouder verwacht in het najaar de raad de bevindingen te kunnen melden. Daar kan dan een meer formele evaluatie uit Amsterdam in meegenomen worden. Informeel heeft de wethouder gehoord dat men daar wel positief is. Het lukt niet altijd om de snelheid naar 30 km/u te krijgen, maar de snelheid ligt wel lager dan hiervoor. Dat zou een dilemma kunnen worden. Er is wel een verbetering, maar het is niet geloofwaardig 30 km/u. De perceptie in de stad was ook redelijk positief. In de richting van de heer De Pagter zegt de wethouder dat dit inderdaad wel een wijziging zou zijn. Er is altijd gezegd dat de maximumsnelheid pas verlaagd zou worden nadat de inrichting aangepast was.
VVD en GroenLinks stelden vragen over het rapport van het ov en de nood- en hulpdiensten. In het najaar zal het college komen met alle conclusies. Deze worden meegenomen in de voortgangsrapportage. In de praktijk zijn er weinig taboes. Per locatie moet goed worden gekeken wat daar toegepast kan worden.
De PvdD vroeg naar de grote auto’s. Hier is in het parkeerdebat ook over gesproken. De wethouder ziet een parallel tussen de SUV en de fatbike. Gevoelsmatig denkt iedereen hem aan

te kunnen wijzen, maar formeel is hij moeilijk te onderscheiden. In het parkeerdebat is het lastig, want er zou met afmetingen gewerkt moeten worden. Tegelijkertijd willen veel partijen hier iets mee. De wethouder wil een korte inventarisatie maken of er iets kan op een niet al te ingewikkelde manier. Ze wil bijvoorbeeld bekijken wat andere steden hierin doen.
D66 vroeg naar de schoolstraten. Elf scholen wilden meedoen. Vier zijn het ook echt gaan doen. De zeven zijn afgevallen, soms omdat de verkeerssituatie het niet toestond, maar meestal omdat het de school niet lukte om voldoende mensen op de been te krijgen om het te realiseren. Onlangs hebben twee nieuwe scholen zich aangemeld. Alle scholen zijn welkom om zich aan te melden.

De heer Vasters (D66) stelt dat er een paar honderd scholen in Utrecht zijn. Dit aantal van elf voelt als heel weinig. Moeten de schoolstraten opnieuw onder de aandacht gebracht worden?

Mevrouw Van Hooijdonk (wethouder) antwoordt dat de gemeente het altijd weer een keer onder de aandacht kan brengen. Er is altijd veel contact met scholen over allerlei onderwerpen. De gemeente kan het echter niet overnemen. De scholen zullen wat moeten ondernemen.
De wethouder komt bij de autoloze dag van mevrouw Passier. Een dag om buiten te spelen voor kinderen is een sympathiek idee. Bij eerdere gesprekken over autoloze zondagen was de motivatie wat meer vanuit klimaat of duurzaamheid. Dit is een mooi verhaal, maar het kost wel geld. Er zijn veel praktische zaken die geregeld moeten worden. Dat geld is er nu niet. Als de raad dit wil, ziet de wethouder graag een motie tegemoet met daarin een dekking.

Mevrouw Passier (Volt) vraagt welk type autoloze dagen volgens de wethouder wel haalbaar zou zijn.

Mevrouw Van Hooijdonk (wethouder) merkt op dat het Grand Départ ook een autoloze zondag was. Als het alleen om de binnenstad gaat, is het beter hanteerbaar, maar dan profiteren spelende kinderen er misschien minder van. Over het algemeen geldt: kleiner is makkelijker.
Er waren vragen over herinrichtingen. Richting de ChristenUnie antwoordt de wethouder op dat er nog steeds budget is om kleinere dingen te regelen. Dit doet de gemeente dan ook.
In antwoord op de heer Dekkers meldt de wethouder dat de CROW-richtlijnen op het gebied van zebrapaden zijn verruimd. De gemeente past deze toe. De zebrapaden worden meer toegepast dan vroeger. De gemeente zal echter niet de hele stad onder handen nemen om te bekijken waar ze ontbreken. Alleen op plekken waar de gemeente aan de slag is, worden de zebrapaden ruimer toegepast dan voorheen. Als er al te scheutig zebrapaden worden aangelegd houden mensen zich er niet aan en wordt er schijnveiligheid geïntroduceerd.

De heer Dekkers (GroenLinks) vindt de discussie over schijnveiligheid een verkeerd motief. Eerder is toegezegd dat er een inventarisatie zou komen over knelpunten in looproutes die aangepast zouden worden. Wanneer ontvangt de raad die?

Mevrouw Van Hooijdonk (wethouder) verwacht dit ‘voetgangersplan’ in het eerste kwartaal van 2025, als het meezit eind dit jaar.
Mevrouw Passier merkte op dat het niet zo kan zijn dat locaties na projecten minder veilig zijn dan daarvoor. Dat klopt. Er kunnen meerdere dingen aan de hand zijn. Soms is lastig in te schatten hoe mensen plekken gaan gebruiken. Dan zijn nazorg en aanpassingen nodig. Dat kan eenvoudig zijn. Soms is het ook een kwestie van perceptie, bijvoorbeeld nadat er een stoplicht is weggehaald. Soms was er een andere noodzaak. Mevrouw Passier noemde de Churchilllaan. Daar is een ovonde geïntroduceerd. Dat moest omdat er een busbaan en een bustunnel waren aangelegd. Die bus moest op een vlotte manier doorheen, terwijl er ook nog ander verkeer en een winkelcentrum waren. De oude situatie paste niet bij de verandering in de buurt.

Mevrouw Passier (Volt) merkt op dat het daar makkelijker is geworden om het gaspedaal in te trappen. De maatregelen lijken de plek minder veilig gemaakt te hebben.

Mevrouw Van Hooijdonk (wethouder) heeft hier veel meldingen over gehad. Met bewoners en belanghebbenden is hiernaar gekeken. Na cameraonderzoek zijn er aanpassingen gedaan. Op die manier probeert de gemeente tot een goede situatie te komen. Er moet echter ook rekening gehouden met het feit dat hier een doorgaande bus rijdt.

De heer De Pagter vroeg naar de WSB en de hulpdiensten. De gemeente spreekt periodiek met de nood- en hulpdiensten. Hieruit is niet gebleken dat zij ontevreden zijn over de WSB. Vooraf is met hen gesproken en bedacht dat het fietspad voor hen een ventiel was. Er zijn geen indicaties dat dit voor hen niet werkt. Hier is overigens, net als bij de Churchilllaan, gesleuteld aan de instellingen en er zal ook nog meer gesleuteld worden.
GroenLinks vroeg naar de Niels Bohrweg. Het college verwacht in het vierde kwartaal het IPvE en FO. De PvdA noemde het als een voorbeeld van een project met vertraging. Hier zijn de financiën niet zozeer het probleem. Dit is een complexe locatie, omdat er naar verwachting veel private parkeerplekken opgeheven moeten worden en er een bomenrij is. De gemeente blijft niet binnen het profiel van eigen grond, maar heeft ook private partijen nodig. Het laatste kwartaal van dit jaar verwacht het college het ontwerp hiervan te hebben.
Er is veel gezegd over verschillende voertuigen en snelheidsverschillen op fietspaden. Het woord 'maatwerk' viel, maar dit kan niet, want daar kun je niet op handhaven. De vraag wie waar hoort, moet nationaal beantwoord worden. De gemeente bemoeit zich hier nadrukkelijk mee. Er is een grote tabel van light electric vehicles met allerlei massa's en afmetingen met allerlei verschillende regels. Samen met de andere grote steden is de inzet van Utrecht om alles met een grotere massa zo veel mogelijk op de rijbaan te laten rijden. De fatbikes vormen geen aparte categorie. Ze worden vaak opgevoerd. Dit zal verboden worden en hier moet op gehandhaafd worden. De politie heeft sinds dit jaar rollerbanken, maar via telefoonbomen wordt hier snel over gewaarschuwd en komt er al gauw geen fatbike meer langs. De fatbikes zijn bovendien hip en trekken een jonger publiek. Wanneer de rijbaan ingericht is op 30 km/u kunnen deze voertuigen geschikt op de rijbaan.
De heer Dekkers had het over mensen die bang zijn in het verkeer. De gemeente weet niet precies wie dit zijn en om welke aantallen het gaat. De gemeente probeert de snelheid te verlagen en een fijnmazig netwerk te creëren, zodat mensen keuzes hebben om rustigere straten te gebruiken. Mensen rijden met hun kinderen liever een stukje om dan over een drukke straat te fietsen.
Er waren meerdere vragen over oversteken, onder andere van GroenLinks. Het college verwacht in het najaar in de voortgangsrapportage daar resultaten van te leveren. De ChristenUnie vroeg of hier ook meer geld voor beschikbaar is. Er is niet meer geld. Dit gebeurt in het bredere verkeersveiligheidsverhaal. Kleine dingen kunnen gedaan worden. Urgente dingen die meer geld kosten moet de gemeente snel proberen te programmeren. Zaken die minder urgent zijn probeert de gemeente mee te laten lopen met werk dat al gedaan zal worden.

De heer Van Straalen (ChristenUnie) merkt op dat er meer onderzoek gedaan zal worden. Dit kost budget. Is er geen budget om kleinere dingen te doen?

Mevrouw Van Hooijdonk (wethouder) antwoordt dat dit budget er gewoon is, dus dit doet de gemeente.
Stadsbelang had gevraagd of fatbikes op scholen verboden kunnen worden. Dit kan niet, want daar is geen juridische kapstok voor. Bovendien is voor de wet moeilijk te definiëren wat een fatbike is.
Er werd gevraagd of er een haag bij het Amsterdam-Rijnkanaal kon komen. Hier kijkt de gemeente naar binnen het project van de doorfietsroute naar Houten.
D66 vroeg naar de fietshelm. Hier komt een landelijke campagne voor. De gemeente is met de provincie aan het kijken of men hier gezamenlijk iets kan doen. Die boodschap zal dus meer uitgezonden worden.
De heer Dekkers vroeg of de voetganger echt op 1 wordt gezet. Het antwoord is ja. Tegelijkertijd moet er soms ook rekening gehouden worden met doorgaande buslijnen. Daar moet soms naar balans gezocht worden.
De ChristenUnie vroeg of er meer gedaan kon worden aan voorlichting met betrekking tot fatbikes. De wethouder stelt voor dit te inventariseren met alle samenwerkingspartners, bijvoorbeeld de Fietsmeesters, om te bekijken of hier extra aandacht aan besteed kan worden in wat er al loopt. De gemeente overlegt met de provincie over wat er op middelbare scholen aan gedaan kan worden.

De heer Van Straalen (ChristenUnie) vraagt of de raad een terugkoppeling krijgt op de inventarisatie.

Mevrouw Van Hooijdonk (wethouder) zei dat ze het zou meegeven aan de partners die op scholen bezig zijn. Als dit nog vermeldenswaardige feedback oplevert, wordt dit meegenomen in de voortgangsrapportage. Ze wil niet de indruk wekken dat er een heel project gestart wordt.

De heer Talhaoui (PvdA) vraagt of het een goed idee is om, wanneer de gemeente toch actief is op middelbare scholen met betrekking tot fatbikes, de handhaving daarop te baseren.

Mevrouw Van Hooijdonk (wethouder) zal zo nog iets over de handhaving zeggen. Ze neemt aan dat de politie op routes gaat staan waar fatbikes langskomen.
De wethouder was bij de Rotterdamse moedercampagne. De gemeente is voorzichtig met campagnes. Het is heel moeilijk om een effectieve campagne te voeren. Het is werk waarvan de resultaten soms niet zo groot zijn. Het college steekt graag zijn licht op bij de gemeente Rotterdam en bij bijvoorbeeld de buurtvaders, die er al zijn.
De wethouder komt op handhaving en rest van de Rotterdamse aanpak. Het college vindt objectieve verkeersveiligheid het belangrijkste. Op de tweede plek staat subjectieve veiligheid. Het derde punt in de hiërarchie is overlast. In de Rotterdamse aanpak gaat het om de aso's, terwijl er geen bewijs is dat die aso's de gevaarlijke situaties veroorzaken. Het zijn ook normale mensen die weleens door rood rijden. De wethouder wil waken voor het idee dat de veiligheid sterk verbetert als je je op die 1% richt. Het is wel heel symbolisch: mensen kunnen bang worden als anderen zich grof misdragen. De focus ligt echter op minder slachtoffers. Het college denkt dat het richten op aso's daarvoor niet de meest effectieve methode is. Het denkt wel dat handhaving helpt. In Nederland is de afgelopen tien, vijftien jaar te weinig geïnvesteerd in handhaving. Mede daarom deed Utrecht mee aan de mobiele flitspaal. Het college vindt het 'dedicated team' geen goed idee. Die mensen kunnen op maar één plek in de stad zijn. De rest van de handhavers wil je ook benutten.
De PvdA begon over de geluidsoverlast. Binnenkort zal het college de resultaten hiervan geven. De vraag was of het geluid gemeten kan worden en het kenteken dan zichtbaar is. Er zijn interessante resultaten, maar het is waarschijnlijk nog niet stevig genoeg voor handhaving. Er bestaat samenhang tussen geluid en snelheid. Het aantal mensen dat het betreft is heel klein, minder dan 1% zelfs op de Amsterdamsestraatweg. Het is niet proportioneel om daarvoor de hele straat af te sluiten.
GroenLinks vroeg nog of de boa's en de politie niet meer kunnen doen tegen de aso's. Dit moeten ze vooral doen wanneer ze aso's tegenkomen, maar het is niet het meest renderende om te doen.
De VVD vroeg naar de flitspalen. De gemeente heeft er 13 aangevraagd. Ze zullen zeker niet alle 13 toegekend worden. Het zullen er eerder ongeveer twee worden. De gemeentelijke flitspalen zullen er ook niet vandaag of morgen zijn, maar als het lukt krijgt de gemeente meer grip.

De heer Dekkers (GroenLinks) merkt op dat zijn vraag over de aso-aanpak was of wijkboa's en wijkagenten niet zonder veel extra te hoeven doen de aso's kunnen aanspreken binnen hun reguliere werkzaamheden.

Mevrouw Van Hooijdonk (wethouder) antwoordt dat dit ook gebeurt. Zij nemen het mee in hun werk. De wethouder wilde aangeven dat ook gewone mensen aangesproken soms moeten worden op hun gedrag.
Naar aanleiding van de voortgangsrapportage vroeg de PvdA naar de oorzaken van vertraging. Die zijn verschillend. Soms gaat het om bemensing, soms om participatieprocessen, soms om kostenverhogingen, soms komt men onverwachts kabels en leidingen tegen.
De heer Talhaoui vroeg nog naar de autoluwe Oudegracht en het Janskerkhof. Hier zal het college meer over melden in het MPR. Men ligt nu wel op schema. Er kunnen 50 plekken per jaar opgeheven worden.
In de richting van de heer De Pagter en de heer Dekkers meldt de wethouder dat het college met betrekking tot de Catharijnesingel en de knip voor de zomer met een IPvE en FO zal komen. Daar zal het college ook melden hoe met verzoeken van bewoners en het CMU zal worden omgegaan. Voor bewoners kan de gemeente wel iets betekenen. Bij het CMU-plan ziet ze meer kanttekeningen.
De heer Dekkers vroeg nog naar de Vechtroute. Daar is een paar jaar weinig over gecommuniceerd, ook omdat er weinig over te melden was richting bewoners. Dit moet wel weer opgepakt worden. De komende tijd zal de gemeente ook hier met een IPvE en FO komen of in ieder geval met een volgende stap. Toen men hier eerder met een project bezig was, bleek de kademuur instabiel. Naarmate dat beter onderzocht werd, werd dat probleem steeds ernstiger.

Inmiddels denkt de gemeente hier een project voor te kunnen starten en het te kunnen koppelen aan de rioolvervanging. De herinrichting kan hierin worden meegenomen.
De VVD had twee meer administratieve punten. De VVD heeft gelijk dat die agenda 'Bereikbaarheid' moet heten en niet 'Mobiliteit'. Het andere punt ging over de Agenda mobiliteitsplan. Het college heeft gezegd om dit niet elk jaar te produceren, maar wanneer het nodig is en er bijstellingen gedaan worden. Er komen bezuinigingen aan. De zwaarste gaan vermoedelijk vanaf 2026 in. De suggestie is om voor die tijd die agenda weer aan te leveren, zodat de raad kan zien hoe dat verwerkt wordt in de aanpak.

Mevrouw X. Minnaert (PvdD) hoorde de wethouder in antwoord op haar vraag over perken en hagen zeggen dat er naar Den Haag gekeken moest worden.

Mevrouw Van Hooijdonk (wethouder) antwoordt dat zij 'een haag' zei en niet 'Den Haag'.

De voorzitter vraagt of er nog onbeantwoorde vragen zijn.

De heer Talhaoui (PvdA) had gevraagd of er al lessen geleerd zijn uit wat er in Amsterdam gebeurd is.

Mevrouw Van Hooijdonk (wethouder) gaf aan dat zij informeel heeft gehoord dat de eerste ervaringen goed waren. Meer weet zij op dit moment nog niet.

De voorzitter herhaalt de toezeggingen van wethouder Van Hooijdonk.

- Wethouder Van Hooijdonk zal in de voorgangsrapportage van het najaar de volgende zaken opnemen: gegevens over dieren indien deze dan beschikbaar zijn, informatie over evaluatie 30 km/u in Amsterdam en hoe het college hier in Utrecht mee om wil gaan, informatie over busvervoer.
- Het collega zal een korte scan uitvoeren of grote auto's, SUV's, in wet- en regelgeving bijzondere aandacht kunnen krijgen. De resultaten hiervan zullen in de voortgangsrapportage van het najaar opgenomen worden.
- De voetgangersnota zal in Q1 2025 naar de raad komen.

De voorzitter vraagt of leden punten willen doorgeleiden naar de raad.

Mevrouw Passier (Volt) meldt dat zij nog zal nadenken over een motie over de autoloze dag. Ze verwacht dat ze dit zal meenemen bij de Voorjaarsnota.

De heer Vasters (D66) overweegt twee moties. Mogelijk wil hij richting de evaluatie nog kaders meegeven met betrekking tot de Amsterdamse aanpak. Voor de schoolstraten geldt hetzelfde.

De heer Van Straalen (ChristenUnie) overweegt een motie over het mogelijk afsluiten van straten in verband met overlast. Bij de behandeling van betaald parkeren komt de fractie mogelijk met een motie over SUV's en pick-ups..

De heer De Pagter (VVD) merkt op dat raadsleden zelf moeten bepalen of ze het punt naar de raad sturen. Het DB hoeft nu niks te doen.

De voorzitter constateert dat verschillende leden dit willen behandelen in de raad en vraagt hen hoeveel behandeltijd ze in gedachten hadden.

De heer De Pagter (VVD) heeft een punt van orde. De commissie gaat niet over de behandeltijd. Raadsleden gaan nu afwegen of ze dit naar het DB willen sturen voor een agendering. Het DB bepaalt dan hoelang daarvoor nodig is.

De voorzitter stelt dat het de bedoeling is dat de commissie een indicatie geeft. Dit punt zal worden doorgeleid naar de raad, omdat er een aantal moties is aangekondigd.

De heer De Pagter (VVD) maakt een punt van orde. Leden geven aan dat zij nog niet zeker weten of ze een motie in willen dienen. Dan moet er niet nu al besloten worden of het punt naar de raad gaat. Raadsleden kunnen daarna altijd alsnog naar het DB gaan.

De voorzitter stelt dat er nog een agendering moet worden aangeleverd om dit te bespreken in de raad. Het staat raadsleden en commissieleden vrij om dit te agenderen. Hij constateert dat fracties overwegen om voorstellen in te dienen. Hij stelt dan ook voor om het door te geleiden naar de raad. Het gaat om een suggestie van de commissie. Het DB beslist of er daadwerkelijk een agendering komt.

De heer Dekkers (GroenLinks) ondersteunt het pleidooi van de heer De Pagter.

De voorzitter constateert dat een aantal commissieleden met voorstellen zal komen. Het punt wordt doorgeleid naar de raad met een behandeltijd van 15 minuten en zal sowieso niet al op 25 april behandeld worden. Hij geeft het woord niet opnieuw aan de heer De Pagter. Die heeft zijn punt van orde namelijk al gemaakt. Drie fracties overwegen een motie. Het ligt dus bijna vast dat er iets ingediend wordt. Het punt kan altijd alsnog van de agenda gehaald worden. Beginnen met een kwartier.

De heer Vasters (D66) neemt het initiatief tot het schrijven van een agendering.

De voorzitter constateert dat de heer Vasters met een agendering komt. Dat zal in principe in de raadsvergadering van mei behandeld worden, omdat de agenda van april al vol zit. Het DB kan het punt altijd alsnog van de agenda verwijderen.

De voorzitter sluit hierop de vergadering om 12:59 uur.