Bundel - Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte van 20 maart 2025

0 Aanbieding van de petitie 'Stop de Verkeerschaos in Utrecht'
De voorzitter van de commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte zal om 09.45 namens de commissie de petitie over 'Stop de Verkeerschaos in Utrecht' in ontvangst nemen.

1 Opening

2 Vaststellen agenda commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte 20 maart 2025

3 Vaststellen ingekomen agenderingen (Procedure)
Deze punten worden alleen procedureel behandeld. De leden van de commissie bespreken of, op welke wijze en voor hoe lang zij deze raadsvoorstellen en onderwerpen willen bespreken. Na vaststelling van dit behandeladvies, wordt het stuk voor een volgende vergadering geagendeerd.
- Ingekomen agenderingen MGOR 20 maart 2025
- Lange Termijnagenda commissie Mobiliteit, Groen e Openbare Ruimte 20 maart 2025

3.1 Raadsvoorstel Wijziging Wegsleepverordening
- Dossier 4549 voorblad
- Raadsvoorstel wijziging wegsleepverordening 2025
- Wijzigingsbesluit wegsleepverordening gemeente Utrecht (2025)

3.2 Agenderingen ter plaatse op basis van de lijst ingekomen raadsbrieven en de Ombudsbrief maart
- Raadsbrieven commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte 20 maart 2025
- Ombudsbrief maart 2025

4 Verslagen
Ter vaststelling:
Conceptverslag commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte 13 februari 2025
Conceptverslag besloten vergadering commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte 11 maart 2025
- Conceptverslag MGOR 13 februari 2025

5 Toezeggingen/moties
Ter vaststelling:
Motie en Toezeggingenlijst commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte 20 maart 2025
Lijst aangenomen moties commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte 20 maart 2025
- Toezeggingen en motielijst commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte 20 maart 2025
- Lijst aangenomen moties commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte 20 maart 2025

6 Ingekomen stukken
Ingekomen stuk:
Een petitie over Stop de verkeerschaos in Utrecht.
Brandbrief wijkplatforms Utrecht NoordWest en Overvecht betreft het lage participatieniveau bij de uitwerking startnotie Natuurgebied Zuilen
Herinrichting Tuinwijkroute
Reactie Themagroep Verkeer Noordoost Utrecht op het Voorlopig Integraal Programma van Eisen en Functioneel Ontwerp herinrichting Tuinwijkroute
Het ingekomen stuk staat voor leden, conform AVG, in iBabs achter een slotje.

7 Raadsvoorstel Wijziging Havenverordening Utrecht, maximaal aantal personen per vaartuig
Beleidsveld: Openbare Ruimte
Portefeuillehouder: Susanne Schilderman
Indicatieve behandeltijd: 60 minuten
Met dit voorstel wordt de havenverordening Utrecht gewijzigd met daarin de volgende punten:
Een toevoeging van een verbod om een maximaal aantal personen per vaartuig te overschrijden, met uitzondering van vaartuigen die beschikken over een exploitatievergunning.
De mogelijkheid van een ontheffing van het verbod in bijzondere situaties en bij vergunde evenementen.
- Dossier 4482 voorblad
- Raadsvoorstel Wijziging Havenverordening Utrecht, maximaal aantal personen per vaartuig
- Besluit tot wijziging Havenverordening Utrecht, maximaal aantal personen per vaartuig
- Concept Nadere regel paragraaf 2.5 Havenverordening Utrecht, maximaal aantal personen per vaartuig

8 Beantwoording SV2024 nr 225 over Rondzwervende winkelwagentjes in Terwijde

Beleidsveld: Openbare Ruimte
Portefeuillehouder: Susanne Schilderman
Indicatieve behandeltijd: 45 minuten
Geagendeerd door: Jantine Zwinkels (CDA), Miraç Usta (DENK), David Bosch (UtrechtNu!)
De fracties van CDA, DENK en UtrechtNu! willen de beantwoording van de Schriftelijke Vragen over Rondzwervende winkelwagentjes in Terwijde agenderen en daarbij rondzwervende winkelwagentjes in heel Utrecht betrekken. Zij zijn teleurgesteld in de antwoorden van het college, die geen echte verantwoordelijkheid toont voor het beheer van de openbare ruimte. De fracties waarderen de inzet op gesprekken met de aanwezige supermarkten, maar zien dat dit niet toereikend is voor het probleem. We willen met andere fracties in debat over mogelijke oplossingen, zoals extra / beter ingerichte inzamelplekken en het terugbrengen van het muntjessysteem dat mensen aanzet tot het inleveren van hun winkelwagentje na het doen van boodschappen. We willen ook kijken of er draagvlak bestaat om de APV hierop aan te passen in de toekomst, zodat de gemeente handhavend kan optreden. We zijn benieuwd wat de wethouder ons kan vertellen over het voorbeeld van Leiden, waar de gemeente ook gebieden heeft aangewezen die ook meer actie afdwingen van de supermarkten (waarbij gezegd moet worden dat de een het al voortvarender oppakt dan de ander). Op die manier hopen wij dat er een goede uitkomst volgt voor de bewoners, die veel overlast ervaren van deze verrommeling van de openbare ruimte.

Dossier 4552 voorblad
Beantwoording SV2024 nr 225 over Rondzwervende winkelwagentjes in Terwijde

9 Raadsbrief Meerjarenplanning werkzaamheden met verkeershinder 2025 en 2026
Beleidsveld: Mobiliteit
Portefeuillehouder: Senna Maatoug
Indicatieve behandeltijd: 90 minuten
Geagendeerd door: Joost Vasters (D66), Miraç Usta (DENK), David Bosch (UtrechtNu!), Jantine Zwinkels (CDA), Marijn de Pagter (VVD), Rik van der Graaf (ChristenUnie), Mohamed Talhaoui (PvdA)
De afgelopen maanden hebben veel mensen geklaagd over de verkeersoverlast door de vele werkzaamheden in Utrecht. De fracties van D66, DENK, UtrechtNu!, CDA, ChristenUnie, VVD en PvdA willen hierover in gesprek met de wethouder en andere partijen. Ze willen zich daarbij richten op de planning van de werkzaamheden, de toepassing van bereikbaarheidsprincipes en de mate waarin deze principes daadwerkelijk worden nageleefd. Ook willen zij de rol van de stedelijke bereikbaarheidsregisseur bespreken om te kijken hoe deze aanpak in de praktijk uitpakt.

Dossier 4551 voorblad
Raadsbrief Meerjarenplanning werkzaamheden met verkeershinder 2025 en 2026
Kaart Q1 2025 Meerjarenhinderplanning 2025
Kaart Q2 2025 Meerjarenhinderplanning 2025
Kaart Q3 2025 Meerjarenhinderplanning 2025
Kaart Q4 2025 Meerjarenhinderplanning 2025
Kaart 1e helft 2026 Meerjarenhinderplanning 2025
Kaart 2e helft 2026 Meerjarenhinderplanning 2025

9.1 Raadsbrief Meerjarenplanning werkzaamheden met verkeershinder 2024 en 2025
Raadsbrief Meerjarenplanning werkzaamheden met verkeershinder 2024 en 2025
Kaart Q1 2024 Meerjarenhinderplanning
Kaart Q2 Meerjarenhinderplanning 2024
Kaart Q3 2024 Meerjarenhinderplanning 2024
Kaart Q4 24 Meerjarenhinderplanning 2024
Kaart Eerste helft 2025 Meerjarenhinderplanning
Kaart Tweede helft 2025 Meerjarenhinderplanning

9.2 Beantwoording SV2024 nr 205 over Verkeerschaos in Utrecht
Beantwoording SV2024 nr 205 over Verkeerschaos in Utrecht

Ingekomen agenderingen Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte 20 maart 2025

Soort stuk: Raadsvoorstel Wijziging Wegsleepverordening Beleidsveld: Mobiliteit Portefeuillehouder: Senna Maatoug Commissiegriffier: Marjolein Friele	Met dit voorstel wordt de wegsleepverordening gewijzigd op de volgende punten: 1. Toevoeging van de definitie ‘loze rit’; 2. Aanscherping van moment dat de kosten in rekening worden gebracht; 3. Het vaststellen van de actuele tarieven op prijspeil 2024; 4. Verwijderen van het jaartal in de titel van de verordening.	Voorstel: 1. Dit voorstel als A stuk door te geleiden naar de Raad van 27 maart 2025

LANGE TERMIJNAGENDA COMMISSIE MOBILITEIT, GROEN EN OPENBARE RUIMTE 20 MAART 2025

Onderwerp	Beleids-veld	Portefeuille-houder	Planning aanbieden aan raad	Fatale termijn Raads-besluit	Datum aangebo-den	Beoogd kwartaal commissie procedureel	Beoogd kwartaal commissie inhoudelijk	Beoogd kwartaal raads-behandeling	Toelichting wijziging planning
RV Zienswijzen Begrotingswijziging 2025 Recreatieschap	Groen	Wethouder Voortman	2025 Q4			2025 Q3	2025 Q4	2025 Q4	
Zienswijzen Ontwerpbegroting 2026 recreatieschap SGL	Groen	Wethouder Voortman	2025 Q2			2024 Q2	2025 Q2	2025 Q2	
Zienswijzen Recreatieschap Stichtse Groenlanden 4-jarig uitvoeringsplan en financieel perspectief	Groen	Wethouder Voortman	2025 Q3				2025 Q4	2025 Q4	Wordt medio 2025. Redenen vertraging zijn voor het eerst gemeld via raadsmemo Voortman van 27-09 2023. Verdere vertraging naar medio 2025 is toegelicht in commissie MGOR van 19-09-2024 bij de bespreking van het RV Zienswijzen jaarrekening 2023 en begroting 2025. Dit RV

LANGE TERMIJNAGENDA COMMISSIE MOBILITEIT, GROEN EN OPENBARE RUIMTE 20 MAART 2025

Onderwerp	Beleids-veld	Portefeuille-houder	Planning aanbieden aan raad	Fatale termijn Raads-besluit	Datum aangebo-den	Beoogd kwartaal commissie procedureel	Beoogd kwartaal commissie inhoudelijk	Beoogd kwartaal raads-behandeling	Toelichting wijziging planning
									is vastgesteld in de raad van 26-09-2024.
Voorkeursalternatief MIRT verkenning OV en Wonen	Mobiliteit	Wethouder Maatoug	2025 Q2				2024 Q2	2024 Q3	
RV IPVE FO Natuurgebied Zuilen	Groen	Wethouder Voortman	2025 Q3			2025 Q4		2025 Q4	
Aanpak voor de Voetganger	Mobiliteit	Wethouder Maatoug	2025 Q3				2025 Q3	2025 Q4	

Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte

Dossiernummer	4549
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	20 maart 2025
Agendapunt	3.1
Titel	Raadsvoorstel Wijziging Wegsleepverordening
ID	4771
Behandelend ambtenaar	Martijn Buijs
Telefoon	
E-mail	martijn.buijs@utrecht.nl
Datum collegebesluit	
Geocodering	Stad Utrecht
Thema	Verkeer, vervoer en waterstaat
Portefeuillehouder	Wethouder Maatoug
Beleidsveld	Mobiliteit
Referendabel	Nee
Reden niet referendabel	Sub e: Raadsvoorstel over de vaststelling van de gemeentelijke begroting en rekening, de hoogte van gemeentelijke tarieven of belastingen, en het invoeren, wijzigen of afschaffen van gemeentelijke tarieven of belastingen.
Raadsadviseur (lijst)	Marjolein Friele/Cie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte
Behandelvoorstel	
Resultaat commissiebehandeling	
Resultaat raadsbehandeling	

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte	20 maart 2025

Voorgesteld besluit

Gemeente Utrecht

Voorstel aan de gemeenteraad

Wijziging wegsleepverordening

Beleidsveld	Mobiliteit
Organisatieonderdeel	Vergunningen Toezicht en Handhaving
Opsteller	Martijn Buijs/Stefanos Manetas
Kenmerk	30206163
Vergaderdatum Raad	Volgt
Referendabel	Nee (artikel 1:2 lid 2 onder e Verordening raadgevend referendum)
Geheim	Nee

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

1. De wijziging van de Wegsleepverordening vast te stellen, met de volgende wijzigingen:
   a. Toevoeging van de definitie ‘loze rit’;
   b. Aanscherping van moment dat de kosten in rekening worden gebracht;
   c. Het vaststellen van de actuele tarieven op prijspeil 2024;
   d. Verwijderen van het jaartal in de titel van de verordening.

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Samenvatting
Met de beslispunten in dit voorstel wordt de Wegsleepverordening 2018 gewijzigd. Deze wijziging is noodzakelijk, omdat de tarieven jaarlijks worden geïndexeerd. Ook heeft voortschrijdend inzicht naar aanleiding van een bezwaarprocedure geleid tot de toevoeging van de definitie ‘loze rit’ en de opname hiervan in de artikelen over tarieven. Ook wordt de naamgeving van de verordening aangepast.

Context
Aanleiding
Voor het wegslepen van voertuigen maakt de gemeente gebruik van een externe partij, omdat het specialistisch en risicovol werk is. Deze leverancier indexeert de tarieven jaarlijks conform de uitgangspunten van de overeenkomst. Vanwege de nieuwe tarieven moet de verordening worden aangepast.

Het kan voorkomen dat een auto wel foutief was geparkeerd (bijvoorbeeld voor een uitrit) en dat hiervoor een sleepvoertuig is opgeroepen. Als de overtreder zijn voertuig heeft verplaatst voordat deze verwijderd is, dan is dit een zogeheten ‘loze rit'. De kosten voor een loze rit waren voor de gemeente. Met deze wijziging stellen we voor de kosten in rekening te brengen bij de overtreder, immers zonder overtreding was het oproepen van een sleepwagen niet noodzakelijk geweest.

De aanpassing van het artikel ‘eigenaar ter plaatse’ maakt het na wijziging ook mogelijk om de kosten te verhalen wanneer de overbrenging al is aangevangen maar het voertuig nog niet (volledig) is overgebracht naar de locatie van bewaring.

Toelichting wegsleepbeleid
In 2024 zijn 405 voertuigen weggesleept omdat deze gevaarlijk of hinderlijk geparkeerd stonden. De meeste voertuigen, circa 65%, worden gesleept bij de markten en bij tijdelijke parkeerverboden die ingesteld zijn voor evenementen. De gemeente probeert wegslepen zoveel als mogelijk te voorkomen. Wanneer het niet lukt op een andere wijze de situatie te verhelpen (bijvoorbeeld door contact met de eigenaar) wordt een voertuig weggesleept.
Bij het wegslepen van voertuigen in verband met markten wordt de parkeerder via borden op straat geïnformeerd dat er op specifieke momenten een parkeerverbod geldt. Bij tijdelijke parkeerverboden door evenementen of werkzaamheden volgen wij het wegsleepprotocol. Dit houdt in dat voertuigen alleen worden weggesleept als de borden op tijd, dat wil zeggen 14 dagen voordat het verbod ingaat, zijn geplaatst en omwonenden zijn geïnformeerd.

Juridische context
Voor het wegslepen van gevaarlijk en hinderlijk geparkeerde voertuigen moet op basis van artikel 173 lid 2 van de Wegenverkeerswet de gemeenteraad een wegsleepverordening vaststellen met daarin onder andere de bewaarplaats en kostenberekening. Omdat de kostenberekening wijzigt is een wijziging nodig van de Wegsleepverordening.

Beslistermijn
Er is geen specifieke beslistermijn voorzien.

Beoogd effect
Het beoogde effect is om de verordening in overeenstemming te brengen met de feitelijke situatie en er kostendekkend gewerkt kan worden. Doordat de kosten jaarlijks worden geïndexeerd, is jaarlijkse aanpassing van de verordening noodzakelijk. De wijziging van de definities maakt een einde aan de bezwaargronden bij het betalen wanneer de eigenaar ter plaatse komt.

Eerdere besluitvorming en informatievoorziening aan de raad
De meest recente partiele herziening van de Wegsleepverordening vond plaats op 4 december 2022.

Beslispunten, Argumenten en Kanttekeningen/Risico's

Beslispunt	
1	De wijziging van de Wegsleepverordening vast te stellen, met de volgende wijzigingen: a. Toevoeging van de definitie 'loze rit'; b. Aanscherping van moment dat de kosten in rekening worden gebracht; c. Het vaststellen van de actuele tarieven op prijspeil 2024; d. Verwijderen van het jaartal in de titel van de verordening.
Argumenten	
1.1	De tarieven voor het wegslepen van een voertuig zijn geïndexeerd naar het prijspeil 2025 welke in rekening worden gebracht bij de gemeente voor de wegsleep van voertuigen.
	Voor het wegslepen van verkeerd geparkeerde voertuigen maken wij gebruik van een externe partij. De tarieven worden bepaald bij een openbare aanbesteding, waarbij een jaarlijkse indexatie plaatsvindt. Om de kosten voor deze dienst kostendekkend te houden, moeten de tarieven zoals genoemd in de verordening worden aangepast.
1.2	De kosten voor een loze rit kunnen met deze wijziging worden doorbelast aan de betrokkene.
	Om de overtreder de mogelijkheid te bieden de opdracht tot overbrenging van het voertuig te stoppen, is het uiterste moment van overdracht beschreven in artikel 3. De kosten die in rekening worden gebracht bij de gemeente door de sleper worden vanuit kostendekkend oogpunt doorberekend aan de overtreder en in het besluit opgenomen.
1.3	Indien de eigenaar voor de daadwerkelijke overbrenging ter plaatse komt kan door deze wijziging de overbrenging worden gestaakt.
	Om de overlast voor de overtreder te beperken wordt, met het toevoegen van de loze rit in combinatie met artikel 3, de overtreder mogelijkheid geboden om op straat weer de beschikking te krijgen over het voertuig. Het onderscheid tussen de tarieven voor een loze rit en het tarief voor overbrenging wordt gemaakt door het moment dat de voor- of achterwielen loskomen van de grond. Voortschrijdende kennis door een gegrond bezwaar waarbij de rechthebbende de overbrenging onderbrak en de totale overbrengingskosten voldeed maar hiertegen in bezwaar ging, is artikel 3 herschreven om deze bezwaargrond op te heffen. Tevens wordt het hiermee mogelijk om ook in een vergevorderd stadium nog de overbrenging te staken en, na betaling, het voertuig weer ter beschikking te krijgen.
Kanttekeningen/Risico's	
1.1	De verhoogde kosten voor de overtreder voor het wegslepen van een voertuig kunnen tot weestand leiden.
	Het verhalen van de (verhoogde) kosten kan tot weerstand leiden. De kosten voor de gemeente moeten echter wel gedekt worden.
1.2	Het in rekening brengen van de loze rit is een nieuwe werkwijze en kan bij betrokkenen leiden tot weerstand en bezwaar.
	Als een betrokkene een overtreding begaat, kan het voertuig worden weggesleept. De sleepauto heeft echter wel te maken met reistijd en de betrokkene kan inmiddels zijn vertrokken of inmiddels ter plaatse zijn gekomen. De rit van de sleepauto wordt dan bij de gemeente in rekening gebracht als 'loze rit.' Met deze wijziging brengen we de kosten in rekening bij de betrokkene, immers er was wel degelijk sprake van een overtreding die heeft geresulteerd in

	het maken van kosten. Het verhalen van deze kosten kan leiden tot weerstand en mogelijk bezwaren.

Financiën
Beslispunten hebben geen financiële gevolgen voor gemeentelijke organisatie. De kosten voor het slepen en bewaren van een voertuig, welke geheel worden doorbelast aan de overtreder, worden echter wel hoger. De reden van de verhoging is dat de huidige overeenkomst de kosten jaarlijks worden geïndexeerd. Een vergelijking met andere gemeente is complex omdat diverse variabelen een vergelijking onnauwkeurig maken. Hierbij moet gedacht worden aan moment van aangaan contract, het aantal meedingende partijen bij de aanbesteding, de verwachting van aantal te slepen voertuigen, milieuzones etc.

Vervolg
Na het vaststellen wordt het ‘Besluit tot wijziging van de Wegsleepverordening 2018, herziening 2025’ op www.overheid.nl bekend gemaakt. De wijzigingen worden geconsolideerd verwerkt (opgenomen in de Wegsleepverordening 2018). Na de officiële bekendmaking op www.overheid.nl kan uitvoering gegeven worden aan de wegsleepdienst zoals deze middels Europese Aanbesteding tot stand gekomen is. Ook wordt de Utrechtse webpagina www.utrecht.nl/wegslepen dan aangepast.

Participatie
Er heeft geen participatie plaatsgevonden over dit voorstel. Het betreft vooral een technische wijziging van een bestaande verordening, zodat een overheidstaak uitgevoerd kan worden.

Communicatie
Zie tekst onder het kopje ‘Vervolg’. Voor het wegslepen van voertuigen is een aparte websitepagina van de gemeente beschikbaar.

(Niet)Referendabel
De Verordening raadgevend referendum gemeente Utrecht is niet van toepassing omdat dit een raadsvoorstel betreft waarin gemeentelijke tarieven worden vastgesteld, nodig voor de uitvoering van een overheidstaak (artikel 1:2 lid 2 onder e Verordening raadgevend referendum).

Bijlagen
Bijlagen besluitvorming
- Wijzigingsbesluit wegsleepverordening, herziening 2025.

Bijlagen informatief
-

Besluit tot wijziging van de Wegsleepverordening 2018 gemeente Utrecht

De raad van de gemeente Utrecht,

- Gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders van 11 maart 2025;
- Gelet op artikel 170 en artikel 173 lid 2 van de Wegenverkeerswet 1994, en het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990;

besluit de Wegsleepverordening 2018 gemeente Utrecht als volgt te wijzigen:

Artikel I

A. Na Artikel 1 lid 1 onder g wordt toegevoegd:

h. Loze rit: indien de overbrenging al is voorbereid, doordat de opdracht tot het overbrengen van het voertuig is gegeven, maar de rechthebbende het voertuig heeft verwijderd danwel heeft verzocht de overbrenging te beëindigen voordat met de overbrenging een aanvang is gemaakt.

B. Artikel 3 komt te luiden:
Artikel 3 Eigenaar ter plaatse
Indien de eigenaar of anderszins rechthebbende verzoekt om het overbrengen te beëindigen, is dit mogelijk in de volgende situaties onder betaling van de volgende kosten:
   a. Als de overbrenging van een voertuig wordt voorbereid en de voor- of achterwielen nog niet van de grond zijn, wordt het tarief van een loze rit in rekening gebracht zoals genoemd in artikel 5;
   b. Wanneer de overbrenging daadwerkelijk is aangevangen, doordat de voor- of achterwielen van de grond zijn, wordt het tarief voor overbrengen in rekening gebracht zoals genoemd in artikel 5.

C. Artikel 5 komt te luiden:

Artikel 5 Tarieven en betaling eigenaar ter plaatse

1. De tarieven voor het overbrengen van een voertuig naar de bewaarplaats bedragen:
   a. €445,00 voor een voertuig, niet zijnde een fiets, tot 3.500 kg;
   b. € 1938,16 voor een voertuig, niet zijnde een fiets, vanaf 3.500 kg;
2. De tarieven voor het bewaren van een voertuig bedragen:
   a. € 38,77 voor een voertuig, niet zijnde een brom- of snorfiets, per etmaal of een gedeelte daarvan;
   b. € 27,13 voor een brom- of snorfiets per etmaal of een gedeelte daarvan;
3. Het tarief voor een loze rit bedraagt € 387,63 per voertuig.
4. De in de vorige leden genoemde tarieven betreffen prijspeil 2024.
5. Vanaf 1 januari 2025 bedragen de tarieven:
   a. De tarieven voor het overbrengen van een voertuig naar de bewaarplaats bedragen:

i. € 470,00 voor een voertuig, niet zijnde een fiets, tot 3.500 kg;
ii. € 2.055,00 voor een voertuig, niet zijnde een fiets, vanaf 3.500 kg;

b. De tarieven voor het bewaren van een voertuig bedragen:
i. € 40,00 voor een voertuig, niet zijnde een brom- of snorfiets, per etmaal of een gedeelte daarvan;
ii. € 25,00 voor een brom- of snorfiets per etmaal of een gedeelte daarvan;

c. Het tarief voor een loze rit bedraagt € 410,00 per voertuig.

6. Alle in dit artikel genoemde tarieven zijn inclusief een opslag van 15% voor indirecte kosten en inclusief BTW.
7. Betaling van de in dit artikel genoemde verschuldigde bedragen dient plaats te vinden voor de overdracht van het voertuig.

D. Artikel 8 komt te luiden:
Artikel 8 Citeertitel
Deze verordening wordt aangehaald als: Wegsleepverordening gemeente Utrecht

Artikel III

Dit besluit treedt in werking de dag na publicatie.

Aldus vastgesteld in de openbare raadsvergadering van <datum>

De burgemeester

Sharon A.M. Dijksma

De griffier,

Miguel Israel

Raadsbrieven commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte 6 februari t/m 13 maart 2025

Nummer	**Ontvangstdatum**	**Beleidsveld**	**Onderwerp**
1	18-02-2025	Mobiliteit	Raadsbrief Compensatie meerkosten & naheffingsaanslagen parkeerproducten
2	12-02-2025	Openbare ruimte	Raadsbrief Verbetering oppervlaktewaterkwaliteit
3	07-02-2025	Mobiliteit	Raadsbrief Vaststellen Voorlopig ontwerp Fietsroute om de Noord

Utrechts Ombudsloket

Hulp en advies bij je klacht over de gemeente

Aan de gemeenteraad van de gemeente Utrecht

Behandeld door	C. Hummelen	**Datum**	3 maart 2025
Doorkiesnummer	-	**Ons kenmerk**	30204576
E-mail	ombudsloket@utrecht.nl	**Onderwerp**	Ombudsbrief
Bijlage(n)	-		
Uw kenmerk	-	**Verzonden**	
Uw brief van	-	Bij antwoord datum, kenmerk en onderwerp vermelden	

Geachte leden van de raad,

Met deze Ombudsbrief willen we u informeren en adviseren over drie onderwerpen waar wij veel meldingen over ontvangen. We zien problemen ontstaan door trage en onduidelijke communicatie vanuit de gemeente. Zowel huurders van woningen met schimmel als huizenbezitters met erfpacht verkeren hierdoor te lang in onzekerheid. Daarnaast krijgen wij weer nieuwe meldingen van bezorgde stadsgenoten over de hoge parkeerkosten voor hun bezoek en de complexiteit van de parkeerapp.

Duidelijkheid over vangnet voor erfpachters

Het Utrechts Ombudsloket pleit voor duidelijke communicatie vanuit de gemeente richting huiseigenaren met erfpacht. Deze Utrechters weten al lange tijd dat hun maandelijkse woonlasten enorm gaan stijgen wanneer het huidige erfpachttijdvak afloopt. Sommige mensen zijn bang dat ze dit niet kunnen betalen en dat zij daarom moeten verhuizen. Dit zorgt voor slapeloze nachten. De gemeente werkt aan een vangnetregeling, maar het is nog onduidelijk wat dit betekent voor hen. Mensen moeten weten of ze in hun huis kunnen blijven wonen. Maatwerk maakt deel uit van de behoorlijkheidsnormen. Deze normen voor gemeenten zijn opgesteld door de Nationale Ombudsman.

Ons advies aan de gemeenteraad: erken de zorgen en zie erop toe dat de gemeente zo snel mogelijk duidelijkheid geeft over de vangnetregeling richting erfpachters.

Ongezonde schimmel Sterrenwijk

Als Utrechters in (sociale) huurwoningen last hebben van ongezonde schimmel, is het belangrijk dat de gemeente snel en voortvarend actie onderneemt op meldingen hierover. Het Ombudsloket ontving meerdere klachten van stadsgenoten uit Sterrenwijk en was aanwezig bij een bewonersbijeenkomst eind 2024. We spraken daar veel mensen die te maken hebben met vocht- en schimmelproblemen in hun woning. Het Utrechts Ombudsloket vindt dat de gemeente meer druk moet uitoefenen op woningcorporatie Bo-Ex om de problemen direct aan te pakken. Na de zomer van 2025 staan renovatiewerkzaamheden op de planning. Deze zijn al vaker uitgesteld en voor mensen in een woning met ongezonde schimmel is nú actie nodig. Het Utrechts Ombudsloket vindt het positief dat de gemeente een schimmelexpert onderzoek laat doen bij een aantal huurwoningen. Maar we zouden graag zien dat er direct wordt doorgepakt bij de door deze expert geconstateerde gebreken. Dit kan de gemeente doen door procedures te versnellen, zodat er minder tijd zit tussen het sturen van de eerste waarschuwingsbrief aan de verhuurder en het opleggen van een dwangsom. Het Ombudsloket

heeft herhaaldelijk contact met de betrokken afdeling gehad en een brief met adviezen hierover gedeeld, die zij mee kunnen nemen in de evaluatie van de pilot met de schimmelexpert.
Ter informatie: in onze brief richting de betrokken afdeling hebben we twee adviezen gegeven:

- communiceer duidelijk richting inwoners en
- verkort handhavingsprocedures richting de verhuurder.

Parkeren bezoek te duur

Bij het Ombudsloket zien wij het aantal meldingen over betaald parkeren weer toenemen. Nu in meerdere wijken betaald parkeren wordt ingevoerd, zoals in april in Kanaleneiland, heeft dit grote gevolgen voor veel Utrechters. Na de invoering van de webapp parkeren (najaar 2023), uitten wij al onze zorgen over de sociale gevolgen, omdat Utrechters nu parkeerkosten van bezoek moeten betalen. Sinds die tijd horen we schrijnende verhalen van Utrechters die al maanden geen bezoek hebben ontvangen, omdat zij de parkeerkosten niet kunnen voorschieten en het ongemakkelijk vinden om het geld terug te vragen aan hun visite. Ook de parkeerapp is een blijvende bron van ergernis en emotie. Meer mensen krijgen daar nu mee te maken en de toegezegde verbeteringen zijn nog steeds niet gerealiseerd. Mensen die wij spreken voelen zich hierdoor niet gehoord en niet serieus genomen.

Signaal: de parkeerdiscussie zorgt voor veel frustratie bij inwoners. Het vertrouwen in een gemeente die er is voor haar inwoners neemt hierdoor af.

Vragen?

Bel of kom gerust langs op het Ombudsloket.

Met vriendelijke groet,



Alma van Bommel
Ombudsman Utrecht

Verslag openbare ochtendvergadering commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte

Datum	13 februari 2025
Locatie	Raadzaal, stadhuis
Verslag door	mw. S. Donkers (Notuleerservice Nederland)
Vaststelling verslag	

Aanwezigen

De voorzitter, dhr. G. te Hoonte, de wethouder, mw. S. Maatoug, de commissiegriffier, mw. M. Friele, de leden, mw. J. Kool (Volt), dhr. J. Mulderij (CDA), dhr. C. Nyqvist (Stadsbelang Utrecht), dhr. H. Geleijns (D66), dhr. J. Vasters (D66), dhr. J. Baijens (PvdD), dhr. J. Cornielje (PvdA), dhr. D. Bosch (UtrechtNu!), dhr. F. Dekkers (GroenLinks), mw. J. van Meerveld (Student&Starter), dhr. M. de Pagter (VVD), dhr. R. van der Graaf (ChristenUnie), dhr. Y. Raghib (DENK), mw. E. Kolenbrander (Student&Starter), dhr. L. van Rooij (Student&Starter)

Afwezigen

Er zijn geen afwezigen gemeld.

Verslag openbare vergadering commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte

1. Opening en mededelingen 1
2. Vaststellen van de agenda van 13 februari 2025 2
3. Vasstellen van ingekomen agenderingen 2
   3.1 Raadsvoorstel Wijziging Havenverordening Utrecht, maximaal aantal personen per vaartuig 2
   3.2 Agenderingen ter plaatse op basis van de lijst ingekomen stukken 2
4. Verslagen commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte 4
5. Toezeggingen/moties 4
6. Ingekomen stukken 5
7. Raadsbrief Versnellen 30 km-aanpak 5

1. Opening en mededelingen

De voorzitter opent de vergadering om 10.00 uur en heet iedereen die meekijkt van harte welkom.

2. Vaststellen van de agenda van 13 februari 2025

De voorzitter geeft aan dat de agenda ongewijzigd vast wordt gesteld.

De heer Bosch (UtrechtNu!) merkt op dat de spreektijden op het scherm voor de hele dag zijn en niet voor het eerste agendapunt.

De voorzitter geeft aan dat er een agendapunt is doorgeschoven en dat het eerste agendapunt behandeld wordt met de resterende spreektijd van de vorige vergadering. Deze spreektijden komen straks in beeld.

3. Vaststellen van ingekomen agenderingen

3.1 Raadsvoorstel Wijziging Havenverordening Utrecht, maximaal aantal personen per vaartuig

De voorzitter stelt voor dit agendapunt op 20 maart te agenderen voor negentig minuten

De heer De Pagter (VVD) vindt dit erg lang en hij stelt voor het voor 45 minuten te agenderen.

De voorzitter vraagt of UtrechtNu! hier een intensieve bijdragen over gaat doen.

De heer Bosch (UtrechtNu!) geeft aan dat dit afhangt van hoe vol de agenda is omdat hij anders niet voldoende tijd heeft.

De voorzitter stelt voor het voor negentig minuten te agenderen en hij doet een stemming waarbij overeenstemming wordt bereikt voor zestig minuten.

De heer Dekkers (GroenLinks) merkt op dat de langetermijnagenda ook bij dit punt hoort. De voetgangersnota was aangekondigd voor het eerste kwartaal 2025 maar die blijkt naar later verplaatst te zijn. Hij wil weten waarom die niet in het eerste kwartaal kan komen.

Wethouder Maatoug geeft aan dat de voetgangersnota om verschillende redenen vertraging heeft opgelopen waaronder door de wisseling van wethouder. Het voornemen is hier zo snel mogelijk mee te komen in samenhang met de besluitvorming voorjaarsnota. Zij komt zo snel mogelijk met een realistisch antwoord op de vraag waar deze op de planning staat.

De voorzitter vraagt om welk voorstel de heer Dekker het had omdat deze niet op de LTA staat.

De heer Van der Graaf (ChristenUnie) ziet ook dat dit niet op de LTA staat en vraagt of deze er nog op komt. Hij spreekt de voorkeur uit voor een apart voorstel en niet in samenhang met de voorjaarsnota.

Wethouder Maatoug hoort het verzoek van de raad, zij gaat ervoor zorgen dat zij met een los voorstel komen en een datum die het college realistisch acht. In de schriftelijke vragen was de samenhang met budgettaire besluitvorming aangegeven.

De voorzitter vraagt of het klopt dat er alleen vragen in de LTA staan voor deze raadsperiode terwijl de vragen wel doorlopen. Hij vraagt of er gecheckt kan worden of er daarna ook nog dingen zitten.

3.2 Agenderingen ter plaatse op basis van de lijst ingekomen stukken

De heer Vasters (D66) wil een agendering over verkeershinder indienen. DENK, ChristenUnie, UtrechtNu! en het CDA sluiten zich hierbij aan. Deze agendering is gebaseerd op de brief met de planning voor de komende jaren en op de vele signalen die vanuit de stad zijn ontvangen. Hij wil onderzoeken of de huidige manier waarop de werkzaamheden worden uitgevoerd goed werkt.

De voorzitter inventariseert of andere partijen zich willen aansluiten, maar dit is niet het geval. Hij vraagt de heer Vasters hoe lang hij dit punt wil agenderen.

De heer Vasters (D66) stelt voor om negentig minuten in te plannen.

De voorzitter vindt negentig minuten minimaal en benadrukt dat niet-agenderende partijen dan een beperkte bijdrage zullen leveren. Hij stelt vast dat negentig minuten akkoord is voor de heer Vasters.

De heer Mulderij (CDA) vraagt namens collega Zwinkels aandacht voor winkelwagentjes in Terwijde.

De voorzitter verduidelijkt dat mevrouw Zwinkels op dit moment bij een andere commissie aanwezig is en daarom niet hier aanwezig kan zijn.

De heer Bosch (UtrechtNu!) wil meedoen met de agendering, maar met een iets andere tekst.

De heer Van der Graaf (ChristenUnie) merkt op dat DENK ook al had aangegeven mee te willen agenderen.

De heer Bosch (UtrechtNu!) wil het onderwerp breder trekken en winkelwagentjes in het algemeen bespreken.

De voorzitter ontvangt graag nog de agenderingsteksten van het CDA en D66. Hij stelt voor om het onderwerp winkelwagentjes voor zestig minuten te agenderen.

De heer Van der Graaf (ChristenUnie) stelt voor om hiervoor 45 minuten uit te trekken.

De heer De Pagter (VVD) heeft op dit moment geen concrete agendering, maar wijst erop dat de brief over de Rijnenburglijn ook op de lijst stond. Hij bedankt het college voor de reactie en geeft aan dat dit onderwerp verder zal worden opgepakt. Dit is een vooraankondiging dat er in de volgende vergadering een agendering over dit onderwerp zal komen. De VVD zal nog vragen stellen en onderzoek doen.

De heer Bosch (UtrechtNu!) waarschuwt ervoor dat er geen zaken worden geagendeerd die eigenlijk onder de verantwoordelijkheid van de provincie vallen. Hij waardeert het dat de VVD hierover proefballonnetjes oplaat.

De voorzitter wijst erop dat de heer Bosch hier als raadslid van de gemeente Utrecht zit en niet als Statenlid. Volgens hem investeert de gemeente Utrecht geld in deze verbinding en valt het daarom onder de verantwoordelijkheid van de commissie. Hij benadrukt dat hij het niet wenselijk vindt om op deze manier een ordedebat te voeren.

De heer Bosch (UtrechtNu!) vindt het niet correct dat hij wordt aangesproken op zijn rol bij de provincie. Hij zit hier als raadslid van de gemeente Utrecht.

De voorzitter geeft aan dat de heer Bosch ook geen onderwerpen van de agenda hoeft te halen die een ander wil agenderen.

De heer Bosch (UtrechtNu!) maakt een ordepunt en stelt dat openbaar vervoer onder de provincie valt, omdat zij de concessiehouder is. Hij vindt het vreemd dat de heer Te Hoonte desondanks aangeeft dat dit onderwerp hier thuishoort.

De voorzitter stelt dat de heer Bosch hem in deze positie heeft gebracht. De heer Bosch heeft vaker aangegeven dat het OV bij de provincie thuishoort en dat standpunt respecteert hij. Echter, omdat de gemeente een brief over dit onderwerp heeft gestuurd, hoort het volgens hem wel in deze commissie en niet bij de Provinciale Staten. Hij geeft aan dat hij zich hier nu enigszins ongemakkelijk bij voelt.

De heer Dekkers (GroenLinks) vindt dat dit onderwerp in het verlengde ligt van de gesprekken over U-net en stelt voor om het daarbij te betrekken.

Wethouder Maatoug benadrukt dat de commissie zelf gaat over de agendering. Ze vraagt de commissie of zij de MIRT-planning helder heeft, zodat duidelijk is wanneer debatten over bepaalde onderwerpen gevoerd moeten worden. Zij zal deze planning via de griffier aan de raad doorgeven, aangezien zij deze nu niet direct bij de hand heeft.

De voorzitter vraagt de VVD om een agenderingstekst.

Mevrouw Kool (Volt) had aangegeven de herinrichting van de Tuinwijkroute te willen agenderen, maar vanwege de geringe belangstelling hiervoor hebben zij besloten eerst schriftelijke vragen te stellen.

De heer Nyqvist (Stadsbelang Utrecht) stelt een vraag aan de heer Bosch over de provincie.

De voorzitter interrumpeert de heer Nyqvist, omdat dit punt al was afgerond.

De heer Nyqvist (Stadsbelang Utrecht) geeft aan dat hij slechts een vraag wilde stellen.

De voorzitter schorst de vergadering.

De heer Nyqvist (Stadsbelang Utrecht) zal zijn vraag aan de heer Bosch buiten de raadszaal stellen.

De voorzitter geeft aan dat de technische sessie wordt doorgeschoven en dat de nieuwe datum waarschijnlijk 11 maart zal zijn. Vorige week bij EDVW was er al een claim gelegd op 11 maart, maar deze zal dan worden doorgeschoven.

4. Verslagen commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte

Het conceptverslag van de commissievergadering Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte van 16 januari 2025 wordt ongewijzigd vastgesteld.

5. Toezeggingen/moties

De heer Bosch (UtrechtNu!) vraagt zich bij een aantal moties af waarom deze nog op de lijst staan. Zo staat er een motie uit 2021 vermeld zonder verdere toelichting. Daarnaast zijn er verschillende moties uit 2024 waar nog geen actie bij vermeld staat. Hij wil weten wanneer hierop een reactie te verwachten is. De motie uit 2021 betreft M253 Poen voor Opschaling Groen. Hier staat geen verdere informatie bij vermeld en bijna alle indienende raadsleden zijn inmiddels geen raadslid meer of zijn wethouder geworden. Daarnaast staat er onder de moties van 2024 een motie van hemzelf: Denk eerst andersom, denk eerst aan mensen met een beperking. Hij zou graag een algemene terugkoppeling ontvangen over alle moties die in 2024 zijn aangenomen.

De voorzitter vraagt of de motie uit 2021 niet ook onderdeel is van het debat van vanmiddag.

Wethouder Maatoug geeft aan dat zij, net als bij de nota Voetganger, voor deze motie met een realiteitsinschatting zal komen. De toegankelijkheidsmotie kan betrokken worden bij het debat van vanmiddag.

De voorzitter merkt op dat dit dan van de spreektijd van de heer Bosch af gaat.

Wethouder Maatoug zal ervoor zorgen dat deze motie wordt meegenomen in de beantwoording.

De voorzitter stelt voor om moties die al langer openstaan te classificeren of op te nemen in een brief.

Wethouder Maatoug heeft in een eerdere brief toegezegd dat er een overzicht komt met verwijzingen naar alle eerder aangenomen moties.

6. Ingekomen stukken

Nr. 1 Diverse brieven over verkeerssituatie Draaiweg
Nr. 2 Klacht omtrent parkeerbeleid en verzoek om terugbetaling parkeerkosten en boetes
Nr. 3 Klachten betaald parkeren

De ingekomen stukken worden afgedaan volgens voorstel.

De voorzitter schorst de vergadering voor een woordvoerderswissel.

7. Raadsbrief Versnellen 30 km-aanpak

Mededelingen

De wethouder heeft geen mededelingen.

Mededelingen

De commissieleden hebben geen mededelingen.

De voorzitter geeft aan dat het college recent de voor- en nadelen van een versnelde invoer (d.w.z. invoer in één keer) van 30 kilometer per uur onderzocht heeft en een versnelde aanpak aan het programma 30 km-impuls toegevoegd.
De agenderende fracties willen met elkaar en met de wethouder in debat over onder meer:
- de wenselijkheid van een versnelde invoer (voor- en nadelen);
- ervaringen in andere steden (bijv. Amsterdam) en wat daarvan te leren is;
- impact, planning en kosten;
- handhaving.

Eerste termijn

De heer Vasters (D66) gaat het debat in met het recente ongeluk op de Draaiweg in gedachten. De resultaten van het onderzoek naar dit ongeluk zijn nog niet bekend, dus hij wil niet suggereren dat de invoering van 30 km/u het had kunnen voorkomen. Wel onderstreept het de urgentie om straten veiliger te maken. Het verlagen van de maximumsnelheid is daarbij een belangrijke stap, maar er moet ook blijvende aandacht zijn voor de verkeersveiligheid in bredere zin.
D66 is blij dat het college een concreet voorstel heeft uitgewerkt om in heel Utrecht een maximumsnelheid van 30 km/u in te voeren. Dit is volgens hen een logische stap voor zowel de bereikbaarheid als de veiligheid van de stad. Het leidt tot minder ongelukken en, als er toch ongelukken gebeuren, tot minder ernstige gevolgen. Daarnaast heeft het positieve effecten op de vermindering van uitstoot, lawaai en trillingen. Wat D66 betreft, zou de invoering op veel meer plekken versneld moeten worden. Het huidige overgangsbeleid van de gemeente heeft volgens D66 flinke nadelen: de uitvoering duurt erg lang en er ontstaan onduidelijke overgangen. Invoering in één keer zou de communicatie naar inwoners verbeteren. Met een campagne kan in één keer helder worden uitgelegd wat er verandert.

De heer Bosch (UtrechtNu!) vraagt waar de heer Vasters de miljoenen vandaan haalt om de hele stad in één keer geloofwaardig en goed in te richten.

De heer Vasters (D66) vindt dit een terechte vraag, omdat hij hier zelf ook mee bezig is geweest. Hij stelt dat het ene uiterste zou zijn om te wachten tot een weg volledig is heringericht voordat de snelheid naar 30 km/u wordt verlaagd. Invoering in één keer betekent echter niet dat alle wegen direct volledig worden aangepast. Uit ervaringen in Amsterdam blijkt dat de gemiddelde snelheid al daalt zodra de maatregel wordt ingevoerd, zelfs zonder volledige herinrichting.

De heer Bosch (UtrechtNu!) is niet tegen een maximumsnelheid van 30 km/u, maar pleit voor een geloofwaardige invoering. Hij waarschuwt dat, als de maatregel niet goed wordt uitgevoerd, er schijnveiligheid kan ontstaan. Hij vraagt of D66 dit risico ook ziet.

De heer Vasters (D66) erkent dat alleen verkeersborden niet voldoende zijn en dat veilige weginrichting van groot belang is. Daarom heeft hij daar ook aandacht voor gevraagd. Hij wil echter niet wachten met de invoering van 30 km/u totdat alle wegen volledig zijn heringericht. Hij vindt dat de maatregel een stap in de goede richting is en bijdraagt aan een veiligere stad. De communicatiecampagne heeft als voordeel dat de nieuwe situatie op een duidelijk moment aan bewoners kan worden uitgelegd.

De heer Dekkers (GroenLinks) merkt op dat D66 onderscheid maakt tussen het eerst herinrichten van straten en daarna 30 km/u invoeren, of het in één keer invoeren. Hij vraagt of er ook een tussenweg mogelijk is, waarbij kleine aanpassingen worden gedaan die minder geld kosten, maar wel de veiligheid vergroten.

De heer Vasters (D66) wil in dat geval weten op welke wegen dit zou moeten gebeuren en welke maatregelen hiervoor geschikt zouden zijn. Hij staat hier niet negatief tegenover, mits het met weinig geld kan. D66 steunt de versnellingsaanpak van het college, wat betekent dat wegen zonder vrijliggende fietspaden op een moment naar 30 km/u gaan. Op die wegen is het effect van de snelheidsverlaging het grootst, omdat auto's en fietsers daar dezelfde rijbaan delen. Hij vindt het daarnaast positief dat zowel de ANWB als de Fietsersbond deze maatregel ondersteunt. D66 erkent dat een generieke invoering niet altijd de beste aanpak is. Op sommige wegen zijn aanpassingen nodig om de maatregel geloofwaardig en effectief te maken. In deze gevallen steunt D66 het idee om te wachten met de invoering van 30 km/u totdat rijbanen zijn versmald of andere verkeersmaatregelen zijn getroffen.

De heer De Pagter (VVD) vraagt hoe D66 het rijmt dat zij enerzijds stellen dat een communicatiecampagne het beste werkt wanneer 30 km/u in één keer wordt ingevoerd, maar anderzijds ook uitzonderingen benoemen.

De heer Vasters (D66) geeft aan dat hij een middenweg wil vinden tussen de aanpak in Amsterdam en de Utrechtse situatie. In de communicatie moet worden benadrukt dat 30 km/u de norm is, terwijl ook wordt uitgelegd dat er enkele uitzonderingen zullen zijn. Hij noemt als voorbeeld dat iedereen zal begrijpen dat de Waterlinieweg niet naar 30 km/u zal gaan.

De heer De Pagter (VVD) vraagt of het dan niet logischer is om eerst wegen her in te richten en pas daarna de invoering per buurt te communiceren.

De heer Vasters (D66) pleit ervoor om de maatregel breed in de media te communiceren in plaats van per wijk, omdat dit volgens hem duidelijker is.

De heer De Pagter (VVD) benadrukt dat de aanpak die D66 voorstelt, niet overeenkomt met wat het college doet. Volgens hem ontbreekt daardoor een heldere communicatiestrategie.

De heer Vasters (D66) stelt dat op veel wegen in Utrecht 30 km/u al de norm is en dat er nu een groot aantal wegen aan die norm wordt toegevoegd. Dat er enkele wegen overblijven waar 50 km/u of 70 km/u blijft gelden, is volgens hem goed te communiceren. Hij merkt op dat de aanpak in Amsterdam beter geanalyseerd had kunnen worden. Vooral op het gebied van handhaving zijn er lessen te trekken die Utrecht kan meenemen. Hij vraagt de wethouder hoe het college ervoor gaat zorgen dat automobilisten zich aan de maximumsnelheid houden zolang de wegen nog niet zijn aangepast. Daarnaast wil hij weten welke aanvullende maatregelen Utrecht gaat nemen om de naleving te bevorderen.

De heer De Pagter (VVD) vraagt of D66 de rapportage *"*De handreiking voorlopige inrichting kenmerken gebiedsontsluitingswegen dertig*"* heeft gezien, waarnaar het college verwees in de brief.

De heer Vasters (D66) geeft aan bekend te zijn met de GOW30-normen.

De heer De Pagter (VVD) vindt het rapport relevant, omdat daarin expliciet staat dat het gedrag van weggebruikers niet zomaar verandert. Om de snelheidsverlaging geloofwaardig te maken, zijn forse aanpassingen aan de weginrichting nodig. Alleen een verkeersbord plaatsen leidt volgens het rapport niet effectief tot een verlaging naar 30 km/u.

De heer Vasters (D66) kent het rapport zelf niet, maar wijst erop dat in Amsterdam en andere steden waar deze maatregel is doorgevoerd, het wel werkt.

De heer De Pagter (VVD) merkt op dat in de tussenrapportage te zien is dat de snelheid weliswaar iets daalt, maar niet daadwerkelijk naar 30 km/u gaat. Hij wil helder hebben dat de maatregel niet automatisch tot de beoogde snelheid leidt. De VVD vindt het belangrijk dat uiteindelijk overal 30 km/u gereden wordt.

De heer Vasters (D66) ziet dat zij dezelfde ambities delen en benadrukt dat er nu al stappen gezet kunnen worden richting 30 km/u. Hij stelt dat de invoering daadwerkelijk leidt tot een lagere snelheid en een betere verkeersveiligheid.

De heer Bosch (UtrechtNu!) benadrukt dat de politie heeft aangegeven niet te zullen handhaven op wegen die niet aan de GOW30-normen voldoen. Hij vraagt hoe de heer Vasters hiernaar kijkt.

De heer Vasters (D66) erkent dat dit een zorgpunt is. Hij heeft begrepen dat Amsterdam geëxperimenteerd heeft met snelheidscamera's op wegen die nog niet volledig voldoen aan de GOW30-normen. Hij vraagt het college om een reactie hierop. Hij wijst er ook op dat in Amsterdam, ondanks het feit dat er het eerste jaar nog niet werd gehandhaafd, toch al een verlaging van de snelheid zichtbaar was. D66 wil de invoering van 30 km/u zo snel mogelijk en in één keer doorvoeren, maar vindt een zorgvuldige voorbereiding essentieel. In de brief van het college leest hij dat de uitvoeringsdatum op februari 2026 staat en hij wil weten wanneer het uitvoeringsprogramma wordt verwacht. D66 ziet de invoering van 30 km/u als een belangrijke stap en blijft aandacht vragen voor de herinrichting van wegen. De partij steunt het voorstel en blijft zich inzetten voor een veilige en leefbare stad.

De heer De Pagter (VVD) vraagt of de heer Vasters het ermee eens is dat er een degelijk raadsvoorstel moet komen.

De heer Vasters (D66) denkt dat de maatregel binnen het mobiliteitsplan past en daarmee onder de bevoegdheid van het college valt. Hij vraagt zich af wat een raadsvoorstel zou toevoegen, aangezien dit veel capaciteit en inzet zal vergen. Desondanks staat hij er niet negatief tegenover, mits het binnen de planning past.

De heer De Pagter (VVD) vindt het vreemd dat er daadwerkelijk iets anders wordt uitgevoerd dan wat in de visie staat. Hij wil dat de raad hier serieus over nadenkt en het plan goed vastlegt.

De heer Vasters (D66) stelt voor om de vraag door te geleiden naar het college om te toetsen of er technisch gezien sprake is van een tegenstrijdigheid. Hij hoopt dat de maatregel binnen de plannen past en kan worden uitgevoerd.

De heer Raghib (DENK) merkt op dat D66 stelt dat de luchtkwaliteit verbetert door de verlaging van de snelheid. Hij wijst op een onderzoek waaruit blijkt dat de resultaten hierover tegenstrijdig zijn en dat de verlaging mogelijk geen positief effect heeft op de luchtkwaliteit.

De heer Vasters (D66) is niet bekend met het onderzoek waar de heer Raghib naar verwijst. Hij heeft de milieueffecten in bredere zin benoemd, waaronder trillingen, geluid en luchtkwaliteit. Hij kan zich echter voorstellen dat een betere doorstroming van het verkeer juist kan zorgen voor minder uitstoot.

Mevrouw Kool (Volt) stelt dat in het verleden de rode loper is uitgerold voor de auto, waardoor deze een prominente rol heeft gekregen in de stad. Volgens haar is de stad er echter voor de inwoners en niet alleen voor de auto. Ze vindt het verleidelijk om bij elke verandering te focussen op wat men verliest, maar benadrukt dat het belangrijker is te kijken naar wat men ervoor terugkrijgt. In dit geval betekent dat meer verkeersveiligheid, dertig procent minder verkeersdoden

en twintig procent minder ernstige ongevallen. Voor Volt weegt dit veel zwaarder dan de verwachte vijf minuten extra reistijd met de auto. Bovendien maakt een langere reistijd per auto andere vervoersopties, zoals de fiets, aantrekkelijker.

De heer Bosch (UtrechtNu!) vraagt hoe het openbaar vervoer aantrekkelijker wordt als de bussen ook langer over hun route doen door de invoering van 30 km/u.

Mevrouw Kool (Volt) verwijst naar onderzoeken uit de raadsbrief, waaruit blijkt dat de snelheidsbeperking voor het OV een minder groot effect heeft dan voor auto's.

De heer Bosch (UtrechtNu!) vindt dit opmerkelijk, omdat OV-lijnen zijn ingericht op een bepaalde snelheid. Wanneer deze snelheid omlaag gaat, heeft dat volgens hem invloed op het aantal lijnen en de dienstregeling. Hij stelt dat de rijtijd van de bussen zeker zal toenemen en vraagt of Volt zich hiervan bewust is.

Mevrouw Kool (Volt) geeft aan de vraag niet goed te begrijpen.

De heer Bosch (UtrechtNu!) verduidelijkt dat een langere rijtijd in het OV kan leiden tot minder beschikbare diensten en een grotere behoefte aan extra chauffeurs. Hij vraagt of Volt zich hiervan bewust is.

Mevrouw Kool (Volt) erkent dat er een kleine toename in reistijd voor het OV is, maar stelt dat dit de conclusie versterkt dat het OV een aantrekkelijker alternatief wordt ten opzichte van de auto. Ze kent niet alle details, maar vindt het belangrijk om dit goed te monitoren.

De heer Bosch (UtrechtNu!) benadrukt dat zelfs een kleine toename in reistijd grote gevolgen kan hebben voor het aantal benodigde diensten en chauffeurs in het OV.

Mevrouw Kool (Volt) heeft enkele aandachtspunten voor het uitvoeringsprogramma. Ze benadrukt dat een duidelijke afbakening in de communicatie naar bewoners essentieel is, zodat zij precies weten welke wegen naar 30 km/u gaan. Volt begrijpt de scheiding tussen wegen met en zonder eigen fietspad en ziet dat dit aansluit bij de aanbevelingen van de ANWB, maar maakt zich zorgen over mogelijk onbegrip onder verkeersdeelnemers. Daarom is zij benieuwd hoe het college dit gaat monitoren. Daarnaast vindt Volt het belangrijk om indicatoren op te nemen die de effecten van de maatregel meten, zoals de uitstoot van fijnstof, geluidsreductie en het voorkomen van sluipverkeer. De verwachting is dat er geen extra sluipverkeer door de wijken zal ontstaan, maar volgens haar is "meten is weten". Verder vraagt zij zich af waarom de belangen van het openbaar vervoer en de hulpdiensten niet expliciet zijn opgenomen in het uitvoeringsprogramma. Ze wil hierover een toezegging van de wethouder en zou waar mogelijk willen onderzoeken of een aparte rijstrook voor het OV en hulpdiensten een oplossing kan zijn.

De heer Cornielje (PvdA) vindt het positief dat de maximumsnelheid in de hele stad wordt verlaagd. Volgens hem betekent elke tien procent snelheidsvermindering een daling van twintig tot dertig procent in het aantal ernstige ongevallen. De gefaseerde invoering zorgt volgens de PvdA echter voor onlogische situaties, waarbij sommige straten een maximumsnelheid van 30 km/u krijgen terwijl andere 50 km/u blijven. Niemand zit volgens hem te wachten op deze onduidelijkheid en daarom pleit de PvdA voor een versnelde invoering van 30 km/u, zelfs als dit betekent dat niet alle infrastructurele maatregelen direct kunnen worden genomen.

De heer Bosch (UtrechtNu!) merkt op dat er vaak wordt verwezen naar Amsterdam en wijst op een artikel waarin wordt gesteld dat het aantal verkeersongelukken daar juist is toegenomen. Hij vraagt hoe de PvdA dit verklaart.

De heer Cornielje (PvdA) geeft aan het artikel en de inhoud ervan niet te kennen en had het graag eerder ontvangen. Hij weet niet of er een verband is tussen de invoering van 30 km/u en de stijging van het aantal ongelukken en of dit verband überhaupt terecht wordt gelegd.

De heer Bosch (UtrechtNu!) vraagt of de PvdA denkt dat het verkeer zal toenemen wanneer er meer knips en knijps worden aangelegd. Hij zou er juist voor pleiten om dat niet te doen. Daarnaast vraagt hij waar de dertig procent vermindering van ernstige ongevallen vandaan komt.

De heer Cornielje (PvdA) verwijst naar een onderzoek dat over een langere periode is uitgevoerd en waarin dit verband wordt aangetoond. Hij wijst erop dat de heer Bosch geen onderzoek aanhaalt, maar enkel verwijst naar een nieuwsartikel, en vindt dat er op basis daarvan geen conclusies kunnen worden getrokken.

De heer Bosch (UtrechtNu!) stelt dat hij simpelweg een feit presenteert dat het aantal verkeersdoden in Amsterdam is toegenomen. Of het een nieuwsartikel betreft en of dit al dan niet verband houdt met de snelheidsbeperking, acht hij niet relevant. Volgens hem is het enige dat telt dat er nu meer verkeersdoden zijn dan vóór de invoering van de maatregel. Hij merkt op dat de heer Cornielje wellicht niet meer in de media gelooft.

De heer Cornielje (PvdA) geeft aan dat hij wel in de media gelooft, maar dat het verband dat de heer Bosch uit het artikel trekt volgens hem niet per se hoeft te bestaan. Hij weet niet wat de exacte oorzaak is van de stijging, maar verwijst naar een gerenommeerd verkeersonderzoek dat wél aantoont dat een verlaging van de maximumsnelheid leidt tot minder ernstige ongevallen. Daarnaast is de PvdA voorstander van het opheffen van zogenaamde ‘groene golven’ als deze conflicteren met het openbaar vervoer. Nu de stad zich minder richt op de auto en steeds meer afhankelijk wordt van het OV, vindt de PvdA het logisch dat de inrichting van de straten daarop wordt aangepast.

De heer Vasters (D66) vraagt of de PvdA de conclusie trekt dat de ‘groene golven’ primair zijn ingesteld op automobilisten en niet op het OV. Wat hem betreft zou dit een combinatie moeten zijn.

De heer Cornielje (PvdA) verwijst naar de raadsbrief, waarin staat dat sommige ‘groene golven’ inderdaad conflicteren met busroutes. Hij erkent dat er niet heel veel ‘groene golven’ zijn in de stad, maar benadrukt dat de PvdA het OV de ruimte wil geven.

De voorzitter roept op om kort en gericht te antwoorden op de gestelde vragen.

De heer Bosch (UtrechtNu!) stelt dat er wettelijk gezien slechts één ‘groene golf’ in Utrecht is. Hij merkt op dat deze ‘groene golf’ wordt onderbroken wanneer een bus wil oversteken en vraagt of de PvdA dit aspect al heeft bekeken, specifiek op de Kardinaal de Jongweg.

De heer Cornielje (PvdA) verwijst opnieuw naar de raadsbrief, waarin staat dat het aantal ‘groene golven’ in Utrecht beperkt is. Wat de PvdA betreft moet de prioriteit liggen bij het OV en minder bij de auto.

De heer Raghib (DENK) vraagt hoe de PvdA denkt over kwetsbare bewoners die veel meer moeten gaan lopen en moeilijk de bussen kunnen bereiken.

De heer Cornielje (PvdA) is niet van mening dat mensen meer moeten gaan lopen en daar gaat het volgende debat nog over.

De heer Raghib (DENK) heeft het over mensen die niet mobiel zijn en van het openbaar vervoer afhankelijk zijn. Hij geeft aan dat het gaat om bussen die niet meer dicht bij huis zijn.

De heer Cornielje (PvdA) wil graag een debat voeren over hoe het OV eruit moet zien, maar het gaat hier nu om de verlaging van de maximumsnelheid.

De heer Raghib (DENK) vindt dit een effect van de verlaging van de snelheidslimiet.

De heer Cornielje (PvdA) ziet geen link tussen het verlagen van de maximumsnelheid en het feit dat er minder bushaltes komen.

De heer Nyqvist (Stadsbelang Utrecht) vraagt of de PvdA weet wat het voor de exploitatiekosten van het OV betekent wanneer het aantal reizigers in het OV verdubbelt door deze maatregel en wat het voor de reizigers betekent omdat de reistijd er ook niet op vooruit zal gaan.

De heer Cornielje (PvdA) wilde in zijn betoog de wethouder naar een analyse vragen. Hij ziet ook een reistijdtoename van vijf procent in het OV en hij wil ook zien wat de effecten zijn. De PvdA ziet ook grote voordelen en daarom maken zij deze keuze.

De heer Mulderij (CDA) heeft begrepen dat er wel een relatie is tussen het verlagen van de snelheid en het verdwijnen van bushaltes. In zijn buurt zou dat betekenen dat de halte aan de Adelaarstraat weggaat.

De heer Cornielje (PvdA) wil hier graag met deze commissie het debat over voeren wanneer er inderdaad meer bushaltes worden verwijderd. Hij vraagt of er geprioriteerd kan worden in de herinrichting op locaties waar vaker ongelukken gebeuren en in hoeverre dat mogelijk is met de werk-met-werkaanpak. Daarnaast wil hij weten of het mogelijk is dat er een analyse komt met het effect van de verlaging van de maximumsnelheid op het OV, slecht bereikbare wijken en de hulpdiensten.

De voorzitter concludeert dat EenUtrecht niet aanwezig is om een inbreng te doen.

De heer Mulderij (CDA) is tevreden met de voorgestelde aanpak, maar maakt zich zorgen over de inrichting, omdat er weinig financiële middelen beschikbaar zijn. Het CDA vindt het belangrijk dat de raad betrokken blijft en hoopt dat het college binnenkort met een voorstel komt waarin wordt uitgewerkt hoe de invoering met een beperkt budget kan worden gerealiseerd.

De heer Vasters (D66) erkent dat de financiering van de herinrichting een zorgpunt is en vraagt het CDA welke oplossingen het daarvoor ziet.

De heer Mulderij (CDA) heeft begrepen dat er onvoldoende middelen zijn om een volledige herinrichting uit te voeren. Daarom moet volgens hem worden gekeken naar wat wél mogelijk is met het beschikbare budget. Hij stelt dat weggebruikers zich waarschijnlijk snel zullen aanpassen aan een snelheid van 30 km/u op wegen zonder vrijliggend fietspad. Bij wegen mét een vrijliggend fietspad zullen er volgens hem echter meer maatregelen nodig zijn om automobilisten langzamer te laten rijden. Het CDA heeft begrepen dat er in Amsterdam de eerste zes maanden na invoering niet werd gehandhaafd. Hij merkt op dat er op de Kardinaal de Jongweg sinds de verlaging naar 50 km/u nauwelijks wordt gehandhaafd en dat het moeilijk is om daar 50 km/u te rijden omdat veel automobilisten harder rijden. In de huidige plannen ziet hij geen concreet handhavingsplan, wat hij wel van groot belang vindt. Het CDA pleit daarom voor mobiele snelheidscontroles vanaf de invoering.

De heer De Pagter (VVD) heeft juist de ervaring dat er op de Kardinaal de Jongweg goed 50 km/u wordt gereden door de aanwezigheid van een ‘groene golf’. Hij vraagt zich af waar de ervaring van de heer Mulderij op is gebaseerd.

De heer Mulderij (CDA) heeft een andere ervaring.

De heer De Pagter (VVD) vraagt of het CDA het ermee eens is dat de ‘groene golf’ kan bijdragen aan het handhaven van de maximumsnelheid.

De heer Mulderij (CDA) bevestigt dat hij het daar zeker mee eens is.

De heer Raghib (DENK) vindt de redenering van de heer Mulderij opmerkelijk, omdat een kwart van alle verkeersboetes in de gemeente Utrecht afkomstig is van de Kardinaal de Jongweg. Hij vraagt of de heer Mulderij hiervan op de hoogte was.

De heer Mulderij (CDA) wist dit niet. Hij vraagt als laatste nog aandacht voor de mogelijkheid om wegen qua karakter te veranderen door aanpassingen te doen en noemt als voorbeeld de Adriaen van Ostadelaan.

De voorzitter constateert dat Horizon ook niet aanwezig is voor een inbreng.

De heer Van der Graaf (ChristenUnie) ziet elke kilometer die langzamer wordt gereden als een winst voor de verkeersveiligheid en steunt daarom het versnellen van de invoering van 30 km/u.

Wat de ChristenUnie betreft mag deze maatregel zelfs verder gaan. Hij vraagt de wethouder welke mogelijkheden er zijn om in woongebieden direct over te gaan naar 15 km/u en of dit onderdeel kan worden van de aanpak. Volgens hem geldt, hoe lager de snelheid, hoe hoger de verkeersveiligheid.

De heer Dekkers (GroenLinks) vraagt of het niet verstandig is om de invoering van 15 km/u ook te versnellen.

De heer Van der Graaf (ChristenUnie) stelt dat woonerven vroeger veel vaker voorkwamen, maar dat deze de afgelopen jaren steeds meer zijn verdwenen. Wat hem betreft mogen deze weer terugkomen.

De voorzitter merkt op dat de agendering van vandaag betrekking heeft op de invoering van 30 km/u en niet op 15 km/u.

De heer Bosch (UtrechtNu!) vraagt of de ChristenUnie ook de snelheid van pedelecs wil aanpakken, aangezien deze vaak harder dan 15 km/u rijden.

De heer Van der Graaf (ChristenUnie) erkent dat dit een terecht punt is, omdat de snelheden op fietspaden inderdaad toenemen. Hij vindt dat dit zeker moet worden aangepakt, maar merkt op dat dit vandaag niet aan de orde is in het debat.

De voorzitter schorst de vergadering vanwege een technische storing.

De heer Van der Graaf (ChristenUnie) vindt dat verkeersveiligheid de hoogste prioriteit moet hebben en mist dit aspect in de stukken. Daarnaast ziet de ChristenUnie communicatie als een belangrijk aandachtspunt.

De heer Baijens (PvdD) maakt een punt van orde en vraagt of iedereen duidelijk in de microfoon wil spreken, omdat het anders moeilijk te volgen is.

De heer Van der Graaf (ChristenUnie) geeft aan hierop te zullen letten. Hij vraagt hoe de communicatie rond de invoering van 30 km/u verbeterd kan worden, zodat deze duidelijker wordt en bijdraagt aan een soepele implementatie. Daarnaast wil hij van de wethouder weten of de mobiele flitspaal voor dertigkilometerzones binnenkort ook in Utrecht ingezet kan worden.

De voorzitter geeft aan dat het geluid nog steeds aanwezig is en dat er naar een oplossing gezocht wordt.

De heer Dekkers (GroenLinks) steunt de aanpak om versneld over te gaan op een maximumsnelheid van 30 km/u. Ervaringen laten zien dat de snelheid overal afneemt, en snelheid, naast massa, is een bepalende factor bij de ernst van ongevallen. GroenLinks vindt het belangrijk dat de verlaging van de snelheid op wegen met vrijliggende fietspaden wordt gekoppeld aan de herinrichting. Daarnaast vraagt de partij of in bepaalde wijken de snelheid direct naar 15 km/u kan worden verlaagd en, zo niet, wat het meest geschikte moment daarvoor zou zijn. GroenLinks begrijpt dat het openbaar vervoer en de hulpdiensten belang hechten aan snelle reistijden en steunt daarom de verzachtende maatregelen die voor deze groepen zijn getroffen. Tegelijkertijd wil GroenLinks vasthouden aan maatregelen zoals het beperken van de snelheid op stedelijke inprikkers en het opheffen van conflicterende groene golven en zebrapaden. De partij pleit al langer voor het herstel van zebrapaden op plekken waar veel voetgangers oversteken. Hoewel bussen vlot moeten kunnen doorrijden, vindt GroenLinks dat er op oversteekplaatsen maatregelen genomen moeten worden om de snelheid te beperken en de veiligheid te vergroten. Dit speelt vooral op de Vleutenseweg, waar voetgangers meerdere rijbanen met verschillende snelheden moeten oversteken, wat een risicovolle situatie oplevert. Wanneer de snelheid op busbanen 50 km/u blijft, moeten er volgens GroenLinks aanvullende maatregelen komen om de snelheid bij oversteekplaatsen te beperken.

De heer Bosch (UtrechtNu!) vraagt op welke basis de heer Dekkers heeft vastgesteld dat bussen te hard rijden.

De heer Dekkers (GroenLinks) verwijst naar een onderzoek naar de verkeerssituatie op de Vleutenseweg en geeft aan dat hij begrijpt dat bussen die te laat zijn, op dat punt proberen tijd in te halen.

De heer Bosch (UtrechtNu!) vraagt of GroenLinks bekend is met de mogelijkheid om bussen via geotagging te begrenzen en of GroenLinks hiervoor openstaat.

De heer Dekkers (GroenLinks) geeft aan dat hij zeker voor het beperken van te hoge snelheden is.

De voorzitter vraagt zich af of dit onderwerp binnen het debat over 30 km/u valt.

De heer Bosch (UtrechtNu!) besluit het onderwerp hierbij te laten.

De heer Dekkers (GroenLinks) vindt het echter relevant, omdat op sommige plekken ruimte wordt gegeven aan het OV, maar het op kruispunten juist belangrijk is om ook de snelheid van bussen te beperken.

De voorzitter stelt dat dit prima is zolang het binnen de orde van het debat blijft, maar waarschuwt dat het uitweiden naar andere onderwerpen reacties van andere partijen zal oproepen.

De heer Vasters (D66) stelt voor om dit onderwerp uitgebreider te bespreken wanneer de voetgangersnota aan de orde komt. Hij merkt op dat een zebrapad niet per definitie altijd bijdraagt aan een veiligere situatie.

De heer Dekkers (GroenLinks) wil het onderwerp ook graag terug laten komen in de voetgangersnota, maar benadrukt dat zebrapaden niet alleen schijnveiligheid moeten creëren, maar juist ook echt kunnen bijdragen aan verkeersveiligheid. Hij wijst erop dat het versneld invoeren van 30 km/u betekent dat wegen niet opnieuw worden heringericht, maar dat er slechts beperkte aanpassingen worden gedaan. Op de lijst staan echter ook straten waar kleine ingrepen wel wenselijk en relatief goedkoop zijn. Hij vraagt de wethouder om een toezegging dat op wegen waar grote veiligheidsproblemen bekend zijn, deze kleinere aanpassingen snel worden doorgevoerd. In de lijst met geprogrammeerde projecten wordt als verwachte uitvoeringsdatum 2024 genoemd, maar de indruk is dat deze maatregelen nog niet zijn uitgevoerd. Hij vraagt daarom om een actueel overzicht van de voortgang.

De heer Bosch (UtrechtNu!) benadrukt dat UtrechtNu! niet tegen de invoering van 30 km/u is, maar zich vooral zorgen maakt over de effectiviteit, uitvoerbaarheid en het gezond verstand bij de invoering. Volgens hem is het logisch om in woonbuurten de snelheid te verlagen naar 30 km/u, en vooral in Overvecht zijn er veel straten die zich daarvoor lenen. Op doorgaande wegen wil UtrechtNu! echter vasthouden aan 50 km/u, omdat dit volgens de partij beter is voor de doorstroming, veiligheid en bereikbaarheid van de stad. Hij vraagt zich af wat straks nog het verschil is tussen verschillende wegtypen als overal dezelfde snelheid geldt en vreest dat dit juist kan leiden tot meer verkeer op plekken waar dat niet wenselijk is.

De heer Dekkers (GroenLinks) vraagt over welke doorgaande wegen de heer Bosch het precies heeft en of dit de wegen zijn die in de brief als uitzondering worden aangemerkt. Als de heer Bosch doelt op andere of meerdere wegen, is hij het daar niet mee eens.

De heer Bosch (UtrechtNu!) wijst erop dat er plannen zijn om de snelheidsverlaging in de hele stad door te voeren. Hij doelt met name op wegen zoals de Kardinaal de Jongweg, de Vleutensebaan en de Vleutenseweg. Volgens hem is zijn definitie van een doorgaande weg breder dan hoe de heer Dekkers die ziet.

De heer Dekkers (GroenLinks) is het daar niet mee eens, omdat de genoemde wegen allemaal vrijliggende fietspaden hebben. De Draaiweg is daarentegen een ander geval. Hij wil op dit moment de discussie hierover niet voeren, maar vindt het wel verstandig het hier wel te doen.

De heer Bosch (UtrechtNu!) vindt het niet terecht dat nu de Draaiweg erbij wordt gehaald. Hij staat ervoor open om bepaalde wegen naar 30 km/u te brengen, mits dit geloofwaardig wordt uitgevoerd en met oog voor het feit dat sommige wegen belangrijke busroutes zijn. Volgens hem zou het zinvol zijn om een werkbezoek te organiseren om te laten zien hoe een gebied op een geloofwaardige manier kan worden ingericht voor 30 km/u, waarbij de doorstroming van bussen fatsoenlijk gewaarborgd blijft.

De voorzitter geeft aan dat werkbezoeken altijd georganiseerd kunnen worden en dat het goed zou zijn als de commissie dit regelmatig doet.

De heer Dekkers (GroenLinks) erkent het belang van het openbaar vervoer, maar vraagt of UtrechtNu! het ermee eens is dat op sommige plekken ook de snelheid van het OV beperkt moet worden.

De heer Bosch (UtrechtNu!) vindt dat hierover in gesprek moet worden gegaan met de concessiehouder om de bereikbaarheid van het OV te waarborgen. Hij wil dan wel weten of het mogelijk is om de huidige dienstregeling te handhaven of dat er, zoals eerder geschetst door DENK en het CDA, haltes zouden moeten verdwijnen. Volgens hem moet hierin een goede balans worden gevonden.

De voorzitter raakt afgeleid door een geluid in de zaal en wilde de heer Dekker een vierde interruptie geven.

De heer Van der Graaf (ChristenUnie) bevestigt dat het geluid nog steeds hoorbaar is. Hij merkt op dat uit de brief blijkt dat er uitvoerig overleg is geweest met de betrokken partijen over het OV en de geplande maatregelen.

De heer Bosch (UtrechtNu!) vraagt zich af in hoeverre dit overleg daadwerkelijk heeft plaatsgevonden. Hij zou het zorgelijk vinden dat er een jaar na dato via een notitie gevraagd wordt om bepaalde haltes te schrappen. Hij wijst erop dat OV-bedrijven met een vast aantal bussen moeten proberen hun dienstregeling rond te krijgen. De heer Bosch gaat verder met zijn inbreng en refereert aan de raadsbrief, waarin staat dat wegen met vrijliggende fietspaden ook 30 km/u moeten worden, maar dat dit pas gebeurt zodra er kansen zijn om dit te combineren met een integrale aanpak. Hij noemt de Admiraal Helfrichlaan en de Balijelaan als voorbeelden die logisch klinken, ware het niet dat dit doorgaande wegen zijn. Op de lijst staan ook de Laan van Chartroise en de Oudenoord en hij wil weten of deze conform de GOW30-norm zullen worden ingericht. Hij begrijpt dat een juiste inrichting noodzakelijk is, maar vraagt zich af hoe dit de veiligheid ten goede komt, aangezien dit zou betekenen dat vrijliggende fietspaden moeten verdwijnen en fietsers gemengd worden met autoverkeer om samen 30 km/u te rijden.

De heer Vasters (D66) vindt het duidelijk dat niet in alle gevallen aan de GOW30-norm voldaan kan worden. Hij vraagt of de heer Bosch het ermee eens is dat vrijliggende fietspaden kunnen blijven bestaan, mits er andere maatregelen worden getroffen om automobilisten af te remmen.

De heer Bosch (UtrechtNu!) geeft aan dat hij deze vraag juist aan het college wil stellen. Hij wil weten of er fietspaden worden verwijderd om de invoering van 30 km/u geloofwaardiger te maken. Volgens de GOW30-normen zouden vrijliggende fietspaden in sommige gevallen moeten verdwijnen.

De heer Vasters (D66) vindt dit geen verstandig idee en vraagt de heer Bosch of hij het ermee eens is dat er, los van de GOW30-normen, andere manieren moeten zijn om automobilisten af te remmen.

De heer Bosch (UtrechtNu!) erkent dat er andere manieren zijn, maar wijst erop dat de politie in dat geval niet handhaaft. Volgens hem heeft de politie aangegeven alleen te handhaven op wegen die volledig aan de GOW30-norm voldoen. Dit leidt volgens hem tot een vicieuze cirkel waarin schijnveiligheid ontstaat.

De heer Vasters (D66) vraagt of het voorstel van de heer Bosch is om vrijliggende fietspaden af te schaffen en fietsers op de rijbaan te laten rijden.

De heer Bosch (UtrechtNu!) benadrukt dat hij juist het tegenovergestelde voorstelt, omdat hij vindt dat vrijliggende fietspaden bijdragen aan de veiligheid. UtrechtNu! is ook geen voorstander van de fietsstraat. Hij vraagt het college hoeveel wegen daadwerkelijk volgens de GOW30-norm worden ingericht, aangezien de gemeente met grote tekorten kampt. Hoewel de GOW30-norm een richtlijn is en geen wettelijke verplichting, schrijft het college dat de politie in sommige gevallen niet handhaaft, zelfs niet op wegen die wél aan de norm voldoen. Volgens hem maakt dit de situatie nog gevaarlijker door een gevoel van schijnveiligheid te creëren. Daarnaast wijst hij op de oproep vanuit de OV-sector om zo min mogelijk obstakels aan te leggen, omdat deze de rijtijden beïnvloeden en het comfort voor passagiers niet bevorderen. Hij benadrukt dat goede doorgaande wegen essentieel zijn voor het openbaar vervoer. Volgens hem zou een toename van werkende flitsers ervoor zorgen dat automobilisten zich beter aan de snelheidslimiet houden op deze wegen. Met een investering van enkele miljoenen euro's zou de gemeente een prettiger en veiliger straatbeeld kunnen realiseren, maar deze middelen zijn er nu niet. Hij wil ook niet steeds naar Amsterdam kijken als voorbeeld, omdat Utrecht volgens hem zelf met oplossingen kan komen. Volgens hem is de oplossing simpel, maar moet de gemeente het dan wel willen uitvoeren.

De voorzitter schorst de vergadering voor een korte pauze.

De voorzitter geeft aan dat er hinderlijk geluid te horen is in de zaal maar dat dit niet verholpen kan worden op dit moment. Het debat wordt hervat.

De heer De Pagter (VVD) staat achter het idee om woonwijken steeds meer in te richten op 30 km/u, maar vindt dat dit stapsgewijs moet gebeuren. Enkel het plaatsen van borden verlaagt de snelheid niet automatisch naar 30 km/u, wat ook het kennisplatform aangeeft. De VVD vreest dat dit kan leiden tot schijnveiligheid.

De heer Vasters (D66) is van mening dat mensen ook geleidelijk wennen aan een lagere snelheid door de invoering in één keer door te voeren. Uit de data blijkt dat het plaatsen van borden wel degelijk leidt tot een verlaging van de snelheid, zij het niet direct tot 30 km/u. Hij vraagt of het stapsgewijze proces niet juist in het plan staat.

De heer De Pagter (VVD) ziet geen stapsgewijze invoering in het plan en is van mening dat daar juist van wordt afgeweken. Het kennisplatform geeft volgens hem duidelijk aan waar wegen aan moeten voldoen, en hij vindt dat de gemeente daar naartoe moet werken. In woonwijken moet de snelheid volgens hem absoluut naar 30 km/u, maar het moet wel begrijpelijk zijn voor weggebruikers.

De heer Vasters (D66) stelt dat bij een directe invoering mensen hun snelheid al verlagen naar 40 km/u en dat ze na aanpassingen aan de weg uiteindelijk naar 30 km/u gaan. Zo wordt vanaf het begin resultaat geboekt en wordt er juist stapsgewijs naar 30 km/u toegewerkt.

De heer De Pagter (VVD) betwijfelt of dit echt een substantiële snelheidsverlaging oplevert. In de tussenrapportages uit Amsterdam staat volgens hem dat de gemiddelde snelheid slechts met vijf procent is gedaald. De VVD wil echt naar 30 km/u, maar vindt dat hiervoor een zorgvuldige herinrichting en voldoende tijd nodig zijn.

De heer Vasters (D66) vraagt of elke kilometer minder hard rijden niet al een verbetering is.

De heer De Pagter (VVD) is het daarmee eens, maar vindt dat de maatregel ook geloofwaardig moet zijn. In Amsterdam wordt op veel wegen nog steeds harder gereden, waardoor het volgens hem niet geloofwaardig 30 km/u is.

De heer Cornielje (PvdA) stelt dat de snelheid altijd wordt overtreden. Hij wijst erop dat het onderzoek wel degelijk laat zien dat het heeft geleid tot een snelheidsdaling van vijf procent en tot dertig procent minder ongevallen. Hij vraagt waarom de VVD dat geen nastrevenswaardig resultaat vindt.

De heer De Pagter (VVD) vindt het te simplistisch om een paar percentages te noemen. De VVD is benieuwd naar de uitgebreide rapportage uit Amsterdam en verbaast zich over het

enthousiasme van anderen, aangezien het volgens hem niet tot een substantiële snelheidsverlaging heeft geleid.

De heer Dekkers (GroenLinks) is blij dat de CROW-norm er is voor doorgaande wegen. Hij vraagt of de essentie van het debat gaat over normbesef en of een gefaseerde invoering daar juist niet bij helpt. Volgens hem is het voor de communicatie eenvoudiger om te zeggen dat overal 30 km/u de norm is, in plaats van slechts te benoemen waar wél of géén 30 km/u geldt.

De heer De Pagter (VVD) ziet dit niet terug in het plan. Volgens hem is het college ook niet van plan om de hele stad in één keer naar 30 km/u te brengen. Sommige wegen moeten volgens hem 50 km/u blijven voor de doorstroming. Dit maakt het beleid juist vaag.

De heer Dekkers (GroenLinks) is van mening dat de uitzonderingen eenvoudig te bepalen zijn op basis van de aanwezigheid van vrijliggende fietspaden.

De heer De Pagter (VVD) vindt dat dit niet consequent is weergegeven op de kaart. Op de Oudenoord zijn zowel delen met als zonder vrijliggende fietspaden, maar toch kiest het college ervoor om overal 30 km/u in te voeren. Dit leidt volgens hem tot onduidelijke communicatie.

De heer Dekkers (GroenLinks) erkent dat de situatie niet overal ideaal is, maar stelt dat de verlaging van de norm alsnog bijdraagt aan een algemene snelheidsreductie.

De heer De Pagter (VVD) vindt de voorgestelde aanpak tegenvallen en pleit voor een daadwerkelijke herinrichting, zodat er ook daadwerkelijk 30 km/u gereden wordt. Volgens de VVD moet eerst de herinrichting plaatsvinden en daarna de snelheidsverlaging, zoals volgens hem altijd de bedoeling was en vastgelegd is in het mobiliteitsplan. Hij vraagt zich af of deze maatregel überhaupt kan worden ingevoerd, aangezien er in het mobiliteitsplan staat dat wegen stapsgewijs worden heringericht naar 30 km/u. De VVD vindt het verstandig dat de raad zich hier grondig over buigt en stelt voor dat het college met een raadsvoorstel komt, waarin een duidelijk onderscheid wordt gemaakt tussen de verschillende typen wegen. Hij verwijst naar de rapportage van het kennisinstituut, waarin staat dat er essentiële verschillen zijn in de inrichting van wegen. Volgens hem is de aanpak niet helder, terwijl het college het wel als duidelijk communiceert.
Op de kaart lijkt de maatregel vooral betrekking te hebben op industriegebieden, waar het volgens de VVD juist de vraag is of een verlaging naar 30 km/u zinvol is, omdat daar geen fietsstroken zijn. Daarnaast ziet hij dat sommige wegen wel op de kaart staan, maar niet in de brief, of andersom. Zo worden de straten aan de Wetering wel genoemd in de lijst, maar niet op de kaart. Hij vraagt het college om een duidelijke en interactieve kaart online beschikbaar te stellen, waarin onderscheid wordt gemaakt tussen gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen met een limiet van 30 km/u, omdat dit een significant verschil is, met name voor fietsers.
Daarnaast wijst hij op de Catharijnesingel en de Oudenoord, die op de kaart staan en deels wel en deels geen vrijliggende fietspaden hebben. Hij ziet hierin een tegenstrijdigheid met het mobiliteitsplan, omdat deze wegen zijn aangemerkt als ontsluitingswegen. Verder merkt hij op dat de Prins Bernhardlaan en de Burgemeester van Tuylkade wel in de brief staan, maar niet op de kaart. Ook hier lijkt de gebiedsontwikkeling niet te voldoen aan de eisen van het kennisplatform, waardoor het volgens hem de vraag is of een geloofwaardige invoering van 30 km/u mogelijk is. Hij noemt ook de Franciscusdreef, een tweebaansweg in beide richtingen, en gaat ervan uit dat deze geen 30 km/u wordt. De VVD is blij dat er steeds meer flexflitspalen in de stad worden geplaatst en dat deze vaker zullen worden ingezet in gebieden waar de maximumsnelheid 30 km/u is.

De heer Bosch (UtrechtNu!) vraagt wat de VVD ervan vindt dat de Balijelaan ook op de lijst staat.

De heer De Pagter (VVD) ziet dit als een van de tegenstrijdigheden in de plannen. In de brief staat dat deze weg in de toekomst wordt aangepast, terwijl hij in het mobiliteitsplan is aangemerkt als een 50 km/u-weg. Dit is volgens hem niet logisch en onduidelijk.

De heer Bosch (UtrechtNu!) beschouwt de Balijelaan als een doorgaande weg met een vrijliggend fietspad die mogelijk wordt afgeschaald. Hij vindt de situatie bovendien onduidelijk in combinatie met de OV-visie voor de toekomst en vraagt of de VVD dat standpunt deelt.

De heer De Pagter (VVD) erkent dat de Balijelaan een belangrijke weg is die volgens de VVD 50 km/u moet blijven, zoals ook is vastgelegd in het mobiliteitsplan. Hij ziet daarnaast mogelijkheden voor een tramlijn op deze route en vindt dat de weg niet eerst moet worden heringericht naar 30 km/u.

Mevrouw Kool (Volt) hoort veel argumenten om de versnelde aanpak te vertragen en vraagt zich af of de VVD ervoor kiest om te wachten en daarmee voorlopig niets aan de verkeersveiligheid te doen, of dat zij liever alles versneld invoert om de veiligheid direct te verbeteren.

De heer De Pagter (VVD) stelt dat de VVD niets wil vertragen en zo snel mogelijk naar 30 km/u wil, maar dan wel op een geloofwaardige manier. Wat de VVD niet wil, is dat de snelheidsverlaging met een pennenstreek wordt ingevoerd, omdat dit niet automatisch leidt tot meer verkeersveiligheid.

Mevrouw Kool (Volt) vraagt of een verlaging van tien procent niet al beter is dan de huidige snelheid van 50 km/u.

De heer De Pagter (VVD) verwijst mevrouw Kool naar de evaluatie van Amsterdam, waarin dit niet zo wordt gesteld. Op sommige plekken is de maximum gemeten snelheid slechts gedaald van 40 naar 36 km/u, en dit is nog maar een tussenconclusie. Het is nog niet duidelijk wat het effect hiervan is op de verkeersveiligheid.

De heer Raghib (DENK) vindt de discussie over snelheidsverlaging belangrijk, maar benadrukt dat de invoering van een dergelijke maatregel zorgvuldig en onderbouwd moet gebeuren. DENK is tegen een versnelde invoering en pleit voor een aanpak op basis van feiten en evaluaties. Hij stelt dat er eerst van Amsterdam geleerd moet worden en dat besluitvorming pas daarna kan plaatsvinden. De evaluatie wordt in het eerste kwartaal verwacht en hij vraagt waarom er nu al een beslissing wordt genomen zonder die resultaten mee te nemen. Hij vindt het onverantwoord om een maatregel in te voeren zonder gedegen onderzoek naar de effecten op verkeersveiligheid, mobiliteit en handhaving.

De heer Vasters (D66) hoort de oproep van DENK om te wachten op de resultaten van Amsterdam, maar stelt dat de invoering op termijn hoe dan ook plaatsvindt. Hij vraagt waarom het dan niet meteen wordt ingevoerd, zeker als dit op een goedkopere manier kan.

De heer Raghib (DENK) wil eerst het rapport afwachten en is er niet van overtuigd dat het op een goedkopere manier kan.

De heer Vasters (D66) vraagt of DENK daarmee ook stelt dat zij niet achter een uitrol op de lange termijn staat.

De heer Raghib (DENK) vraagt op welke aanpak de heer Vasters doelt.

De heer Vasters (D66) verwijst naar het idee om eerst wegen te herinrichten voordat 30 km/u wordt ingevoerd.

De heer Raghib (DENK) is daar ook geen voorstander van. Hij merkt op dat er op de Franciscusdreef regelmatig geflitst wordt en dat hij daar nog nooit een ongeluk heeft gezien. Een plotselinge verlaging van 50 naar 30 km/u betekent volgens hem een grote verandering in de handhaving, met mogelijk nadelige gevolgen voor kwetsbare groepen. Hij denkt daarbij aan mensen met een laag inkomen of schulden. Als bijvoorbeeld een schoonmaker ’s ochtends net iets te hard rijdt om op tijd op zijn werk te zijn, kan een boete al snel een aanzienlijk deel van het inkomen kosten. DENK vindt dit oneerlijk en disproportioneel. Hoewel de partij vindt dat iedereen zich aan de wet moet houden, is het volgens hen belangrijk om rekening te houden met de sociale gevolgen. Zo’n maatregel heeft een aanlooptijd nodig, zodat mensen de kans krijgen hun rijgedrag aan te passen. Handhaven zonder een overgangsperiode kan onrechtvaardig en ineffectief uitpakken. DENK pleit er daarom voor om bepaalde gebieden, zoals Overvecht en Kanaleneiland, uit te zonderen. In Amsterdam blijven de oude snelheidsregels buiten de ring van kracht. In Overvecht liggen wegen die meer lijken op wegen buiten de bebouwde kom en het lijkt DENK logisch om dergelijke gebieden uit te zonderen om de doorstroming niet te belemmeren.

De voorzitter merkt op, na wat rumoer in de zaal dat commissieleden geen maidenspeeches houden en dat die enkel in de raad plaatsvinden.

Mevrouw Kool (Volt) vraagt of de veiligheid van de inwoners van Overvecht en Kanaleneiland DENK niet aan het hart gaat. Ze begrijpt de voorgestelde uitzonderingspositie niet goed.

De heer Raghib (DENK) geeft aan dat hij deze gebieden als voorbeeld noemde, maar dat DENK in het algemeen pleit voor uitzonderingsgebieden.

De heer Dekkers (GroenLinks) vindt het belangrijker dat mensen zich aan de snelheid houden dan dat er rekening wordt gehouden met kwetsbare bewoners die een mogelijke boete niet kunnen betalen.

De heer Raghib (DENK) benadrukt dat iedereen zich aan de snelheid moet houden, maar wijst erop dat kwetsbare bewoners door deze maatregel hard geraakt kunnen worden.

De heer Dekkers (GroenLinks) stelt dat deze mensen als verkeersslachtoffer kwetsbaarder zijn dan als overtreders van de regels.

De heer Raghib (DENK) blijft sceptisch over de verlaging van de snelheidslimiet.

De heer Dekkers (GroenLinks) wijst erop dat er in Utrecht nog steeds ongevallen plaatsvinden, ondanks een aanzienlijke afname. Hij herinnert eraan dat DENK verkeersveiligheid altijd belangrijk heeft gevonden en vraagt of dat in deze wijken nu niet meer geldt.

De voorzitter geeft aan dat de spreektijd van DENK is verstreken, maar dat de heer Raghib zijn betoog nog mag afronden.

De heer Raghib (DENK) vindt de verkeersveiligheid zeker belangrijk. Hij stelt dat de verlaging van de snelheid vooral een gevoel van veiligheid suggereert. Daarnaast vindt hij dat het effect op hulpdiensten niet over het hoofd mag worden gezien. De wet bepaalt dat zij maximaal 20 km/u harder mogen rijden dan de geldende limiet. DENK is van mening dat het college geen overhaaste maatregelen moet nemen zonder de gevolgen goed te analyseren. Er moet geleerd worden van de ervaringen in Amsterdam, kwetsbare groepen moeten worden beschermd tegen hoge boetes, en uitzonderingen moeten worden gemaakt waar dat logisch is. Daarnaast moet worden voorkomen dat hulpdiensten worden belemmerd. Hij pleit daarom voor uitstel van de invoering totdat er grondig onderzoek is gedaan naar de daadwerkelijke effecten van deze maatregel.

De heer Nyqvist (Stadsbelang Utrecht) vindt het onbegrijpelijk dat alles uit Amsterdam wordt gekopieerd als oplossing voor de problemen in Utrecht. Hij hoort van andere fracties verschillende argumenten waarom de invoering van 30 km/u in één keer goed zou zijn, maar mist een technische onderbouwing. Stadsbelang Utrecht is niet principieel tegen de invoering, maar pleit voor een gefaseerde aanpak. Het college zou met een planning moeten komen waarin duidelijk wordt weergegeven op welk moment welke activiteiten plaatsvinden. Daarbij moet ook worden uitgelegd waarom bepaalde wijken of buurten nog niet aan de beurt zijn.
Hij vraagt het college om een hoofdlijnstructuur waarin staat aangegeven op welke wegen maatregelen mogelijk en haalbaar zijn. Daarbij vindt hij de betrokkenheid van burgers essentieel. Inwoners van Overvecht en Kanaleneiland hebben hierover waarschijnlijk een mening en moeten die kunnen uiten. Hoewel de provincie verantwoordelijk is voor de aanbesteding van wegen, zijn het de gemeente en haar inwoners die deze gebruiken en ervoor betalen. De invoering van deze maatregelen en de start van werkzaamheden hebben bovendien directe gevolgen voor het openbaar vervoer.

De heer Bosch (UtrechtNu!) is het ermee eens dat Utrecht zelf over de eigen weginrichting en inwoners gaat. De concessiehouder bepaalt echter waar het OV rijdt, waardoor de raad daar weinig directe invloed op heeft. Dat betekent volgens hem niet dat er niet over gesproken mag worden, en hij vraagt of de heer Nyqvist dat standpunt deelt.

De heer Nyqvist (Stadsbelang Utrecht) geeft aan dat hij hierover buiten de zaal nog wel eens een college over openbaar vervoer en aanbestedingen wil geven. Hij is het niet oneens met de heer Bosch, maar benadrukt dat de maatregelen negatieve gevolgen kunnen hebben. De langere omlooptijden door de invoering van 30 km/u zullen ook impact hebben op het openbaar vervoer.

De heer Bosch (UtrechtNu!) concludeert dat hij het eens is met de heer Nyqvist.

De heer Dekkers (GroenLinks) hoort Stadsbelang Utrecht pleiten tegen invoering in Overvecht, terwijl verkeersveiligheid daar juist een belangrijk thema is.

De voorzitter merkt op dat Overvecht inmiddels voldoende besproken is.

De heer Nyqvist (Stadsbelang Utrecht) benadrukt dat hij niet heeft gezegd dat er niet naar Overvecht gekeken mag worden. Hij pleit ervoor om de bewoners een belangrijke rol te geven in het proces en hen actief te betrekken. Daarnaast wijst hij erop dat hulpdiensten te maken krijgen met belemmerende factoren, waardoor aanrijtijden in gevaar kunnen komen. Hij vreest dat dit inderdaad het geval zal zijn. Daarom stelt hij opnieuw voor om een duidelijke hoofdstructuur op te stellen, waarbij rekening wordt gehouden met participatie en de beschikbare financiële middelen.

De heer Vasters (D66) verwijst naar de raadsbrief, waarin volgens hem een duidelijke onderbouwing staat over het verminderen van ongelukken, de positieve milieuaspecten en de lagere communicatiekosten. Hij vraagt de heer Nyqvist wat hij nog nodig heeft om achter de invoering te staan.

De heer Nyqvist (Stadsbelang Utrecht) stelt dat een goede onderbouwing gebaseerd moet zijn op feiten. Volgens hem laten de resultaten uit Amsterdam een ander beeld zien, waardoor de gepresenteerde argumenten over snelheidsverlaging en verkeersveiligheid niet kloppen.

De heer Vasters (D66) wijst erop dat er wél resultaten uit Amsterdam zijn. Daar blijkt dat de gemiddelde snelheid met tien procent is gedaald en dat dit heeft geleid tot dertig procent minder ongelukken. Volgens hem zijn dit feitelijke gegevens en is er dus wel degelijk een onderbouwing.

De heer Nyqvist (Stadsbelang Utrecht) vindt dat er sprake is van een vergelijking die niet opgaat, omdat het rondwegensysteem in Amsterdam heel anders is dan in Utrecht. Het gesprek zou anders zijn als de Zuilense Ring al was aangelegd, maar dat is niet het geval. Zolang er maatregelen worden genomen die de mobiliteit belemmeren, blijft hij van mening dat de feitelijke onderbouwing ontbreekt.

De voorzitter kijkt naar de tijd en vraagt de commissieleden om zich te beperken tot noodzakelijke vragen.

De heer Vasters (D66) stelt dat de maatregel gewoon ingevoerd moet worden.

De heer Raghib (DENK) sluit zich aan bij Stadsbelang Utrecht en pleit ervoor om eerst te evalueren en pas daarna te beslissen.

De voorzitter merkt op dat dit geen vraag was en dus ook geen interruptie. Hij besluit door te gaan naar de volgende fractie voor hun inbreng. Utrecht Solidair heeft aangegeven geen inbreng te hebben, maar dat zij vanmiddag wel bij het debat aanwezig zal zijn.

De heer Baijens (PvdD) steunt het voorstel om de invoering te versnellen en vraagt zich af of er budget overblijft voor de wegen die nu niet worden meegenomen. Daarnaast wil hij weten of er in het groenbudget ruimte is om bij de herinrichting extra bomen te plaatsen.

De voorzitter schorst de vergadering voor tien minuten en geeft aan dat de complexere vragen in de lunchpauze verder worden uitgezocht.

Wethouder Maatoug is blij dat er wordt gesproken over een versnelde invoering van 30 km/u op wegen zonder vrijliggende fietspaden. Zij gaat de gestelde vragen een voor een beantwoorden en feliciteert de nieuwe commissieleden met hun eerste inbreng.

De wethouder erkent dat de vraag of er gewacht moet worden op de lessen uit Amsterdam terecht is, maar benadrukt dat Utrecht een eigen werkwijze hanteert. Wel is er van Amsterdam geleerd om vanaf het begin handhaving in te zetten. Daarnaast ziet de wethouder dat het belangrijk is om begrip te kweken bij de politie. Utrecht profiteert van het feit dat Amsterdam al gesprekken hierover is gestart, waardoor de landelijke discussie hierover al verder is gevorderd.
Volgens de wethouder is het essentieel om goed onderbouwd aan te tonen waarom een bepaalde locatie risicovol is en prioriteit moet krijgen. Daarom is er gekozen voor een afgebakende lijst, in plaats van een volledige gebiedsaanpak. Dit principe is vastgelegd in de werkwijze die in de brief wordt toegelicht. De wethouder geeft aan dat zij flitspalen gaat aanvragen bij het CVOM en hierover in gesprek is met Amsterdam om een solide onderbouwing te formuleren voor de selectie van kansrijke locaties. Sinds kort is het mogelijk om bij het Openbaar Ministerie flitspalen aan te vragen voor 30 km/u-wegen. De wegen die nu onder de maatregel vallen, zijn al niet optimaal ingericht op 50 km/u en lijken qua inrichting grotendeels al op 30 km/u-wegen.
Het uitvoeringsprogramma wordt in het tweede kwartaal naar de raad gestuurd.

De voorzitter schorst de vergadering kort zodat de wethouder haar tekst op de laptop kan terugvinden.

Wethouder Maatoug geeft aan dat de huidige aanpak aansluit bij het mobiliteitsplan en dat alleen de Burgemeester van Tuylkade en de Prins Bernhardlaan daarin waren opgenomen als 50 km/u-wegen. De wethouder stelt een monitoringsplan op waarin wordt vastgelegd hoe de invoering wordt gemonitord. Dit plan wordt onderdeel van het uitvoeringsprogramma, dat nog moet worden opgesteld. De suggesties van Volt worden meegenomen, maar er wordt ook gekeken naar wat haalbaar is. In het uitvoeringsprogramma wordt rekening gehouden met het OV en de nood- en hulpdiensten. Bestaande buslijnen blijven intact en de aanleg van nieuwe rijstroken is niet overal mogelijk. De belangen van alle betrokken partijen zijn zorgvuldig afgewogen in de aanpak. Uit onderzoek blijkt dat de impact op de doorstroming van het OV en de hulpdiensten beperkt is. Veiligheid is door de wethouder al als prioriteit meegenomen en blijft leidend bij de werkwijze voor de aanpak van wegen. Dit voorjaar maakt de wethouder een overzicht van locaties waar veel ongelukken gebeuren, meldingen binnenkomen of de inrichting niet op orde is. Op basis hiervan wordt een analyse gemaakt en bepaald welke locaties prioriteit krijgen voor verbetering. Hier worden kleine maatregelen getroffen die passen binnen het beschikbare budget. Dit betreft geen integrale herinrichtingen die veel geld kosten. Het monitoringsplan beschrijft hoe de snelheid van het verkeer wordt gemeten en hoe de impact op de nood- en hulpdiensten en het OV wordt gevolgd. Alle buurten blijven bereikbaar zoals nu. Omdat herinrichting wordt gecombineerd met gepland onderhoud, kan het jaren duren voordat alles is uitgevoerd. Binnen de versnellingsaanpak worden kleine aanpassingen gedaan, zoals het plaatsen van borden, markeringen, belijning en poortconstructies. De wegen zijn juist geselecteerd op basis van de mogelijkheden om deze maatregelen goed uit te voeren. Het handhavingsplan gaat dieper in op de handhaving van de nieuwe snelheidsmaatregel. De wethouder is hierover in gesprek met de politie en het Openbaar Ministerie en er worden flitspalen aangevraagd. Het OM bepaalt of een locatie geschikt is voor een flitspaal, daarom haalt de wethouder ervaringen op uit andere steden om een goed onderbouwde aanvraag in te dienen.
Wat betreft een versnelde invoering van 15 km/u begrijpt de wethouder de wens, maar dit kan niet direct worden meegenomen. Erven hebben een wettelijke status en zijn geen richtlijnen. Voor de invoering gelden strikte eisen: een straat mag geen doorgaande verkeersfunctie hebben, er mag geen onderscheid zijn tussen rijbaan en stoep, en de inrichting moet zo zijn dat stapvoets rijden vanzelfsprekend wordt. Dit vereist vaak een herinrichting van gevel tot gevel, waar momenteel geen budget voor is. Hoewel erven deel uitmaken van de ambitie voor een leefbare stad, zijn er op dit moment geen locaties die aan deze voorwaarden voldoen. Verkeersveiligheid blijft leidend voor de wethouder, ook bij de prioritering van wegen. Op de huidige wegen staat de veiligheid van fietsers onder druk, en juist daarom worden deze wegen geprioriteerd op basis van landelijke richtlijnen. Onder het programma vallen alle wegen zonder vrijliggende fietspaden. Vanuit veiligheidsoogpunt worden de Omloop, Stadhouderslaan, Laan van Chartroise, Rutherfordweg, Museumlaan, Oudenoord en Ahornstraat ook versneld omgezet naar 30 km/u. Daarnaast houdt de wethouder budget beschikbaar om op wegen met een vrijliggend fietspad bij te dragen aan werkzaamheden voor onderhoud.

De heer Bosch (UtrechtNu!) merkt op dat de Oudenoord zowel gedeelten met als zonder vrijliggende fietspaden heeft en vraagt of het college van plan is om de fietspaden te verwijderen.

Wethouder Maatoug geeft aan dat de fietspaden niet worden verwijderd, maar dat de wegen in de aanpak zorgvuldig zijn geselecteerd, zoals in de brief is toegelicht. Hoewel sommige wegen deels vrijliggende fietspaden hebben, liggen de fietspaden grotendeels op dezelfde wegen.
De wethouder gaat vervolgens in op de vraag van de ChristenUnie over communicatie. De aanpak geldt voor alle straten waar fietsers op de rijbaan rijden en daar richt de communicatie zich ook op. Vorige week zijn er extra flitspalen geplaatst en komend jaar zal er op meerdere locaties worden geflitst met mobiele flitspalen. Daarnaast wordt er versneld een aanvraag ingediend bij het CVOM voor flitspalen in de 30 km/u-gebieden. Straten met grote veiligheidsproblemen worden beoordeeld op basis van ongevallen, meldingen en onderhoudsstatus. De meest risicovolle locaties worden als eerste aangepakt, binnen de beschikbare financiële middelen. Kleine maatregelen kunnen direct op straat worden uitgevoerd, terwijl grotere herinrichtingen worden meegenomen in het geplande onderhoud. Het college houdt daarbij steeds de verkeersveiligheid als prioriteit. De wethouder hoopt dat dit onderwerp ook wordt meegenomen in het debat over de hinderplanning. Ze geeft daarnaast een actueel overzicht van de straten die in 2024 al zijn teruggebracht naar 30 km/u: Willem Dreeslaan, Jutfaseweg, Amsterdamsestraatweg, Vlampijpstraat, Gietijzerweg, Walserijstraat en Archimedeslaan Noord.
De wethouder vindt het door de heer Bosch voorgestelde werkbezoek een goed idee en roept op om dit te organiseren.

De voorzitter vraagt of de gemeente dit kan faciliteren, gezien de werkdruk van de raadsleden.

Wethouder Maatoug zegt dit toe. Ze bevestigt dat de fietsstroken aan de Oudenoord blijven liggen, evenals op andere wegen waar deels vrijliggende fietspaden zijn en deels niet. Op deze wegen wordt ook 30 km/u ingevoerd. De straten in de aanpak hebben geen vrijliggend fietspad, waardoor 50 km/u daar niet veilig is. De GOW30-norm is een richtlijn waarvan mag worden afgeweken, zolang dit geloofwaardig gebeurt. Volgens deze norm zijn onder andere klinkers, drempels, fietsvoorzieningen en gebundelde oversteken vereist, maar die zijn alleen te realiseren bij een volledige herinrichting. Drempels zijn zelfs dan lastig vanwege de belangen van het OV en de impact van trillingen. De wethouder probeert zo goed mogelijk rekening te houden met de GOW30-normen, maar wijst erop dat ook de GOW50-richtlijnen niet overal strikt worden gevolgd.

De heer Bosch (UtrechtNu!) had gevraagd hoeveel straten daadwerkelijk aan de GOW30-norm zullen voldoen.

Wethouder Maatoug geeft aan dat hier geen exacte tabel van te maken is. Op basis van de richtlijnen worden inschattingen en afwegingen gemaakt.

De heer Bosch (UtrechtNu!) vraagt waarom de politie aangeeft niet te handhaven op wegen die niet voldoen aan de GOW30-norm. Volgens hem moet een weg dan toch aan een bepaalde norm of kader voldoen, en hij wil weten waarom het college niet kan aangeven welke wegen hier wel of niet aan voldoen.

Wethouder Maatoug geeft aan dat de GOW30-norm eerder niet bestond. Er is geen lijst met wegen die wel of niet aan de norm voldoen, omdat de norm ruimte laat voor afwegingen. Het college heeft bewust voor deze aanpak gekozen, de zogenoemde Utrechtse aanpak, waarbij zorgvuldig wordt gewogen of een maatregel uitlegbaar en communicatief helder is.
De wethouder wijst erop dat Amsterdam de snelheidsverlaging zonder handhaving heeft ingevoerd en dat dit toch effect heeft gehad. Utrecht kiest er echter voor om vanaf het begin te handhaven. Het plaatsen van 30 km/u-borden is geen suggestie, en de wethouder vindt het belangrijk dat de maatregel daadwerkelijk wordt nageleefd om schijnveiligheid te voorkomen.
Een van de voordelen van de versnelde aanpak is dat er kritischer naar de lijst met straten is gekeken. Het overgrote deel van de aanpak sluit aan bij het mobiliteitsplan. De wethouder wil dan ook benadrukken dat er geen fundamenteel andere koers wordt gevaren. De twee eerder genoemde uitzonderingen, de Burgemeester van Tuylkade en de Prins Bernhardlaan, zijn in de huidige situatie niet veilig bij 50 km/u en worden daarom meegenomen in de 30 km/u-aanpak. Het college ziet deze wegen vanuit verkeersveiligheidsperspectief als ongeschikt voor 50 km/u.
De wethouder benadrukt dat de aanpak in lijn blijft met het mobiliteitsplan en dat de invoering wordt versneld op wegen zonder vrijliggende fietspaden. Op wegen met vrijliggende fietspaden wordt 30 km/u pas ingevoerd na een herinrichting. De wegen die nu worden aangepakt, zijn bij 50

km/u niet veilig. Wegen met vrijliggende fietspaden worden op termijn heringericht, maar blijven tot die tijd 50 km/u. Op wegen rond industrieterreinen wordt ook een toename van verkeer gezien. Weggebruikers verwachten hier minder vaak voetgangers en fietsers en de impact van een ongeval is groter. Daarom wordt ook op deze wegen versneld 30 km/u ingevoerd. Daarnaast komen werknemers in deze gebieden steeds vaker op de fiets.

De heer De Pagter (VVD) merkt op dat de Isotopenweg een vrijliggend fietspad heeft, maar toch in het plan is opgenomen voor een snelheidsverlaging naar 30 km/u. Hij vindt dat daar niet geloofwaardig of logisch.

Wethouder Maatoug geeft aan dat de Isotopenweg bewust is meegenomen. In het betreffende gebied zouden anders overgangen tussen verschillende snelheden ontstaan, wat niet goed uit te leggen is. De behoefte aan een interactieve kaart wordt meegenomen in het uitvoeringsprogramma. In het mobiliteitsplan is vastgelegd welke wegen als stedelijke verbindingswegen gelden en die blijven 50 km/u. De Franciscusdreef staat op de lijst omdat alleen de ventweg naar 30 km/u gaat; de tweebaansweg zelf blijft 50 km/u. De wethouder benadrukt dat de keuze voor deze aanpak niet overhaast is, maar juist een bewuste Utrechtse aanpak en geen kopie van Amsterdam. Ze hoopt dat Utrecht in de toekomst juist een voorbeeld wordt voor andere gemeenten. In het uitvoeringsprogramma zal de wethouder duidelijk aangeven wat gemonitord wordt. De werkwijze van Amsterdam is heel anders en Utrecht maakt haar eigen beleid. In de raadsbrief over het uitvoeringsprogramma komt een planning en de wegen met vrijliggende fietspaden worden aangepakt volgens het principe ‘werken met werk’, waarbij snelheidsverlaging wordt meegenomen bij regulier onderhoud. Deze straten zullen expliciet worden vermeld in de raadsbrief. De invoering gebeurt niet in één keer; bewoners worden hier nog uitvoerig over geïnformeerd. De wethouder geeft aan dat er geen participatietraject is geweest voor de versnelde invoering van 30 km/u, omdat dit voortkomt uit het mobiliteitsplan. In de raadsbrief over de voortgang van verkeersveiligheid van 31 januari 2024 is het rapport over de impact van 30 km/u op nood- en hulpdiensten gedeeld. Hierin is uitgebreid ingegaan op de verwachte effecten.

De heer Nyqvist (Stadsbelang Utrecht) vraagt of de aanrijtijden van hulpdiensten binnen de norm blijven of dat deze worden overschreden.

Wethouder Maatoug benadrukt dat verkeersveiligheid en de randvoorwaarden leidend zijn geweest en dat hierover afstemming heeft plaatsgevonden met de brandweer. De keuzes zijn zo gemaakt dat er geen risico’s zijn voor de aanrijtijden.

De heer Nyqvist (Stadsbelang Utrecht) concludeert dat hij gerust kan slapen, aangezien de brandweer het met de wethouder eens is.

Wethouder Maatoug bevestigt de afstemming met de brandweer, maar laat de nachtrust van de heer Nyqvist aan hemzelf over.

De heer Nyqvist (Stadsbelang Utrecht) vraagt om begrip, omdat de raad over minder informatie beschikt dan de wethouder.

Wethouder Maatoug geeft aan dat er na de invoering jaarlijks één miljoen euro beschikbaar blijft om financiële bijdragen te leveren aan herinrichtingen van wegen met vrijliggende fietspaden. Bij een herinrichting wordt vergroening meegenomen, maar omdat de versnelde invoering geen volledige herinrichting betreft, is er binnen deze aanpak geen ruimte voor vergroening.

Gemiste antwoorden

De heer Mulderij (CDA) merkt op dat hij nog geen antwoord heeft gekregen op zijn vraag over de zorgen van senioren over het mogelijke wegvallen van bushaltes.

Wethouder Maatoug geeft aan dat er geen bushaltes zullen verdwijnen. Mocht dat toch het geval zijn, dan hoort zij dit graag. Ze is in gesprek met de provincie over de impact op de reistijden en de gevolgen voor het openbaar vervoer. Hier wordt zorgvuldig naar gekeken en zodra er meer informatie is, zal zij dit terugkoppelen. Dit geldt met name voor de straten die in de volgende fase van de invoering aan bod komen.

De heer De Pagter (VVD) geeft aan dat hij het antwoord heeft gemist op de vraag of de lijst of de kaart als leidraad wordt aangehouden.

De heer Bosch (UtrechtNu!) merkt op dat hij nog geen antwoord heeft gekregen op zijn vraag of er door deze maatregel niet meer verkeer door rustige straten zal komen. Daarnaast had hij erop gewezen dat de Balijelaan onduidelijk in de stukken staat vermeld, omdat deze wel expliciet wordt genoemd, maar ook een vrijliggend fietspad heeft.

De voorzitter kijkt of de wethouder de vragen direct kan beantwoorden of dat dit na de pauze moet gebeuren.

Wethouder Maatoug erkent dat er verschillen zijn tussen de lijst en de kaart en zal in het uitvoeringsprogramma een actueel overzicht opnemen. Na de schorsing zal zij ingaan op de Balijelaan.

De voorzitter schorst de vergadering om 13.02 uur voor de lunch. Na de pauze zal dit agendapunt worden afgerond, samen met de toezeggingen. Hij roept ook de fracties op om de woordvoerder groen tussen 16.00 uur en 17.00 uur beschikbaar te hebben omdat dit debat mogelijk in de middag al begint.

Gemeente Utrecht

Verslag openbare middagvergadering commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte

Datum donderdag 13 februari 2025
Locatie Stadhuisbrug 1, Utrecht, Stadhuishal
Verslag door Mevrouw C. Hilhorst (Notuleerservice Nederland)

Aanwezigen

De voorzitter, dhr. H. Stellinga, de wethouders mw. S. Maatoug, mw. L. Voortman, de commissiegriffier mw. M. Friele, de leden, mw. K. Alblas (ChristenUnie), dhr. J. Baijens (PvdD), dhr. J. Bart (GroenLinks), dhr. D. Bosch (UtrechtNu!), dhr. J. Cornielje (PvdA), dhr. H. Geleijns (D66), dhr. R. van der Graaf (ChristenUnie), mw. M. Hellevoort (GroenLinks), dhr. R. van den Hoek (UtrechtNu!), mw. J. Kool (Volt), dhr. C. Nyqvist (Stadsbelang Utrecht), dhr. M. de Pagter (VVD), mw. C. Passier (Volt), dhr. Y. Raghib (DENK), mw. A. Sasbrink (PvdD), mw. K. Steinhart (Stadsbelang Utrecht), mw. N. Stylianou (D66), dhr. J. Vasters (D66), mw. J. Zwinkels (CDA)

Afwezigen

Er zijn geen afwezigen gemeld.

Inhoud

1. Opening....23
7. Raadsbrief Versnellen 30 km-aanpak....23
8. Bereikbare en toegankelijke stad....24
9. Beantwoording Schriftelijke vragen Passen al deze projecten wel in het Mobiliteitsplan 2024? 34
10. Raadsbrief Plan van Aanpak Rekenkameronderzoek 'Vergroening, van droom naar daad' 37
LIJST VAN TOEZEGGINGEN....42

1. Opening

De voorzitter opent het middagdeel van de vergadering om 14.02 uur en heet iedereen welkom.

7. Raadsbrief Versnellen 30 km-aanpak

De voorzitter geeft het woord aan wethouder Maatoug voor het vervolg van de beantwoording van de gemiste vragen.

Wethouder Maatoug beantwoordt de vraag van UtrechtNu! over de Balijelaan. De Balijelaan heeft fietspaden die op een andere hoogte liggen dan de rijbaan of er is een duidelijk ruimte tussen de weg en het fietspad. Op de Balijelaan blijft het 50 km/uur.

De voorzitter vraagt of de agenderende fracties met het debat het gewenste hebben bereikt.

De heer Vasters (D66) vond het een goed debat waarin veel is uitgewisseld en veel vragen zijn beantwoord. D66 heeft geen behoefte om dit naar de raad door te geleiden.

De heer De Pagter (VVD) overweegt een motie en laat het DB dat nog weten. Het onderwerp van de motie is of het realistisch is om 30 km/uur in te voeren op de Isotopenweg waar een vrij liggend fietspad ligt.

De commissiegriffier heeft als toezegging genoteerd dat het college in Q2 2025 komt met een raadsbrief over het uitvoeringsprogramma voor 30 km/uur-aanpak inclusief een monitoringsprogramma.
Zij heeft de informele toezegging genoteerd dat het college een werkbezoek gaat organiseren.

Wethouder Maatoug vult aan dat het college het voorbereidende werk doet voor een werkbezoek waarop de commissie kan beslissen het te doen.

8. Bereikbare en toegankelijke stad

De voorzitter licht toe dat de agenderende partijen (Volt, CDA, EenUtrecht, GroenLinks, PvdA, VVD, Utrecht Solidair en UtrechtNu!) in gesprek willen over de toegankelijkheid van Utrecht, met name over de kwantiteit en kwaliteit van gehandicaptenparkeerplaatsen met als doel tot voorstellen te komen om deze kwantiteit en kwaliteit te verbeteren.

Mevrouw Passier (Volt) memoreert dat aan het begin van deze raadsperiode voor het stadhuis twee of drie gehandicaptenparkeerplaatsen waren, maar deze zijn verplaatst naar de Annastraat. Een parkeerplaats die dichtbij voorzieningen ligt, maakt hem niet direct geschikt als gehandicaptenparkeerplaats. In dit geval is de parkeerplaats aan de Annastraat smaller en is het wegdek ongelijk en daardoor is deze niet voor iedereen geschikt om uit te stappen of voor alle rolstoelliften.
Volt is voor een toegankelijk Utrecht, want Utrecht is voor iedereen. Maar nog niet iedereen kan nu haar of zijn plek in Utrecht vinden. Daarvoor moeten drempels worden verlaagd zodat iedereen kan meedoen en de openbare ruimte moet geschikt zijn voor iedereen om zich vrij te kunnen bewegen. En dat geldt ook voor gehandicaptenparkeerplaatsen.
Er is een werkbezoek gehouden met SOLGU en U op Leeftijd. Gebleken is dat AGP's niet altijd voldoen aan wat de doelgroep nodig heeft. AGP's verdwijnen en worden verplaatst, de website van AGP's blijkt niet accuraat en AGP's zijn onvoldoende onderscheidend waardoor er veel anderen op parkeren.
Volt concludeert dat het niet goed gaat en verbetering is hard nodig. Hoe wordt al invulling gegeven aan de uitgangspunten van de beleidsnota 'Parkeren en Toegankelijkheid' en de motie 'Denk andersom, denk eerst aan mensen met een beperking' die in 2024 is aangenomen?
Twee weken geleden is een debat gevoerd naar aanleiding van de evaluatie van Utrecht Standaard Toegankelijk in het kader van toegankelijkheid van scholen. Voor vastgoed heeft de commissie op dit thema een rode kaart uitgedeeld. Deze handschoen is goed door het college opgepakt. Wil de wethouder toezeggen dat het college ook voor gehandicaptenparkeerplaatsen zo een stap naar voren zet en in samenspraak met SOLGU met een dergelijke aanpak komt?
Volt is van mening dat duidelijke richtlijnen in het handboek Openbare Ruimte moeten worden opgenomen, zoals de aangehaalde motie vraagt, en dat algemene gehandicaptenparkeerplaatsen net als in andere landen, duidelijk zijn te herkennen aan bijvoorbeeld een blauwe kleur. Wat is de mening van de wethouder hierover?
Uit de beantwoording van de schriftelijke vragen blijkt dat is gestart met een proactieve aanpak in de aanleg van AGP's. Wat maakt deze proactieve houding proactief? Waarom wordt deze houding nu pas aangenomen? Waarom is dat volgens het college nu extra nodig? Beperkt dit zich alleen tot de binnenstad of geldt het voor de hele gemeente?
Wanneer is extra informatie te verwachten over een mogelijk vervolg van de pilot Sensoren?

Wil de wethouder toezeggen dat het resultaat van de evaluatie Parkeerregel met de raad wordt gedeeld?

Mevrouw **Zwinkels** (CDA) citeert SOLGU en U op Leeftijd: "Willens en wetens houdt de gemeente een onveilige voor mensen met een beperking in stand." en "Zelfs in de beslissing wordt gesteld dat de voorgestelde alternatieve nieuwe algemene gehandicaptenparkeerplaatsen voldoen aan de geldende normen en richtlijnen. Dit is niet waar!".
Het wordt tijd dat het papier wordt losgelaten en dat naar de praktijk wordt gekeken. In de beantwoording van schriftelijke vragen staat dat er geen financiële knelpunten zouden zijn en het proactief zou zijn. Wie schrijft nog op dat het voortvarend en proactief gaat vanuit de gemeente? Wie gelooft dergelijke volzinnen nog?
CDA heeft bij de Mariaplaats een schouw georganiseerd waarbij veel partijen aanwezig waren. Daaruit blijkt dat het er in de praktijk écht anders aan toegaat. CDA hoopt dat de gemeente kan toezeggen dat het in de uitvoering de komende jaren beter zal gaan.
CDA ontving een mail over de algemene gehandicaptenparkeerplaats bij winkelcentrum de Klop in Overvecht. Er wordt zelfs met een rechtszaak tegen de gemeente gedreigd. De gemeente wil toch niet weer voor de rechter komen? De gemeente wil toch geen juridisering van het beleid, van bezwaren? Hoe wordt hier uitgekomen?
In de stukken wordt gesproken over het gebruik van een app. Welke app is dit? Is dit een pilot? In hoeverre is dit nog actueel?

De voorzitter constateert dat de agenderende partij EenUtrecht niet aanwezig is.

Mevrouw Hellevoort (GroenLinks) stelt dat de gehele raad vindt dat Utrecht ook bereikbaar en toegankelijk moet zijn voor mensen met een beperking. Zeker in een tijd waarin wordt ingezet op alternatieve vormen van vervoer, is het belangrijk om extra aandacht te besteden aan de bereikbaarheid voor mensen die autoafhankelijk zijn. Goede en voldoende gehandicaptenparkeerplaatsen zijn hier onderdeel van. Daar is al beleid voor, zoals de parkeermodule Toegankelijkheid, het handboek Openbare Ruimte en de onlangs aangescherpte beleidsregel. Maar wat blijkt: het papier is geduldig. GroenLinks ziet dat goede stappen worden gezet, maar begrijpt ook het ongeduld van mensen met een beperking en de daarbij betrokken organisaties zoals SOLGU en U op Leeftijd. Hoe wordt gezorgd dat het beleid goed wordt uitgevoerd?

Mevrouw Zwinkels (CDA) is benieuwd welke goede stappen volgens GroenLinks zijn gezet aangezien het aantal gehandicaptenparkeerplaatsen terugloopt en plannen voor nieuwe worden uitgesteld of niet gerealiseerd blijken te zijn. Het zou mooi zijn als wel stappen worden gezet.

Mevrouw Hellevoort (GroenLinks) reageert dat die stappen met name zitten in het beleid op papier. Er zijn goede regels opgeschreven waaraan moet worden voldaan. Het zit hem in de overgang van papier naar uitvoering.

Mevrouw Passier (Volt) onderschrijft dat mooie zaken zijn opgeschreven. Bij Vastgoed is een opgaveadviseur aangenomen die heeft gezorgd dat zaken in het proces beter zijn geborgd en dat er een aanspeekpunt is op dit vlak. Is GroenLinks het eens dat een dergelijke aanpak voor de algemene parkeerplaatsen ook een idee kan zijn?

Mevrouw Hellevoort (GroenLinks) had daar een algemenere vraag voor geformuleerd, namelijk: Hoe wordt hiervoor gezorgd? Moet hierop geen steviger aanpak worden uitgewerkt en uitgevoerd? Dit zou daar onderdeel van kunnen zijn.
Zij vervolgt haar betoog. Hoe gaat men van beleid tot uitvoering? Hoe wordt gezorgd dat ontwerpers en projectleiders de aanwezige kennis over gehandicaptenparkeerplaatsen goed vinden en gebruiken in hun ontwerp? Zou het helpen als het handboek Openbare Ruimte wordt gedigitaliseerd?
Hoe wordt gezorgd dat de commissie BInG standaard inrichtingsvoorstellen ook controleert op bestaand beleid en op het VN-verdrag?
Hoe wordt gezorgd dat gemeentelijke informatie over waar gehandicaptenparkeerplaatsen up-to-date is zodat dit ook kan worden gebruikt in landelijke parkeerapps?

In de raadsbrief is te lezen dat bij nieuwbouwontwikkelingen de richtlijnen uit de beleidsregel kunnen worden gebruikt. Zou dat niet standaard moeten worden gedaan? Of moeten deze richtlijnen dan niet in de beleidsregel Parkeernormen terecht komen?
GroenLinks concludeert dat er nog veel is te verbeteren. Is de wethouder bereid samen met SOLGU en U op Leeftijd een aanpak uit te werken en uit te voeren die zorgt dat het goede beleid tot uitvoering komt?

De heer Cornielje (PvdA) vindt dat het aanpassen van het beleid rondom gehandicaptenparkeerplaatsen noodzakelijk is. Er is een beweging gaande naar meer duurzamere vormen van mobiliteit, maar dat mag niet betekenen dat mensen niet kunnen meedoen, zeker niet als zij minder mobiel zijn.
PvdA steunt het loslaten van een vaste parkeernorm van 2% naar een variabele parkeernorm tussen 2% en 5% en waardeert de stap naar maatwerk. Hoe wordt gezorgd dat er voldoende gehandicaptenparkeerplaatsen zijn door de hele stad? Hoe weet de gemeente het als er ergens een tekort is aan gehandicaptenparkeerplaatsen?
PvdA is blij dat SOLGU wordt meegenomen in het opstellen en de evaluatie van het beleid en de nieuwe beleidsregel. SOLGU was tevreden over de samenwerking en de uitkomst van dit nieuwe beleid. De zorgen zitten voornamelijk in de uitvoering van het beleid.
Theoretisch goed beleid leidt in de praktijk tot problemen voor mensen die immobiel zijn. Zo is een avondje Tivoli enorm prijzig, aangezien mensen met een handicapt moeten parkeren in de parkeergarage. Ook het stadhuis is moeilijk bereikbaar. Is de wethouder bereid naar deze plekken te kijken en na te gaan wat ze daar kan betekenen?

Mevrouw Zwinkels (CDA) is het met GroenLinks eens dat al het een en ander op papier staat, maar dat de uitvoering mist en hoort nu dat PvdA het los knipt van elkaar. Het beleid is erop gericht parkeren onmogelijk te maken. Er worden geen aantrekkelijkere tarieven gebruikt om parkeergarages toegankelijker te maken. Er wordt een knip aangebracht bij de Catharijnesingel. Hoe kan PvdA dat beleid loskoppelen van het feit dat het schrijnend is voor mensen die afhankelijk zijn van een gehandicaptenparkeerplaats?

De heer Cornielje (PvdA) reageert dat dit twee verschillende discussies zijn. Er wordt een beweging gemaakt naar minder autogebruik en meer duurzame vormen van mobiliteit. Daarmee moet geen stap worden gecreëerd die onmogelijk is voor mensen die autoafhankelijk zijn. In het te vormen beleid moet rekening worden gehouden met het inzetten van meer parkeercapaciteit voor gehandicaptenparkeerplaatsen.

Mevrouw Zwinkels (CDA) vraagt hoe realistisch dat is als plekken ontoegankelijk worden gemaakt. Hoe wordt gezorgd dat mensen daadwerkelijk kunnen meedoen? Het is niet wenselijk dat veel mensen worden uitgesloten. Is de PvdA bereid ook op andere beleidsdomeinen hier rekenschap van te geven?

De heer Cornielje (PvdA) vindt de vraag niet helemaal duidelijk. Ook in andere debatten zijn er discussies over de toegankelijkheid, de betaalbaarheid en de bereikbaarheid. Ook SOLGU geeft aan dat op papier het beleid er goed uitziet. In de uitvoering moeten alle partijen worden meegenomen, zodat Utrecht een toegankelijke stad is voor iedereen.

Mevrouw Zwinkels (CDA) vraagt of PvdA het eens is dat de beleidsregel zo belangrijk moet worden gemaakt dat deze niet het onderspit delft als bij andere belangen andere beleidsvelden in een ruimtelijke ontwikkeling voorbij komen. Bijvoorbeeld de mening van een architect of verdichting wat de toegankelijkheid verslechterd. Is PvdA bereid deze beleidsregel zo belangrijk te maken dat hier niet op wordt ingeleverd?

De heer Cornielje (PvdA) is van mening dat de toegankelijkheid voor mensen met een lichamelijke beperking hoog op de agenda moet staan. In de uitvoering van het beleid moet worden gezorgd dat er echt voldoende parkeerplaatsen zijn.
Hij vervolgt zijn betoog. Kan de wethouder kijken naar de mogelijke indicatoren van de huidige parkeerplaatsen en nagaan of deze voldoen aan de eisen van het VN-verdrag Handicap?

De heer De Pagter (VVD) memoreert dat dit onderwerp al jarenlang veel aandacht heeft van de gehele raad. Alle partijen willen een bereikbare en toegankelijke stad voor iedereen. In de vorige

periode zijn veel vragen gesteld over dit onderwerp naar aanleiding van een oproep van iemand die in de negentig was en TivoliVredenburg niet goed kon bereiken. De uitvoering gaat soms langzaam. De wil is er, maar de praktijk is helaas weerbarstig. VVD betreurt het dat verbetering in de toegankelijkheid voor mensen met een beperking langzaam gaat, zeker voor wat betreft gehandicaptenparkeerplaatsen. Dat moet écht beter. Hopelijk gaat de wethouder daar bovenop zitten.
Zoals SOLGU aangeeft, leidt het opheffen van parkeerplaatsen tot meer druk. 2% tot 5% wordt steeds minder als het aantal parkeerplaatsen wordt opgeheven. Een degelijk aantal (gehandicapten)parkeerplaatsen moet worden behouden om de toegankelijkheid te behouden.
VVD sluit zich aan bij de vragen over het stadhuis en de Mariaplaats van onder andere CDA en Volt.
VVD mist normen die wellicht moeten worden vastgelegd in parkeernormen bij nieuwbouw. Nagedacht moet worden over hoeveel (gehandicapten)parkeerplaatsen nodig zijn bij een voorziening. Utrecht zou met andere GVU-steden op zoek moeten gaan naar normen daarvoor.
Het is belangrijk dat mensen de gehandicaptenparkeerplaatsen goed weten te vinden. De slimme sensoren moeten worden aangebracht en de kaart moet interactief zijn zodat mensen weten waar ze naartoe kunnen rijden.
Aangepaste fietsen zijn lastig in de stad te parkeren en kunnen niet in de fietsenstallingen. Hij hoopt dat het college daar aandacht voor heeft en ervoor zorgt dat men ook met een aangepaste fiets de stad kan bezoeken en bijvoorbeeld het stadskantoor of het stadhuis goed kan bereiken.

De voorzitter constateert dat de agenderende partij Utrecht Solidair niet aanwezig is.

De heer Van den Hoek (UtrechtNu!) hoort sommige woordvoerders enigszins verward aan. Op sommige gebieden doet Utrecht het fantastisch, maar op veel gebieden laat men het liggen, zeker voor wat betreft de toegankelijkheid. Eigenlijk zegt de gemeente tegen gebruikers van de AGP's: 'Als je zelfstandig mee wilt doen, dan doe je dat maar ergens anders'. Door een aantal e-mails van de SOLGU vraagt UtrechtNu! zich af of dit soort debatten zin heeft. Niet alleen bij UtrechtNu!, maar ook bij de SOLGU zijn de boosheid en frustratie enorm. Hij citeert delen uit een mail van de SOLGU: "De SOLGU wordt door de ambtenaren aan het lijntje gehouden. We mogen blij zijn als er een plekje bijkomt, maar tegelijkertijd worden ze achter je rug om weggehaald. De gemeente lijkt zich niet te realiseren dat ze in strijd handelt met het VN-verdrag. Er vindt juist een verslechtering van de toegankelijkheid plaats voor mensen met een beperking". Ook deze wethouder heeft net als het college een zorgelijke en niet aflatende behoefte om parkeerplekken te verwijderen en daarmee dus ook gehandicaptenplekken. In een andere mail schrijft de SOLGU over het verwijderen van de AGP's, onder andere aan de Mariaplaats: "Alle door de SOLGU aangedragen betwistbare feiten en conclusies in een bezwaarschrift zijn door de wethouder juridisch weggewoven. Zo gaat ze volledig tegen het VN-verdrag in en een beloofd voorstel met betrekking tot de Mariaplaats is nooit naar de SOLGU gestuurd. Weg met de menselijke maat en weg met de toegankelijkheid. Immers, met het verwijderen van deze AGP's wordt de toegankelijkheid van het gebied aanzienlijk verslechterd en zal het mensen met een beperking belemmeren om volledig te participeren in het maatschappelijke en sociale leven aldaar. De aangegeven alternatieve plekken door de gemeente…".

De heer Cornielje (PvdA) is het eens dat het vaak schort in de uitvoering van beleid. Wat vindt UtrechtNu! ervan dat de parkeernorm van 2% naar een variabele 2% tot 5% gaat? Wat vindt UtrechtNu! ervan dat er per publieke toegankelijke voorziening minimaal twee gehandicaptenparkeerplaatsen moeten komen? Wat vindt UtrechtNu! van dergelijke maatregelen?

De voorzitter wijst erop dat per interruptie één vraag mag worden gesteld.

De heer Cornielje (PvdA) stelt dan alleen de vraag over de parkeernorm.

De heer Van den Hoek (UtrechtNu!) vindt het te weinig en de SOLGU heeft daar ook bedenkingen over. Als parkeerplekken worden weggehaald uit de algemene ruimte, gaat het percentage mee. Het is goed dat er op bepaalde plekken minimaal twee AGP's moeten zijn. Dat mogen er meer zijn.

De heer Cornielje (PvdA) concludeert dat UtrechtNu! geen mening heeft over de verhoging naar maximaal 5%. Is er ook beleid waar UtrechtNu! het wel mee eens is?

De heer Van den Hoek (UtrechtNu!) heeft nog niet gezegd het ergens mee oneens te zijn, maar heeft alleen nog maar de SOLGU geciteerd. Op papier kan veel worden gezegd, maar in de praktijk is het anders.
Hij vervolgt zijn betoog. "… voldoen niet aan het handboek Openbare Ruimte, terwijl de verplaatsing naar de overzijde van de Mariaplaats heel simpel te realiseren is en wel voldoet.".
De SOLGU heeft een lange lijst van AGP-plekken die niet voldoen of waarbij willens en wetens een gevaarlijke situatie in stand wordt gehouden door de gemeente en waarbij de gemeente blijft volharden in onbruikbare AGP-plekken tegen het advies van de SOLGU in. Dit leidt ertoe dat er eerder minder dan meer AGP's zijn. Kortom: Als men zelfstandig mee wil doen, doet men dat maar ergens anders.
Wat is de werkelijke reden om de AGP's aan de Mariaplaats te verwijderen? Waarom worden ze niet verplaatst zoals de SOLGU voorstelt? Waarom is de SOLGU juist hier niet om advies gevraagd?
Waarom wordt de SOLGU al jaren getraineerd in de uitvoering van haar adviezen zoals is te lezen in de ontvangen mail?
UtrechtNu! vindt, gezien de zorgwekkende mail van de SOLGU, dat er reden is voor een onafhankelijk onderzoek naar de kwaliteit en kwantiteit van de AGP's. Kan de wethouder dit toezeggen?
Is de wethouder bereid het besluit tot het verwijderen van de AGP's aan de Mariaplaats ongedaan te maken en deze te verplaatsen volgens het advies van de SOLGU om een rechtszaak te voorkomen?

De voorzitter biedt de niet-agenderende partijen de gelegenheid voor een korte bijdrage.

De heer Nykvist (Stadsbelang Utrecht) is in vele opzichten lichamelijk gehandicapt, ondanks dat dit niet te zien is.
Het staat hem tegen als een voorstel eindigt met dat men het over een jaar zal evalueren. SOLGU en de gemeente gaan over een jaar evalueren of wat is gebeurd wel of niet tevredenstellend is. Een dergelijke zin betekent dat de partijen het niet met elkaar eens zijn, maar het uit beleefdheid zo formuleren dat het duurt nog wel een jaar duurt voordat er duidelijkheid is. Dat is niet nodig, want er is al helder uiteen gezet dat het op bepaalde punten wringt.
Stadsbelang Utrecht wijst op het beleid met betrekking tot het parkeren op kenteken. Het is goed dat goede invulling wordt gegeven aan de beleidslijnen met betrekking tot het creëren van parkeerplaatsen voor mensen die niet meer zo goed uit de voeten kunnen. De afstand van vijftig naar honderd meter is op papier prachtig, maar kan in de praktijk tot grote problemen leiden. Dat vraagt om maatwerk. Wil het college daar zodanig aandacht aan besteden dat deze mensen tot hun recht komen en dat na een jaar kan worden geconcludeerd dat dat goed is gedaan?

De heer Vasters (D66) staat achter het doel om een toegankelijke stad te zijn. Het college heeft hier veel aandacht voor, maar het kan beter. D66 kan zich aansluiten bij een aantal van de gestelde vragen, maar het gaat te ver om ze tot in detail te benoemen.

De heer De Graaf (ChristenUnie) vindt het goed dat dit belangrijke punt vandaag is geagendeerd. Op de website staat duidelijk waar men recht op heeft met een gehandicaptenparkeerkaart. De parkeerplaatsen zijn goed te vinden. Kan dit ook realtime?
ChristenUnie mist op de website informatie voor mensen die afhankelijk zijn van een fiets waarmee men niet overal terecht kan. Kan informatie daarover op de website worden opgenomen?

Mevrouw Zwinkels (CDA) stelt dat het leuk is als informatie op een website staat, maar deze moet in de praktijk wel kloppen. Uit een schouw is gebleken dat een aangegeven gehandicaptenparkeerplaat er niet is. Hoe reflecteert ChristenUnie daarop?

De heer De Graaf (ChristenUnie) vindt dat schandalig en dat moet beter. Dit speelt op meerdere gebieden. Kan de wethouder daar iets over zeggen?
Ook de informatie op de website over de beschikbaarheid van fietsparkeerplaatsen bij het Centraal Station is niet betrouwbaar. Dat is een zorgelijk punt.

Mevrouw Zwinkels (CDA) vraagt of ChristenUnie het eens is dat op de website dan ook zou moeten worden beschreven hoe men een parkeerplaats kan bereiken. Soms staan er ineens paaltjes om een straat autoluw te maken zonder dat dit op de website is vermeld of is aangepast in de navigatie waardoor mensen moeten omkeren op zeer drukke punten.

De heer De Graaf (ChristenUnie) kan zich voorstellen dat mensen op de website worden gewezen op bepaalde aandachtspunten.
Hij vervolgt zijn betoog. De SOLGU en mensen die er gebruik van maken, kennen de aandachtspunten vaak veel beter. Wat ChristenUnie betreft wordt samen opgetrokken met ervaringsdeskundigen. Het realiseren van nieuwe parkeerplekken of het laten vervallen van plekken, zou altijd in overleg met ervaringsdeskundigen moeten gebeuren. In de mailberichten is aandacht gevraagd voor een winkelcentrum in Overvecht waar iets wordt verplaatst wat tot zorgen en ongemakkelijkheden leidt. Zit er een toets in het systeem? Zo nee, kan deze worden toegevoegd?

Mevrouw Passier (Volt) reageert dat in Overvecht parkeerplekken zijn verplaatst, omdat ze oneigenlijk werden gebruikt omdat ze zo dichtbij lagen. Is ChristenUnie het eens dat dat niet de onderliggende reden moet zijn om een algemene gehandicaptenparkeerplaats te verplaatsen?

Volgens **de heer De Graaf** (ChristenUnie) was dat een deel van de reden en was een andere reden dat mensen via die parkeerplaatsen de stoep op gingen. Als men voornemens is een parkeerplek op te heffen of verplaatsen, zou dat standaard moeten worden beoordeeld met de SOLGU of ervaringsdeskundigen.
Hij vervolgt zijn betoog. In Utrecht geldt bij gehandicaptenparkeerplaatsen een beperkte parkeerduur waar men van af wil, maar dat er uitzonderingen zijn waar dat wel geldt. Waarom wordt gekozen voor een beperkte parkeerduur en hoe wordt dat aangegeven? Kan dat duidelijk met een onderbord met de reden worden aangegeven?

De heer Baijens (Partij voor de Dieren) vindt het belangrijk dat de stad toegankelijk is voor iedereen en dat er voldoende kwalitatieve gehandicaptenparkeerplaatsen zijn. Wat Partij voor de Dieren betreft komen er gehandicaptenparkeerplaatsen bij op de plek van bestaande parkeerplaatsen. Kan de wethouder toezeggen meer parkeerplaatsen om te zetten in gehandicaptenparkeerplaatsen, zeker op druk bezochte plekken in de binnenstad?
Kan de wethouder toezeggen een app die de beschikbaarheid van parkeerplaatsen toont of een alternatief daarvoor, weer beschikbaar te maken?
Toegankelijkheid kan ook worden verbeterd door beter toegankelijk OV met bushaltes binnen 100 meter van een bestemming en door het wegnemen van drempels om dit te gebruiken. Is het college het daarmee eens? Hoe zet het college daarop in zodat een deel van de mindervaliden een alternatief wordt geboden voor de auto?

De voorzitter constateert dat DENK geen behoefte heeft om het woord te voeren.

Schorsing zodat de wethouder de beantwoording kan voorbereiden.

Wethouder Maatoug bedankt voor de agendering. Het is terecht dat men er scherp opzit. In deze commissie wordt vaak gesproken over mobiliteitsbeleid. Over wat goed en niet goed gaat, verschillen de politieke meningen. Juist als een transitie wordt doorgemaakt, is het belangrijk dat de toegankelijkheid overeind staat. Het college heeft de raad zelden zo eensgezind gezien. Zij zal de vragen beantwoorden in de geest van 'van papier weg, maar naar praktijk'.
Volt vroeg hoe invulling wordt gegeven aan de toegankelijkheidseisen in relatie met motie 396. Voor de aanpak van de AGP's in de binnenstad is er op 13 december 2023 ambtelijk contact geweest met de SOLGU. Daar kwamen concrete acties uit voor nieuwe locaties, met name bij bijzondere functies, en het verwijderen van de maximale parkeerduur op een aantal locaties. Deze acties zijn eind 2024 gerealiseerd. De aanpak voor de binnenstad wordt verder uitgewerkt en daarna wordt aan de slag gegaan met de rest van de stad. De werkwijze in de binnenstad wordt gebruikt om te toetsen hoe dat het beste kan worden gedaan. Dat is minder ver gevorderd dan gewenst, omdat het team hiervoor ook alle andere parkeeractiviteiten uitvoert.
Uitgangspunt blijft dat wordt opgetrokken met belangengroeperingen, dus ook met de SOLGU, ook de komende weken voordat definitief wordt besloten parkeerplaatsen te verplaatsen. Zij is afgelopen week met de SOLGU mee geweest voor een rondleiding. Ervaringsdeskundigen zijn

belangrijk voor het beleid, maar de gemeente zou daar niet alleen van afhankelijk moeten zijn. Zij wil er naartoe dat de praktijk van het beleid klopt en dat men scherp heeft wat van de gemeente kan worden verwacht en welke rol de belangengroepering daarbij speelt. Er wordt goed gebruik gemaakt van belangengroeperingen en het blijkt dat het op sommige plekken beter kan, maar ook dat men soms tot een andere weging komt. De aanpak moet beter. In de binnenstad wordt als toetssteen gebruikt hoe de aanpak in de praktijk wordt gedaan, los van papier. Soms wordt dan toch een andere weging gemaakt, bijvoorbeeld omdat de ruimte voor voetgangersverkeer beperkt is en een parkeerplek zorgt voor mindere toegankelijkheid voor voetgangers. Verwacht mag worden dat de gemeente daar open en transparant over is en goed communiceert naar alle betrokkenen en de raad.

Mevrouw Zwinkels (CDA) vraagt hoe de raad wordt geïnformeerd over de weging. Bij Mariaplaats zijn er vragen waarom de plekken zijn verplaatst of worden verwijderd. Hoe wordt de raad hierin meegenomen?

Wethouder Maatoug zal daar bij de Mariaplaats op ingaan.

Mevrouw Zwinkels (CDA) wijst erop dat de wethouder zich uitsprak over de afweging. Hoe wordt de raad geïnformeerd?

Wethouder Maatoug meldt dat de verwijzing naar de beleidsregel Aanleg gehandicaptenparkeerplaatsen in de volgende herziening van de HOR wordt opgenomen, naar verwachting in Q2 2025.
In de beleidsregel is opgenomen dat bij een algemene gehandicaptenparkeerplaats een verkeersbord wordt geplaatst en kruisvakmarkering wordt aangebracht. Kleurmarkeren wordt niet toegepast. Het is niet bekend wat daarbij komt kijken. Er zijn voorbeelden uit het buitenland bekend, maar in de meeste Nederlandse gemeenten is dat niet gangbaar.
Zij gaat in op de vraag waarom er nu pas een proactieve houding is. Voorheen waren er geen concrete richtlijnen. De nota Gehandicaptenparkeerbeleid dateert uit 1999. Nieuwe plekken werden veelal aangelegd naar aanleiding van signalen waar plekken werden gemist of moesten worden aangepast. De richtlijn en de beleidsregels zijn gepubliceerd in juli 2024. Nu deze er zijn, wordt nagegaan hoe kan worden gezorgd dat ze overal goed worden toegepast. Daar is men kordaat mee gestart, maar in de binnenstad is enige vertraging opgelopen door capaciteitsproblemen. Dat proactief handelen volgt voort uit het feit dat de regels zijn veranderd.
Het is goed dat dit op papier staat, maar de kern is hoe het in de praktijk is. Eerder heeft zij aan Volt een brief over een aantal zaken rond toegankelijk toegezegd in Q2. Zij zegt toe daarin de werkwijze van de proactieve houding ten opzichte van belangenbehartigers en de lessen uit de binnenstad te schetsen, zodat kan worden gediscussieerd over wat dat betekent voor de verdere uitrol.
Zij reageert op de vraag over de sensorenpilot. De proef had een looptijd van twee jaar. De proef met sensoren was in circa vijftig algemene gehandicaptenparkeerplaatsen met als doel de sensorentechniek te testen en na te gaan of deze voldoende betrouwbaar is om uit te rollen op bijzondere parkeerplaatsen. In de brief van Q2 neemt de uitkomst van de sensorenpilot op.
De evaluatie van de parkeerregel wordt in Q4 met de raad gedeeld.
CDA betoogde dat de uitvoering beter moet, gaf meerdere voorbeelden waaronder de Mariaplaats en de Klop en vroeg naar juridisering van beleid. Het uitgangspunt is dat er in overleg met partijen wordt uitgekomen. Hier wordt blijvend aan gewerkt, maar leidt niet in alle gevallen tot overeenstemming. Met betrekking tot de Mariaplaats lag er een bezwaar bij de directie Juridische zaken en dan is het niet passend om daar als bestuurder of college over te communiceren, dus is daarop gewacht. De brief wordt aan de belanghebbenden gezonden, omdat politisering van bezwaar en beroep niet wenselijk is. Zij heeft een mail ontvangen van de belanghebbenden dat ze waren geschrokken en dat was voor spreekster nieuwe informatie.
De vraag was hoe in algemene zin juridisering wordt voorkomen. Zij heeft niet de behoefte om heel gedetailleerd te laten vastleggen wat wanneer met wie is besproken.
In de concrete casus van Mariaplaats is er ontevredenheid. Zij zegt toe met haar collega's naar de situatie te kijken en met de SOLGU te bespreken wat wel of niet past en wat de wensen zijn. Vervolgens wordt een weging gemaakt en komt zij daarop bij de raad terug.
In algemene zin wil men voorkomen dat in een dergelijke dynamiek wordt terecht gekomen. Voor iedereen moet duidelijk zijn hoe te werk wordt gegaan en wat de wegen zijn als men het ergens niet mee eens is, zodat niet bij elke casus een dynamiek ontstaat van bezwaar en juridische

stappen. Het is belangrijk dat goed gebruik wordt gemaakt van elkaars kennis en dat bekend is wanneer men het met elkaar oneens is. Op de Mariaplaats is men niet op dat punt.

De heer Van den Hoek (UtrechtNu!) vraagt waarom de SOLGU niet eerst een voorstel heeft gekregen voordat met elkaar om de tafel werd gegaan. Nu is er iets gebeurd waar zij kennelijk geen weet van hadden en verzandt men in dergelijke situaties.

Wethouder Maatoug wordt hiermee overvraagd, omdat het aan de orde was voordat zij wethouder werd. Gezien de enorme werkdruk, heeft zij ervoor gekozen de teams niet te belasten met het achterhalen van wat er was gebeurd. De toegankelijkheid moet prioriteit krijgen en geschiedschrijving als er tijd over is. Zij kan deze vraag niet beantwoorden.

Mevrouw Zwinkels heeft begrip voor het feit dat een nieuwe wethouder is aangetreden en wellicht afspraken zijn gemaakt met haar voorganger. Is de wethouder bereid een toezegging te doen op de werkwijze? Wat is daarvan op korte termijn terug te zien?

Wethouder Maatoug heeft al toegezegd in Q2 in een brief de werkwijze voor de binnenstad te schetsen. Deze brief kan worden geagendeerd en besproken.
Zij vervolgt de beantwoording. De app die werd gebruikt voor de sensoren wordt niet meer ondersteund. Bij de evaluatie van de proef van de sensoren wordt hierover nader uitleg gegeven. In ieder geval zijn de huidige sensorentechnieken niet uitvoerbaard vanwege de enorme kosten om het systeem in stand te houden. Inmiddels wordt gekeken naar minder kostbare alternatieven. Uit deze vraag leert zij dat als een app wordt genoemd, specifiek moet worden aangegeven welke worden bedoeld.

Mevrouw Zwinkels (CDA) informeert of momenteel een andere app wordt gebruikt of dat er een alternatief komt voor de oude app.

Wethouder Maatoug heeft al toegezegd dat in de Q2-brief de uitkomst van de pilot met de sensoren wordt toegelicht. Voor de app verwijst zij naar de kaarten en de informatie op de website. Gezorgd wordt dat de website ook op telefoons kan worden geraadpleegd. Veel mensen gebruiken andere applicaties onder andere van private partijen. VVD vroeg hoe wordt gezorgd dat de informatie goed is gekoppeld. De informatie van de gemeente moet up-to-date zijn, maar het is de verantwoordelijkheid van de private partijen om deze informatie goed over te nemen.
Zij vervolgt de beantwoording en komt bij de vragen van GroenLinks. Op dit moment wordt het handboek Openbare Ruimte geüpdatet. De verwachting is dat in Q2 een herziene versie van het handboek wordt gepubliceerd. Het handboek is dan ook digitaal beschikbaar.
De suggestie om in de BInG de gehandicaptenparkeerplaatsen te toetsen kan worden overgenomen.
De parkeerplattegrond met algemene gehandicaptenparkeerplaatsen is gekoppeld aan een interne ondergrond die wordt bijgewerkt als iets wijzigt. Dat is gemeld in de beantwoording van de schriftelijke vraag 147. In de week van de behandeling van de mondelinge vragen, 16 januari 2025, is de aanpassing gedaan dat de nog niet aangelegde plekken waarvoor wel een verkeersbesluit is gepubliceerd nog niet worden getoond. Deze worden pas getoond als zij daadwerkelijk zijn gerealiseerd. Er wordt gewerkt aan het landelijk openbaar maken van de informatie over de algemene gehandicaptenparkeerplaatsen en de ontsluiting hiervoor. Hier kunnen foutjes insluipen, maar geprobeerd wordt dat zo veel mogelijk te voorkomen. Het is goed als foutjes zo snel mogelijk worden doorgegeven zodat ze kunnen worden aangepast.
GroenLinks vroeg naar de nieuwbouwontwikkelingen en de richtlijnen uit de beleidsregel. In de beleidsregel Parkeernormen auto is opgenomen dat voor nieuwbouwontwikkelingen tussen de 1% en 5% van de te realiseren parkeerplaatsen geschikt te maken moet zijn om te gebruiken als gehandicaptenparkeerplaats. De initiatiefnemer moet aangeven hoe wordt of kan worden voorzien in parkeren voor mensen met een beperking. Bij een volgende inhoudelijke herziening van de beleidsregel Parkeernormen auto wordt nagegaan of en hoe de relatie tot de beleidsregel Aanleg gehandicaptenparkeerplaatsen kan worden opgenomen. Het is belangrijk dat de gemeente het signaal afgeeft dat, als hieraan niet is voldaan, men niet door kan. Omdat dit over alle ruimtelijke ontwikkelingen en projecten gaat, is het belangrijk dat dit een geïnternaliseerde regel is en daar strak op wordt gesignaleerd.

Mevrouw Hellevoort (GroenLinks) verifieert of bij de beleidsregel Parkeernormen wordt nagegaan of daarin meer moet worden opgenomen over gehandicaptenparkeerplaatsen.

Wethouder Maatoug bevestigt dat.
Zij vervolgt de beantwoording. In antwoord op de vraag van GroenLinks zegt zij toe dat zo veel mogelijk wordt geprobeerd om samen met de SOLGU en U op Leeftijd tot één aanpak en uitvoering te komen. Het streven is dat samen met de partners te realiseren in Q2.
PvdA wees op de zorgen van de SOLGU op de uitvoering. Het is goed dat het beleid op papier staat en er intenties zijn, maar het moet ook worden gerealiseerd.
PvdA pleitte voor een betere bereikbaarheid van Tivoli en het stadhuis. Deze locaties zijn bekend en eerder besproken. De mogelijkheden voor een algemene gehandicaptenparkeerplaats in de openbare ruimte bij Tivoli zijn beperkt. Waar de algemene gehandicaptenparkeerplaatsen bij het stadhuis waren, zijn nu Stop & Dropplekken. De gehandicaptenparkeerplaatsen zijn verplaatst naar de Minrebroederstraat. Nagegaan wordt wat de mogelijkheden voor verbeteringen zijn. Zij neemt deze graag mee in het gesprek over de Mariaplaats.

De heer Cornielje (PvdA) vraagt of alleen de locatie van het stadhuis wordt meegenomen of ook van Tivoli.

Wethouder Maatoug antwoordt dat het stadhuis wordt meegenomen, omdat Tivoli een andere geschiedenis kent en de raad daarover al uitgebreid heeft gediscussieerd.
Zij vervolgt de beantwoording. Of de mogelijke indicatoren van de huidige parkeerplaatsen voldoen aan het VN-verdrag Handicap wordt meegenomen in de evaluatie in Q4. In het inclusiviteitsbeleid wordt breder gekeken en is het ook meegenomen.
Het antwoord op de vraag van VVD om bij nieuwbouw samen met de GVU-steden parkeernormen op te stellen bij voorzieningen is meegenomen in de beantwoording van GroenLinks-vragen.
Over het voortzetten van sensoren heeft zij al iets gemeld.
Het is goed dat aandacht wordt gevraagd voor aangepaste fietsen. Bij het ontwerpen en de bouw van fietsenstallingen wordt rekening gehouden met brede fietsen zoals bakfietsen en driewielers.
In de praktijk blijkt dat niet altijd voldoende ruimte beschikbaar is. De fietsenstalling bij het station valt deels onder de verantwoordelijkheid van de NS. In de gemeentelijke stallingen wordt op basis van signalen nagegaan wat op korte termijn kan worden gedaan. In de openbare ruimte is het lastiger, omdat brede fietsen vaak niet in de standaard rekken passen. Er worden gesprekken gevoerd met zowel de NS als belanghebbenden om een passende oplossing te vinden, waarbij wordt gewerkt aan een tijdelijke maatregel om de beschikbaarheid te verbeteren. Bij een debat over de ontheffing voor fietsers heeft zij toegezegd bij Q2 ook het anders parkeren uit te zoeken.
In reactie op de vragen van UtrechtNu! wijst zij op de toezegging ten aanzien van Mariaplaats en welke keuze de afgelopen week is gemaakt. De specifieke vraag over hoe en wat kan zij nu niet beantwoorden en zij hoopt ruimte van de raad te krijgen om alle capaciteit in te zetten.

De heer Van den Hoek (UtrechtNu!) doelde met name op de plekken op de Mariaplaats die zijn verplaatst vanwege wildparkeren en dergelijke. Dat gebeurt vaak omdat het kruisvak en de omlijning bij de AGP's ontbreekt. Waarom worden deze niet aangebracht?

Wethouder Maatoug stelt dat een van de grootste dilemma's in de binnenstad is dat mensen zo dichtbij mogelijk willen parkeren bij waar men wil zijn. De straten zijn zeer smal. Als een gehandicaptenparkeerplaats wordt gerealiseerd, wordt ander autoverkeer aangetrokken dat onrechtmatig parkeert ondanks omlijning. Daarom is er soms voorkeur voor een andere plek. Voor de Mariaplaats wordt nogmaals gekeken naar alternatieven.

De heer Van den Hoek (UtrechtNu!) reageert dat het HOR verwijst naar criteria in de richtlijn Voetpaden voor iedereen. Uiteindelijk horen er omlijningen te zijn, ook bij smalle delen. Juist als ze worden weggehaald, zorgt dat voor ellende.

Wethouder Maatoug geeft aan dat de omlijning vaak op verschillende manieren wordt aangebracht, bijvoorbeeld met de bakstenen, met verf of een bord.
Zij vervolgt de beantwoording. UtrechtNu! vroeg onafhankelijk onderzoek in te stellen naar AGP's. Voorgesteld wordt om met SOLGU en U op Leeftijd onderzoek te doen naar AGP's in de binnenstad en ervaringen mee te nemen in de rest van de stad, zoals zij ook heeft gezegd over de werkwijze in de Q2-brief.

De vraag van UtrechtNu! over het voorkomen van een rechtszaak met betrekking tot Mariaplaats sluit aan bij de vraag van CDA over juridisering.
Stadsbelang Utrecht vroeg naar parkeren op kenteken. De aanleg van een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken is altijd maatwerk waarbij rekening wordt gehouden met de aard van de beperking en de behoefte van de aanvrager.
ChristenUnie stelde een vraag over informatie over aangepaste fietsen op de website. Geprobeerd wordt de website up-to-date te houden. Als zaken niet kloppen, verneemt zij graag welke URL/website zodat dit proactief kan worden opgepakt.
Terecht is gevraagd hoe wordt omgegaan met ervaringsdeskundigen. In de werkwijze wordt het beeld daarover gedeeld. In Q2 geeft zij aan hoe die werkwijze in de binnenstad is en hoe met ervaringsdeskundigen wordt omgegaan. Zij hoopt op een debat over wat hiervan wordt geleerd en hoe dat in de andere gebieden wordt gedaan.
Partij voor de Dieren stelde een vraag over druk bezochte plekken in de binnenstad. In de binnenstad zijn meer AGP's dan de 2% CROW-norm, namelijk circa 4%. Dat wordt scherp in de gaten gehouden en een reden waarom ruimte voor maatwerk gewenst is.
Gevraagd is naar de app en of er een alternatief beschikbaar is. Informatie over de pilot sensoren wordt opgenomen in de Q2-brief.

De voorzitter gaat na of er gemiste vragen zijn.

De heer Van den Hoek (UtrechtNu!) had de wethouder gevraagd uit te leggen waarom de SOLGU al jaren wordt getraineerd in de uitvoering van haar adviezen.

Wethouder Maatoug antwoordt dat het college zich niet herkent in dat beeld, maar men is hier niet altijd scherp op bij gebiedsontwikkelingen. Dit debat wordt breder gevoerd, namelijk over hoe wegingen en keuzes worden gemaakt in de schaarse ruimte. Soms moeten keuzes worden gemaakt. Belangrijk is dat een keuze bewust wordt gemaakt. Omdat het perspectief soms mist, worden soms onbewuste keuzes gemaakt waarover niet wordt gecommuniceerd. En dan wordt men overdonderd. Daar zit geen bewuste intentie achter. Zij kan zich voorstellen dat dat gevoel kan worden opgeroepen als een partij proactief zaken aandraagt, niks terug krijgt maar uitkomsten ziet die men niet herkend. En dat is vervelend.

De commissiegriffier heeft de volgende toezeggingen genoteerd:
- Beleidsregels rondom gehandicaptenparkeerplaatsen worden opgenomen in de herziening van het handboek Openbare Ruimte in Q2 2025;
- In Q2 ontvangt de raad een raadsbrief met onder meer informatie over de pilot sensoren, werkwijze voor de binnenstad ook voor de toepassing van de beleidsregels, parkeren voor aangepaste fietsen en omgaan met ervaringsdeskundigen;
- Bij de volgende herziening van de parkeernormen Auto wordt gekeken hoe de link met de algemene gehandicaptenparkeerplaatsen kan worden gelegd.

Wethouder Maatoug streeft naar Q4, maar dat moet mogelijk worden aangepast.

De voorzitter vraagt of de agenderende fracties het doel hebben bereikt dat zij voor ogen hadden en hoe zij het vervolg zien.

Mevrouw Passier (Volt) bedankt de wethouder voor de beantwoording van alle vragen van Volt. Volt kijkt uit naar de toegezegde brieven. Dit agendapunt hoeft niet te worden doorgeleid naar de raad.

De heer Van der Graaf (ChristenUnie) had graag willen mee-agenderen.
ChristenUnie overweegt een voorstel over het positioneren van ervaringsdeskundigen en stelt behandeling in 15 minuten voor in de raad.

De heer Cornielje (PvdA) overweegt een voorstel om nogmaals te kijken naar parkeerplaatsen bij TivoliVredenburg.

Mevrouw Zwinkels (CDA) vindt de beantwoording afdoende. Wat CDA betreft hoeft dit onderwerp niet nu te worden doorgeleid naar de raad, maar wellicht aan de hand van de brieven zodat het in zijn geheel kan worden besproken.

De heer Cornielje (PvdA) spreekt voorkeur uit dat de mogelijkheden bij TivoliVredenburg zo snel mogelijk worden nagegaan.

De heer Van der Graaf (ChristenUnie) denkt dat het goed als met een motie richting wordt gegeven naar wat gewenst is met betrekking tot de ervaringsdeskundigen.

Mevrouw Zwinkels (CDA) trekt graag met Volt op voor een motie om ook richting mee te geven.

De heer Van den Hoek (UtrechtNu!) sluit graag aan bij Volt en CDA. UtrechtNu! overweegt daarnaast een eigen voorstel.

Mevrouw Passier (Volt) krijgt het gevoel dat haar een motie in de schoenen wordt geschoven. Volt wil de reactie in de brieven afwachten.

De voorzitter concludeert dat er mogelijk vier voorstellen komen en adviseert dit punt door te geleiden naar de raad voor behandeling in 15 minuten.

Mevrouw Passier verwacht niet dat het DB dit volgende week op de overvolle raadsagenda opneemt.
Partijen die moties willen indienen, zijn zelf verantwoordelijk voor de agenderingstekst.

De voorzitter geeft de fracties die voorstellen overwegen mee, dat als het volgende week in de raad moet worden geagendeerd, dat morgen voor 12.00 uur met agenderingstekst moet worden aangeleverd. Daarbij moet worden gemeld waarom het voldoende week zou moeten worden behandeld, omdat anders een latere agendering mogelijk is voor de raad in maart.

Schorsing voor wisseling van woordvoerders.

9. Beantwoording schriftelijke vragen: Passen al deze projecten wel in het Mobiliteitsplan 2040?

De voorzitter licht toe dat CDA verbaasd is over de beantwoording van schriftelijke vragen die niet strookt met de verwachting dat het college projecten prioriteert op basis van de visie in 2040. Dat vraagt om een debat gezien de financiële tekorten van de gemeente. Ook mist CDA de kijk op de regio Utrecht met hubs en intercity-haltering die waarschijnlijk randvoorwaardelijk zijn voor duurzame mobiliteit. Een risico- en kosten-/batenanalyse ontbreekt en daar willen de agenderende fracties met dit debat graag verandering in brengen zodat de raad meer grip krijgt op de keuzes en afwegingen die in de uitvoering worden gemaakt door het college. De agenderende fracties zijn CDA, UtrechtNu!, Stadsbelang Utrecht en Utrecht Solidair.

Mevrouw Zwinkels (CDA) ziet in de beantwoording van schriftelijke vragen wel projecten, maar mist het overzicht. Zeker in tijden van bezuinigingen en financiële krapte is het belangrijk dat een goede afweging wordt gemaakt welke projecten worden geprioriteerd. Welke projecten zijn nu aan de orde? Als wordt doorgevraagd welke projecten er zijn, wordt al snel verwezen naar geheime bijlagen of investeringsstaatjes. Welke projecten zijn het belangrijkst? Op basis van welke criteria wordt voor bepaalde projecten gekozen?
CDA begrijpt niet dat het college alles lijkt te willen blijven doen en vervolgens alle projecten versobert. Nagegaan moet worden welke projecten bijdragen aan de doelstellingen van het mobiliteitsplan. Daarop kan worden ingezet om de kwaliteit te behouden en een aantal projecten niet te doen.
Er kan veel beter worden geacteerd op signalen van inwoners. De prioritering komt daar niet uit naar voren. Hoe kan effectief worden gereageerd op signalen over bijna ongelukken en andere meldingen over verkeersveiligheid?
Hubs worden als randvoorwaarde gesteld. Het is goed om de randvoorwaarden op orde te hebben voordat allerlei projecten binnen de gemeente worden gedaan, omdat anders verkeersinfarcten en opbrekingen dreigen. Zij vraagt het college daarop te reageren.
Er werd gesproken over een update van de agenda Mobiliteitsplan en dat onzeker is dat deze er komt. Wellicht heeft dat te maken met de bezuinigingen. Komt er een update van het

mobiliteitsplan? Zo ja, worden dergelijke aanscherpingen daarin opgenomen? Wordt de raad op deze manier in positie gebracht om de prioritering te kunnen controleren?

De voorzitter constateert dat de agenderende partij UtrechtNu! niet aanwezig is.

De heer Nykvist (Stadsbelang Utrecht) onderschrijft het betoog van CDA.

De voorzitter constateert dat de agenderende partij Utrecht Solidair ook niet aanwezig is.

De heer De Pagter (VVD) stelt dat het college veel droombeelden heeft, maar geen geld voor al die dromen. VVD maakt andere keuzes dan het college. Geen metro door Merwede en Nieuwegein, maar een realistische tramlijn naar Rijnenburg. Geen knips in allerlei wegen, maar investeren in verkeersveiligheid in de buurten en wijken en toewerken naar Leidsche Rijn als intercitystation.

Mevrouw Zwinkels (CDA) is het met VVD eens dat het college soms andere keuzes maakt. Heeft VVD wel inzicht in wanneer bijvoorbeeld verplichtingen worden aangegaan zoals aanbestedingen bij mobiliteitsprojecten, zodat de raad zijn controlerende taak goed kan uitvoeren?

De heer De Pagter (VVD) vindt dat een zeer brede vraag. VVD maakt zich zorgen over alle ambities die het college stapelt terwijl er geen geld voor is. Dat is een andere vraag dan hoe de projecten nu daadwerkelijk worden uitgevoerd.

Mevrouw Zwinkels (CDA) is het eens dat het college veel mobiliteitsprojecten voorstelt waarvoor geen geld is. Zij geeft als voorbeeld de knip van de Catharijnesingel. De raad is in een raadsbrief geïnformeerd over een overschrijding van enkele honderdduizenden euro's, maar er is geen weg terug. Blijkbaar is alles al in gang gezet. Hoe wordt de raad aan de voorkant in positie gebracht?

De heer De Pagter (VVD) vindt dat een terecht punt. Dergelijke zaken moeten goed worden geborgd. VVD heeft daar bij het debat over de Catharijnesingel een punt over gemaakt richting de wethouder. De raad moet nadrukkelijk aan de voorkant kunnen sturen en nadrukkelijker ramingen krijgen over wat bijvoorbeeld zo een knip van de Catharijnesingel gaat kosten. Oorspronkelijk stond deze voor € 250.000,00 in de boeken en wordt inmiddels de € 1 miljoen overschreden. Dat is ontoelaatbaar.
Hij vervolgt zijn betoog. Het is frustrerend dat het college alle ambities op papier hoog houdt terwijl dat niet realistisch is, zeker niet met een bezuiniging op de portefeuille Mobiliteit. Kan de wethouder toezeggen dat bij het MPR duidelijke keuzes worden voorgelegd over welke projecten wel of niet doorgaan?

De heer Bosch (UtrechtNu!) onderschrijft de betogen van mevrouw Zwinkels en de heer De Pagter en sluit zich daarbij aan.

De heer Van der Graaf (ChristenUnie) vindt het goed dat wordt gesproken over een aantal bereikbaarheidsprojecten en hoe de raad goed in positie blijft. Kan de wethouder dat toelichten met het oog op de aanstaande bezuinigingen? Hoe gaat de wethouder dat traject in? Hoe wordt de raad daarover geïnformeerd?
Er zijn vragen gesteld over de hubs en de deelmobiliteit die daar aanwezig is. De deelmobiliteit staat onder druk. Recent zijn de Donkey-bakfietsen verdwenen. Het college verwijst vaak naar iets dergelijks als belangrijkere vervanging van de auto. Kan de wethouder toelichten hoe dat is ontstaan? Is de verwachting dat de bakfietsen weer terug komen?
Er wordt met meer commerciële aanbieders samengewerkt. Is het risico dat dit vaker zal gebeuren? Hoe wordt daarop geacteerd?

Schorsing zodat de wethouder de beantwoording kan voorbereiden.

Wethouder Maatoug wijst erop dat in de door de raad ontvangen agenda Mobiliteitsplan alle projecten zijn opgenomen die de gemeente tot 2040 op lange en middellange termijn wil oppakken. Alle fysieke investeringsprojecten die in de programmering zitten, staan in de bijlage die alleen met de raad wordt gedeeld omdat daarin ook marktinformatie staat. De niet-fysieke

investeringen, zoals bijvoorbeeld de bijdrage aan Goed op Weg staan in de programmabegroting en jaarverantwoording bij het onderdeel 'Wat heeft het gekost'.
Voor de fysieke projecten is er een goed overzicht. Zij herkent wel het beeld dat het soms een puzzel is, specifiek op de niet-fysieke investeringen omdat dit verschillende programmaonderdelen zijn. Uiteindelijk zijn ze goed vindbaar. Er zijn standaarden voor hoe daarover wordt gerapporteerd en er is niet altijd de ruimte om daarvan af te wijken. Nog een brief met nog een overzicht is niet wenselijk. Zij zou het praktisch willen aanpakken, specifiek op het niet-fysieke deel, en vernemen welke behoefte er is zodat kan worden nagegaan hoe dat in de rapportages in het kader van de P&C-cyclus zo goed mogelijk kan worden gedaan.
In het MPR 2025 staan investeringsvoorstellen voor de komende vier jaar met het budget. De MPR-brede afwegingscriteria zijn: goede balans, ongelijk investeren voor gelijke kansen, vliegwiel voor meerdere opgaven, werk met werk, cofinanciering en kans die zich nu voordoet. Daarnaast wordt vanuit Mobiliteit specifiek gekeken naar in hoeverre investeringen bijdragen aan de doelen uit onder andere het Mobiliteitsplan 2040.
Gevraagd is waarom alles wordt versoberd en niet geprioriteerd. De mobiliteitsvisie is gebaseerd op samenhang. Het is belangrijk dat de doelen uit het mobiliteitsplan worden gehaald en gewaarborgd. Daarbij wordt niet weggelopen van moeilijke keuzes. Het stoppen van projecten uit de huidige programmering leidt tot verzonken kosten en dan wordt goedkoop duurkoop.
CDA stelde een vraag over het effectief reageren op meldingen van onveilige situaties. Los van budgetvraagstukken is dat constant een punt van aandacht. In de langjarige planning is dat een urgente bril waarmee naar projecten wordt gekeken en dat deze op dat criterium voorrang hebben in de planning. Geprobeerd wordt dat zo goed mogelijk te borgen.
Een deel van de hubs is randvoorwaardelijk voor de ruimtelijke ontwikkeling, zoals de buurthubs in de Merwedekanaalzone, de stadsrandhubs, de hub-XL in Westraven. Met name het deelparkeren op afstand is randvoorwaardelijk voor Beurskwartier en Merwedekanaalzone. Er wordt hard gewerkt om dat op tijd gereed te hebben. Een parkeergarage en OV-knoop-hub-XL is van belang voor woningbouw bouw Groenewoud. De hub Leidsche Rijn-centrum, parkeren, deelvervoer en OV-knooppunt is op tijd gereed voor afronding lopende bouwopgave Leidsche Rijn-centrum.
Gevraagd is om een update van de agenda Mobiliteitsplan. In de beantwoording van de schriftelijke vragen is aangegeven dat een slag om de arm wordt gehouden met betrekking tot de update van de agenda Mobiliteitsplan. De intentie is het te doen, maar gezien de keuzes rond bezuinigingen wordt ook een weging gemaakt voor wat betreft de capaciteit. Omdat dat nog niet is gedaan, is het zo opgenomen.
Gevraagd is of de raad alle informatie heeft om zowel zijn controlerende als sturende taak uit te voeren. Het antwoord daarop zit in de werkwijze met de voorjaarsnota. Zeker in jaren waarin moeilijke keuzes moeten worden gemaakt door budgettekorten is dat nog belangrijker. Met de wethouder van Financiën spreekt de raad over de toegang tot informatie en het college biedt de raad de mogelijkheid voor tegenbegrotingen om eigen voorstellen te kunnen doen en prioriteiten te kunnen wijzigingen. Ook dit jaar zijn deze mogelijkheden er weer. Als die behoefte er is, hoort zij dat graag bij de voorjaarsnota.
VVD sprak over het overeind houden van ambities en het aan de raad voorleggen van keuzes. De ambities hangen ook samen met bijvoorbeeld de bouwplannen. Het college wil graag vasthouden aan de ambities, maar ziet ook dat ze moeten worden bijgesteld door de financiële situatie. In de voorjaarsnota wordt duidelijk gemaakt of ambities moeten worden bijgesteld waarna daarover wordt gediscussieerd. De Merwedelijn werd genoemd als een voorbeeld waar ook andere voorstellen worden gedaan. Voor het college staat deze bovenaan de prioriteitenlijst omdat hij samenhangt met middelen vanuit het rijk voor het mogelijk maken van woningbouw, wat ook een ambitie is die het college overeind houdt.

De heer De Pagter (VVD) reageert dat het probleem zit in het feit dat de raad vorig jaar heeft besloten enkele miljoenen te bezuinigen op de investeringsportefeuille bij Mobiliteit. Het is dan toch niet mogelijk dat alle ambities blijven staan? Er moeten komend voorjaar dan toch keuzes worden gemaakt?

Wethouder Maatoug stelt dat moeilijke keuzes moeten worden gemaakt in deze financiële tijden. Deze worden bij de voorjaarsnota gepresenteerd. Zij wil daar nu niet op vooruitlopen. Richting de voorjaarsnota kan de raad alternatieve voorstellen doen.

De heer De Pagter (VVD) hoort de wethouder aangeven alle ambities in stand te willen houden. Het is toch niet mogelijk om moeilijke keuzes te maken én alle ambities in stand te houden?

Wethouder Maatoug antwoordt dat dat wel is wat wordt gepoogd. Vervolgens is de vraag wat het betekent om aan de ambities vast te houden. Omdat er zo een samenhang is, moet soms worden gekozen om op elke ambitie iets minder te doen. Er wordt nu hard gepuzzeld. Het college kijkt uit naar het debat over de projecten als de voorjaarsnota is gedeeld, want dan wordt het gesprek concreter dan het abstracte debat dat nu wordt gevoerd. Discussies over politieke wensen worden in een financiële context nogmaals gevoerd.
Zij vervolgt de beantwoording. Het is belangrijk om onderscheid te maken tussen de programmering en reëel ramen. In het debat rond de Catharijnesingel heeft zij aangegeven dat geprobeerd wordt reëel te ramen om een zo goed mogelijk beeld te hebben.
In reactie op de vraag van ChristenUnie hoe de raad wordt geïnformeerd over bezuinigingen, geeft zij aan dat dat onderdeel is van het reguliere proces richting de voorjaarsnota. Voor de fracties is altijd technische ondersteuning beschikbaar om bijvoorbeeld een tegenbegroting te maken.
Voor wat betreft het informeren van de raad over de deelbakfietsen, is zij afhankelijk van de afwikkeling door een curator. Zodra er informatie is, informeert zij de raad.
De raad wordt uiterlijk in Q2 geïnformeerd over het vervolg van de deelbakfietsen om de onafhankelijkheid van marktpartijen te garanderen.

De voorzitter constateert dat er geen gemiste vragen zijn, informeert of de agenderende fracties hun doel hebben bereikt en hoe zij het vervolg zien.

Mevrouw Zwinkels (CDA) concludeert dat er een beperkte bespreking was in de commissie, maar is blij met de antwoorden van de wethouder. Als de wethouder kan bevestigen bereid te zijn rondom de voorjaarsnota extra inspanningen te doen om de raad in positie te brengen, dan hoeft dit niet apart naar de raad, maar kan worden gefocust op het moment van de voorjaarsnota.

Wethouder Maatoug gaat ervan uit dat het reguliere proces in ondersteuning van tegenbegrotingen bekend is. De wethouder van Financiën zal de informatie daarvoor te zijner tijd aanleveren.
Zij herkent het punt ten aanzien van de niet-fysieke overzichten. Zij stelt voor buiten de orde van de vergadering met mevrouw Zwinkels te bespreken hoe praktisch kan worden gezorgd dat de raad bij de voorjaarsnota de benodigde informatie heeft. Vervolgens kan CDA besluiten of het wel of niet moet worden geagendeerd.

Mevrouw Zwinkels (CDA) bedankt de wethouder voor dit aanbod, maar vindt dat de overige woordvoerders in dat proces moeten worden meegenomen en stelt voor een motie op te stellen met een oproep daartoe. Als daar een vervolgoverleg uit voortvloeit, kunnen andere raadsleden daarbij aanschuiven.

De heer Bosch (UtrechtNu!) sluit zich aan bij de woorden van mevrouw Zwinkels.

Wethouder Maatoug kan zich voorstellen dat er wellicht behoefte is aan een specifieke presentatie over waar wat kan worden gevonden. Nog meer papier op verschillende plekken helpt niet in het hebben van overzicht. Alle woordvoerders kunnen aangeven wat de behoefte is. In de P&C-cyclus is men gehouden aan bepaalde rapportagevereisten, waardoor het soms onoverzichtelijk is.

Mevrouw Zwinkels (CDA) dient in de raad een motie in die hiertoe oproept.

De voorzitter concludeert dat dit agendapunt wordt doorgeleid naar de raad voor bespreking in vijf minuten.

Schorsing voor wisseling van woordvoerders.

10. Raadsbrief Plan van Aanpak Rekenkameronderzoek 'Vergroening, van droom naar daad'

De voorzitter licht toe dat de agenderende fracties in gesprek willen over de planning van de aangekondigde acties, of dat wel voldoende en tijdig genoeg is en of de reactie van het college op het betreffende Rekenkamerrapport voldoende passend is. De agenderende fracties zijn EenUtrecht, VVD, Volt, Stadsbelang Utrecht, ChristenUnie, GroenLinks, CDA, Partij voor de Dieren, PvdA, D66 en Student & Starter.

Mevrouw Stylianou (D66) vraagt of eventueel iets langer door kan worden vergaderd.

De voorzitter stelt voor de vergadering om 17.00 uur te schorsen en om 20.00 uur te hervatten. Het is niet haalbaar om dit agendapunt voor 17.00 uur af te ronden.
Hij constateert dat de agenderende fractie EenUtrecht niet aanwezig is.

De heer De Pagter (VVD) vindt dat de rekenkamer een goed en degelijk maar best vernietigend rapport heeft opgesteld over het groenprogramma van de gemeente. De gemeente moet echt meer groen gaan planten.
VVD betreurt het dat het Plan van Aanpak van het college nog steeds vaag is en had er meer van verwacht. In het plan lijkt de urgentie te ontbreken en lijkt het college niet te beseffen dat het probleem juist zit in het vertalen van het beleid naar de uitvoering. Dat wordt niet met een pennenstreek of uitvoeringsprogramma opgelost, maar door er als wethouder bovenop te gaan zitten, concrete project te starten voor vergroening en ermee aan de slag te gaan: niet denken maar doen, bomen planten. Hoe komt het college in die actiestand? Wat gaat het college doen om handen en voeten aan de uitvoering te geven? Wat doen de wethouders zelf om het beleid om te zetten in daden? En dan echt op de manier 'groen tenzij', want op veel plekken gaan nog steeds veel stenen en weinig groen de grond in. De uitvoering moet veel beter.
Het is tekenend voor de problemen dat er nog maar weinig is gebeurd op allerlei plekken die diverse partijen hebben opgeworpen voor het planten van bomen en ander groen, bijvoorbeeld bij de schriftelijke vragen 'van banen naar lanen' in 2021, de motie 'snel meer bomen' in 2023. Het is ongelofelijk dat vier jaar na de schriftelijke vragen nog steeds niet op al die plekken al bomen zijn geplant en dat het college onlangs heeft laten weten dat op de ene plek nog wordt gekeken en op de andere plek bomen zullen worden geplant. Dat is vier jaar nadat veel partijen vragen hebben gesteld over het planten van bomen op concrete plekken. Dat had toch al lang gebeurd moeten zijn? Hoe kan dat?
En over de motie 'snel meer bomen' zegt het college dat er eerst een stadsbrede aanpak moet komen. Straks zijn er dus allerlei beleidsstukken, een uitvoeringsprogramma, een stadsbrede aanpak. Al het papierwerk op het gebied van groen is niet meer te volgen. Het is de vraag of daarmee niet meer bomen worden verbrast aan al dat papierwerk dan dat er echt nieuwe bomen worden geplant. Het moet echt anders: meer doen, meer aan de slag. Hoe gaan de wethouders hun aanpak concreet verbeteren?

Mevrouw Passier (Volt) sluit zich aan bij de inbreng van de heer De Pagter.
Groen moet je doen. Dat klinkt simpel, maar blijkt in de praktijk niet zo gemakkelijk. Zodra het om het realiseren van plannen voor de openbare ruimte gaat, verdwijnen de groene dromen naar de achtergrond, zoals in de omgevingsvisie Overvecht waar in plaats van 80 hectare uiteindelijk 57 hectare groen wordt geplant. Het uitgangspunt dat niet in de hoofdgroenstructuur wordt gebouwd is een mooie droom op papier, maar wordt in de praktijk regelmatig niet in daden verwezenlijkt.
Het Plan van Aanpak van het college als reactie op het rekenkamerrapport biedt onvoldoende duidelijkheid op een aantal punten.
Ten aanzien van aanbevelingen 1 en 2 is niet duidelijk of de prioriteiten worden vertaald naar indicatoren. Kan de wethouder dat toezeggen?
Ten aanzien van aanbeveling 3 mist Volt de nulmeting in de beantwoording van het college. Wordt een nulmeting uitgevoerd voordat het dashboard wordt opgetuigd?
Bij aanbeveling 4 wordt ingezet op steviger sturen op ontwikkeling, beheer en onderhoud groen. Kan met de concrete uitwerking daadwerkelijk steviger worden gestuurd? Kan de wethouder toezeggen dat dit wordt geëvalueerd en dat de raad wordt geïnformeerd over de uitkomst?
Met betrekking tot aanbeveling 6 komt zij terug op de vraag tijden het commissiedebat op 19 september 2024: Hoe is de wethouder van plan om realistisch te gaan begroten, zodat inzichtelijk is welke dromen met het budget kunnen worden waargemaakt en welke niet?
Zij heeft een vraag over de afdrachten vanuit gebiedsontwikkelingen. Bij het uitvoeringsprogramma Rondje Stadseiland las zij dat bijdragen vanuit gebiedsontwikkelingen

worden ingezet voor het casco van de stad waaronder natuurlijk groen. Heeft het effect op de bijdrage aan het groene casco van de stad als bij een gebiedsontwikkeling op groen wordt bezuinigd om deze rond te krijgen en plannen niet of minder goed kunnen worden uitgevoerd? Wat Volt betreft wordt daar niet aan getornd, omdat het groen hoognodig nodig is voor de inwoners. Welke risico's ziet het college daarin? Is het college voornemens maatregelen te treffen voor deze eventuele risico's om het hoognodige groen wel te kunnen realiseren?

Mevrouw Steinhart (Stadsbelang Utrecht) sluit zich aan bij het betoog van de VVD.
Groen is cruciaal voor een gezonde en prettige leefomgeving, maar blijft bij nieuwbouw iets waaraan achteraf nog even kort aandacht wordt besteed. Vergroening wordt pas aan het einde uitgevoerd. Het is leuk voor erbij, maar ook het eerste dat sneuvelt als er geen tijd en/of budget meer is. Dan wordt kinderachtig omgegaan met elk verzoek tot vergroening. Kan de wethouder toezeggen dit te voorkomen door in het Plan van Aanpak op te nemen dat, naast de harde eis van 75 m^2 openbaar groen per huishouden, ook minimaal een boom per inwoner als harde voorwaarde wordt gesteld? Hoe garandeert het college dat groene normen niet worden uitgehold en uitgekleed in de eindfase van projecten?
Het boomkroonvolume in Utrecht is ondermaats en schiet ernstig tekort. Monitoring zal pas in Q2 2026 inzicht bieden, maar intussen worden gekapte bomen vervangen door dunnen sprietjes waardoor de achterstand alleen maar groter wordt. Zoals al eerder gezegd: bomen zijn geen kostenpost maar een investering in de leefbaarheid van de buurten. Groene omgevingen maken de stad aantrekkelijker en aangenamer. Kan de wethouder toezeggen in het Plan van Aanpak op te nemen dat per direct volwassen bomen worden herplant in plaats van symboolgroen om verdere achteruitgang te voorkomen?
Zij heeft een vraag over de beleidsnota Samen Stad Maken. Het ontbreken van vaste termijnen voor inspraakprocedures leidt tot vertraging en onzekerheid. Is de wethouder bereid hier duidelijke afspraken over te maken om dit te voorkomen?

Mevrouw Alblas (ChristenUnie) vindt het fijn dat er een beknopt Plan van Aanpak ligt, maar het mag concreter. De toezeggingen voor een indicatie van soorten per wijk en financiële strategieën komen hierin terug.
ChristenUnie begrijpt dat een deel van de uitwerking in het uitvoeringsprogramma terechtkomt, maar heeft vragen over zaken die niet duidelijk of onvoldoende concreet zijn.
Besluit 1 is niet heel concreet. Dat het college gaat zorgen voor meer samenhang, is nog vaag. Het is goed Ruimte en Stadsbedrijven samen prioriteiten gaan bepalen, maar hoe zorgt dat voor een eenduidige aanpak? Hoeveel tijd is nodig voordat er een goede en eenduidige aanpak is?
Voor besluit 2 vraagt ChristenUnie zich af hoe de gemeente gaat zorgen dat alle medewerkers en uitvoerders hier voldoende kennis van nemen en er actief mee aan de slag gaan.
ChristenUnie is teleurgesteld over de beantwoording van de schriftelijke vragen 'verhard tenzij'. De boodschap is steeds dat er geen geld is of dat het werk al is afgerond en niet opnieuw wordt gedaan, maar groen delft weer het onderspit. Hoe gaat de wethouder zorgen dat hier meer aandacht voor komt? Verstening is een groot probleem in het kader van klimaatadaptatie.
ChristenUnie is blij dat er een nieuwe investeringsraming en een verbeterde investeringsstrategie komen. En het is mooi dat wordt samengewerkt met scholen om meer mensen enthousiast te krijgen voor het mooie werk van groenbeheer.

De heer Bart (GroenLinks) sluit zich voor een groot deel aan bij de voorgaande sprekers, zeker als het gaat om de concreetheid van het Plan van Aanpak.
Er wordt aangegeven dat meer samenhang wordt aangebracht. Hoe staat het daarmee? Zijn er concrete voorbeelden van hoe die samenhang wordt aangebracht?
De ontwikkelingen gaan snel. Voor veel van de gekozen maatregelen zijn pas op zijn vroegst bij de jaarstukken een eerste resultaat te zien. Welke stappen zet het college om die samenhang in de tussentijd al aan te brengen en dat geen kansen worden gemist in gebiedsontwikkelingen om zowel de kwantiteit als de kwaliteit van het groen te versterken? Hoe zit het bijvoorbeeld met contracten met aannemers voor beheer, ook voor 2026? Als de samenhang pas later zichtbaar is, kan daar wellicht niet meer op worden bijgestuurd.
GroenLinks kan zich vinden in de woorden van Volt over de nulmeting. In het rekenkamerrapport zijn twijfels uitgesproken over de kwaliteit van de data die de gemeente heeft. Een intern dashboard is een goede ontwikkeling, maar daarin moeten de juiste data worden opgenomen. Waarom heeft het college ervoor gekozen geen nulmeting uit te voeren?

Vorig jaar is het college al gevraagd hoe meer op de biodiversiteit kan worden gestuurd. Zijn daar nu concrete indicatoren en doelstellingen voor? Hoe wordt daar vervolgens op gestuurd? Vanwege de lastige financiële situatie van de gemeente is voor groen mogelijk niet het gewenste budget beschikbaar. Het college is een mooie crowdfundingsactie gestart op het gebied van het sociaal minimum. Kan niet ook worden gekeken naar meer externe financiering op het gebied van groen? Wellicht kunnen andere partijen ook een steentje bijdragen of andere bronnen worden aangeboord.

De heer De Pagter (VVD) vindt GroenLinks best mild. Wat verwacht GroenLinks van het college om het concreter te maken?

De heer Bart (GroenLinks) constateert dat in de beantwoording van de schriftelijke vragen heel veel verschillende stukken worden genoemd, maar de samenhang daartussen is lastig te overzien. GroenLinks wil een duidelijk kader waarop de raad kan sturen en dat dit niet is verspreid over meerdere beleidsdocumenten.
In de huidige periode is een extra stap gezet op groen. In de afgelopen jaren is per jaar bijna € 1 miljoen extra geïnvesteerd in groen. De resultaten vallen tegen, maar men kan geen ijzer met handen breken.

De heer De Pagter (VVD) memoreert dat diverse raadspartijen meermaals een aantal concrete locaties heeft aangewezen om aan de slag te gaan en dat gebeurt niet, ondanks alle extra investeringen die zijn gedaan. Wat vindt GroenLinks ervan dat, zelfs als concrete locaties worden aangewezen, geen bomen of ander groen worden geplant?

De heer Bart (GroenLinks) verwijst naar de antwoorden op de schriftelijke vragen waarin bij die concrete locaties wordt uitgelegd waarom er vertraging is of wat de complicaties zijn. Bij natuurgebied Zuilen was bijvoorbeeld meer groen gewenst, maar hadden de inwoners een andere suggestie met minder bomen en minder groen. Dat gold ook voor het plan van CDA. Dat maakt het lastiger om de groenontwikkeling te realiseren. GroenLinks is teleurgesteld over de resultaten, maar uit de inspanningen blijkt dat extra wordt ingezet op groen. Uiteraard vindt GroenLinks dat meer moet worden gedaan, maar het is niet zo dat er niets gebeurt.

Mevrouw Zwinkels (CDA) vindt dat men eerlijk moet zijn over ambities, mede gezien de beperkte beschikbare middelen.
Wat CDA betreft krijgen groenarme wijken voorrang. Kan de wethouder toezeggen dat geen boekhoudkundige trucjes worden toegepast om het openbare groen op te krikken? Als voorbeeld geeft zij natuurgebied Zuilen. CDA ziet de data graag op buurtniveau.

De heer Cornielje (PvdA) vraagt zich af waarom CDA natuurgebied Zuilen als boekhoudkundig trucje ziet om groen toe te voegen.

Mevrouw Zwinkels (CDA) reageert dat natuurgebied Zuilen al een groen gebied is. Door dat aan te pakken, zouden de doelstellingen van de RSU worden behaald omdat er dan openbaar groen is gerealiseerd voor Overvecht en Zuilen terwijl in Overvecht en Zuilen zelf niets gaat gebeuren. Dat is een boekhoudkundige truc die niet mag worden herhaald.

De heer Cornielje (PvdA) vindt dat het toevoegen van extra hoogwaardig groen in natuurgebied Zuilen niet mag worden gereduceerd tot een boekhoudkundig trucje.

Mevrouw Zwinkels (CDA) is het niet met PvdA eens. Dit is een boekhoudkundige truc. Er is een zogenaamde barcode vanuit de RSU geformuleerd en met een optelsom wordt gesteld dat heel veel vierkante meters groen zijn gerealiseerd in Overvecht en Zuilen. Maar dat is niet het geval. In de straten en de directe woonomgeving in Overvecht en Zuilen is niets veranderd. Het is belangrijk dat ook dichtbij mensen wordt vergroend om hen een fijne woonomgeving te bieden. Geld kan maar eenmaal worden uitgegeven. CDA kiest ervoor de groenarme wijken aan te pakken.

De heer Cornielje (PvdA) ziet natuurgebied Zuilen als een project waar veel mensen uit Overvecht en Zuilen kunnen genieten, het groen toegankelijker wordt en hoogwaardiger groen wordt toegevoegd. Dat is geen boekhoudkundige truc.

Mevrouw Zwinkels (CDA) wil dan bijvoorbeeld graag zien hoeveel extra bomen worden bijgeplant in natuurgebied Zuilen. Ook Amelisweerd is een prachtig gebied. CDA hoopt dat ook dat in stand kan worden gehouden. Als daarin wordt geïnvesteerd, kan niet tegen mensen worden gezegd dat ze meer groen hebben gekregen. Er moet worden geïnvesteerd in de wijken zelf.
Zij vervolgt haar betoog. Groen moet expliciet worden meegenomen in nieuwbouwplannen. Daarbij moet worden gekeken naar samenwerking met de provincie. De provincie heeft mooie successen behaald met het Kromme Rijnlandschap en het Noorderpark. Gedeputeerde Sterk heeft cofinanciering bij het rijk weten binnen te slepen. In Groen Groeit Mee wordt de samenwerking met Staatsbosbeheer en Natuurmonumenten aangemoedigd. Kan de wethouder toezeggen eventuele samenwerkingen voort te zetten of op te starten?
CDA vindt het belangrijk om het samen te doen en vindt zelfbeheer zeer belangrijk.

Mevrouw Sasbrink (PvdD) vindt het fijn dat er zo veel aandacht is voor dit onderwerp. Zij roept haar collega's op dit ook te betogen in de eigen fracties, bijvoorbeeld bij de woordvoerders Ruimtelijke Ordening of Mobiliteit, want daar is in de afwegingen groen toch weer het kind van de rekening.
Aanbeveling 5 gaat over het in kaart brengen hoeveel geld en personeel nodig is voor ontwikkeling, beheer en onderhoud van het groen en hoe dat wordt gedekt. Het college erkent in de reactie daarop dat dit nu niet voldoende is en zegt letterlijk: "Wij hebben niet goed in beeld in hoeverre de benodigde middelen en doelen in balans zijn.". Kan worden waargemaakt wat wordt beloofd en wat de ambitie is?
Partij voor de Dieren constateert al sinds die ambities in het coalitieakkoord zijn opgenomen, dat er onvoldoende geld en onvoldoende fysieke ruimte is om ze waar te maken. Continu verwees het college naar 'werk met werk maken' en dat het achteraf wel goed zou komen. Naar aanleiding van het rekenkameronderzoek is ook het college wakker geworden. Maar daarmee zijn al die vierkante meters groen en 60.000 bomen nog niet gerealiseerd.
De groene schaalsprong lijkt niet te werken. Het aantal meters groen per woning daalt en met het huidige beleid waarin wel veel wordt gebouwd, maar het groen alleen maar wordt afgebroken, wordt de groene schaalsprong een schaalsprong naar beneden. Van het groenbeleid van het college komt niets terecht. Er is altijd iets: er is geen geld, geen plek, geen draagvlak, mensen zijn te veel gehecht aan hun parkeerruimte of er is geen tijd om het groen in te passen.
Partij voor de Dieren baalt ervan dat het college onvoldoende daadkracht heeft om te durven kiezen voor groen. Ook als het langer duurt of het minder woningen oplevert of parkeerplaatsen moeten wijken of het toch geld kost of bewoners moeten worden teleurgesteld, moet het college zich in het belang van de biodiversiteit aan zijn eigen ambities en afspraken houden. Partij voor de Dieren is teleurgesteld dat het dit college niet lukt om die daadkracht te tonen. In elk project en bij elke kans wordt weer verwezen naar iets anders.
Over de monitoring/nulmeting zegt de rekenkamer in aanbeveling 3 dat het nog aandacht behoeft. Niet alleen bij dit onderzoek maar ook in veel andere groene onderwerpen valt het op dat veel informatie er niet is. Het aantal vierkante meters groen op buurtniveau is niet bekend. Er is geen informatie over de iepziekte waarover al driemaal vragen zijn gesteld. Er is geen informatie over het aantal meters kroonprojectie of boomkroonvolume, terwijl het Norminstituut Bomen wel cijfers van het boomkroonvolume kon tonen. Waarom kan het Norminstituut Bomen wel het boomkroonvolume en de kroonprojectie vaststellen en heeft het college daar nog twee jaar voor nodig?
Dergelijke informatie is cruciaal om goede acties te kunnen uitvoeren. Deelt het college dat meer informatie nodig is? Kan de wethouder toelichten wat nodig is om meer inzicht te krijgen en daarmee iets te gaan doen? Ook Partij voor de Dieren wil niet dat de beperkte capaciteit opgaat aan administratie en onderzoek, maar heeft de indruk dat dit als excuus wordt aangedragen om dan maar geen informatie te delen terwijl de raad informatie wil en de Rekenkamer dat ook concludeert. Hoe kan beter inzichtelijk worden gemaakt hoe het daadwerkelijk is gesteld met de biodiversiteit in de gemeente?

De voorzitter constateert dat het 16.55 uur is. Om 17.00 uur wordt een training gegeven en is het Vragenuur. Hij schorst de vergadering om 16.56 uur voor de dinerpauze.

Schorsing voor de dinerpauze.

Lijst van toezeggingen

Raadsbrief versnellen 30 km-aanpak (wethouder Maatoug):

- Het college komt in Q2 2025 met een raadsbrief over het uitvoeringsprogramma voor 30 km/uur-aanpak inclusief een monitoringsprogramma.

Bereikbare en toegankelijke stad (wethouder Maatoug):

- Beleidsregels rondom gehandicaptenparkeerplaatsen worden opgenomen in de herziening van het handboek Openbare Ruimte in Q2 2025;
- In Q2 ontvangt de raad een raadsbrief met onder meer informatie over de pilot sensoren, werkwijze voor de binnenstad ook voor de toepassing van de beleidsregels, parkeren voor aangepaste fietsen en omgaan met ervaringsdeskundigen;
- Bij de volgende herziening van de parkeernormen Auto wordt gekeken hoe de link met de algemene gehandicaptenparkeerplaatsen kan worden gelegd, onder voorbehoud in Q4.

Beantwoording schriftelijke vragen: Passen al deze projecten wel in het Mobiliteitsplan 2040

- De raad wordt uiterlijk in Q2 geïnformeerd over het vervolg van de deelbakfietsen.

Gemeente Utrecht

Verslag openbare avondvergadering commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte

Datum 13 februari 2025
Locatie Stadhuishal, Utrecht
Verslag door mevrouw M. de Mul (Notuleerservice Nederland)

Aanwezigen

De voorzitter Gertjan de Hoonte, de wethouder Linda Voortman, de leden Kirsten Alblas (CU), Joachim Cornielje (PvdA), Gert Dijkstra (EenUtrecht), Marijn de Pagter (VVD), Charlotte Passier (Volt), Youness Raghib (DENK), Anne Sasbrink (Partij voor de Dieren), Kerstin Steinhart (Stadsbelang Utrecht), Nadia Stylianou (D66), Jantine Zwinkels (CDA), de commissiegriffier Marjolein Friele

Verslag commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte

10 Raadsbrief Plan van Aanpak Rekenkameronderzoek ‘Vergroening, van droom naar daad’ 43
Lijst van toezeggingen 52

De voorzitter heropent de vergadering.

10 Raadsbrief Plan van Aanpak Rekenkameronderzoek ‘Vergroening, van droom naar daad’

De voorzitter geeft het woord aan de fractie van de PvdA.

De heer Cornielje (PvdA) zegt dat vergroening van de stad belangrijk is voor de luchtkwaliteit, klimaatadaptatie en biodiversiteit. Het is dan ook goed dat de stad daar sterk op inzet. Na de tendens die in het debat werd weergegeven wil de PvdA benadrukken dat er ook heel veel wel gebeurt. Dit college maakt extra geld vrij voor vergroening. Er is bijna een miljoen euro per jaar bijgekomen, en vanaf 2026 wordt het zelfs verhoogd naar tien miljoen euro per jaar. Er is ook dertig hectare groen bijgekomen.

Mevrouw Sasbrink (Partij voor de Dieren) vraagt wat de PvdA ervan vindt dat er een miljoen per jaar bijkomt, maar dat dat niet resulteert in het toenemen van het groen.

De heer Cornielje (PvdA) zegt dat dat de kern van dit debat is: hoe zorgen we ervoor dat dat geld daadwerkelijk effect heeft op de groenvoorziening in onze stad.

Mevrouw Sasbrink (Partij voor de Dieren) zegt dat dat de afgelopen jaren nog niet is gelukt. Wat vindt de PvdA daarvan?

De heer Cornielje (PvdA) antwoordt dat er al wel dingen zijn gelukt. Zo is er dertig hectare groen bijgekomen. Het gaat nog niet snel genoeg, maar we gaan wel een goede richting op.

Mevrouw Zwinkels (CDA) vraagt hoe de PvdA reflecteert op de capaciteiten van het college op dit onderwerp, gezien het feit dat er weinig resultaat is geboekt in de afgelopen jaren.

De heer Cornielje (PvdA) antwoordt dat de Rekenkamer voorstelt om er één opgave van te maken, in plaats van allemaal eilandjes. Het groenstructuurplan, bomenbeleid, RSU 2040, fysieke klimaatadaptatie: daar moet een integraal voorstel voor worden gedaan. Daarmee kan uiteindelijk meer succes worden geoogst met het geld dat naar groen wordt gebracht.

Mevrouw Zwinkels (CDA) vraagt hoe de PvdA naar de afgelopen drie jaar kijkt.

De heer Cornielje (PvdA) antwoordt dat er te weinig integraal naar groen is gekeken. Daardoor was het niet slagkrachtig genoeg. Dat had beter gekund.

De heer Dijkstra (EenUtrecht) geeft aan dat het gereserveerde geld volgens het Rekenkamerrapport een fractie is van wat nodig zou zijn om de gestelde ambities te realiseren. Het staat niet met elkaar in verhouding. De reactie van het college is dan dat zij opnieuw gaan proberen om het met elkaar in balans te brengen. Volgen EenUtrecht hoort daar een heel hard oordeel bij. Wanneer komt dat oordeel van de PvdA over het gevoerde beleid tot nu toe en de disbalans tussen ambities en beschikbaar geld?

De heer Cornielje (PvdA) antwoordt dat de financiële situatie waar de gemeente voor staat moeilijk is. De miljoenen die volgens de Rekenkamer nodig zijn er niet. Dan zou op andere ambities moeten worden ingeleverd. De PvdA is wel blij met de dertig hectare groen die in de periode 2017-2023 is gerealiseerd. Ook zijn zij blij dat het college ziet dat er extra geld naar toe moet. De PvdA is het met EenUtrecht eens dat de resultaten er nog niet zijn en dat het beter moet. Zij zien echter ook de beweging die wel wordt gemaakt.

De heer Dijkstra (EenUtrecht) zegt dat er twee mogelijkheden zijn: of het budget wordt vertienvoudigd en de honderden hectares worden gehaald, of je bent eerlijk over het feit dat er maar een halve boom per woning komt en maar een paar hectares extra groen. Wanneer zegt de PvdA eerlijk dat, als het geld er niet is, er bijna geen groen bijkomt en het groen per woning naar beneden gaat?

De heer Cornielje (PvdA) antwoordt dat de ambitie van één boom per inwoner door het college al is losgelaten. Het kan inderdaad beter in balans. Het Rekenkamerrapport bevestigt dat het moeilijk is om de kosten per boom in te schatten.

De heer Dijkstra (EenUtrecht) vraagt of de PvdA ook van mening is dat het reële cijfer op tafel moet komen: één boom per woning lukt niet, het wordt 0,2. Binnen een paar weken zouden bijgestelde ambities over het eerlijke verhaal verteld moeten worden.

De heer Cornielje (PvdA) antwoordt dat het college wel ambities heeft. Zij willen de vergroeningsslag maken en zetten daar ook middelen tegenover. De ambities kunnen niet de prullenbak in, maar zij kunnen wel beter in balans zijn.
Hij vervolgt zijn betoog. Het Rekenkamerrapport laat zien dat alleen extra geld niet voldoende is. Om de vele plannen, ambities en programma's te verenigen komt er één uitvoeringsprogramma voor groen, bomen en klimaatadaptatie. Dat vindt de PvdA een goed idee, maar alleen op het moment dat het de andere programma's vervangt. Hierop voortredenerend ziet de PvdA ook dat de gemeente nieuwe doelen en indicatoren wil maken voor biodiversiteit. Kan de wethouder toezeggen dat deze doelen en indicatoren worden meegenomen in dit uitvoeringsprogramma? Tenslotte vraagt de PvdA zich af waarom er is besloten om geen nulmeting te maken van het gemeentelijk groen. Is het niet handig om een inschatting te hebben van hoeveel groen de stad nu bevat? Wat zouden de mogelijke kosten zijn van een dergelijke nulmeting?

De heer Dijkstra (EenUtrecht) zegt dat een nulmeting ingewikkeld kan zijn. Vindt de PvdA een nulraming ook voldoende?

De heer Cornielje (PvdA) antwoordt dat hij dat een interessant voorstel vindt. Hij vraagt de wethouder wat de kosten zouden zijn van zo'n nulraming.

De voorzitter geeft het woord aan de fractie van D66.

Mevrouw Stylianou (D66) zegt dat het Rekenkamerrapport in juni is ontvangen. In september werd het raadsvoorstel besproken. In oktober werd het geld en groen tijdens de PGB besproken, en in november werd een plan van aanpak aangeleverd waarin verwezen werd naar juni. Gisteren ontving de raad antwoorden op schriftelijke vragen waarin ook werd verwezen naar de jaarstukken. Het jaar is bijna rond. D66 heeft het idee dat de keuzes die de raad kan en moet nemen worden uitgesteld. Daarmee zegt zij niet dat er niet hard wordt gewerkt, maar wel dat er geen enkel gevoel van extra grip is verkregen. Terwijl we wel voor grote uitdagingen staan. Daarom vroeg D66 tijdens de PGB ook om inzicht in de kosten. Niet alleen de grote posten beheer, onderhoud, planvorming en inkoop, of icoonprojecten versus reguliere inzet, maar inzicht in de kosten van alle eisen die de raad stelt. Wat kostte het extra om biodivers groen in te kopen? Wat kostte het extra om enkel biologisch geteelde bollen en zaden in te kopen? Zijn duizend jonge bomen even duur als dertigduizend struiken? Waar wordt voor gekozen, hoe wordt ons geld uitgegeven? De wethouder heeft dit al twee keer afgewezen, maar D66 verzoekt haar met klem om dat inzichtelijk te maken. In ieder geval met een inzichtelijke lijst bij de Voorjaarsnota te komen met verschillende financiële keuzes. D66 staat open voor elke handreiking om dit soort keuzes te kunnen maken. Er komt wel een kostenraming aan, maar zij verwachten niet dat zij daar als raad de juiste afweging in kunnen maken. Uit het rapport blijkt verder dat op particuliere grond de meeste kansen liggen, terwijl de particuliere inzet juist is afgeschaald. Is dat wel de verstandigste keuze? In de beantwoording van de vragen 'Groen, tenzij' is te zien dat geldtekorten op aparte projecten effect hebben. De ambities zijn er, maar er worden geen keuzes gemaakt. D66 krijgt er geen grip op. Bij nieuwe bouwprojecten is er altijd aandacht voor groen, zowel in de aanloop als realisatie. Als het project eenmaal staat en de ontwikkelaar weg is moet het beheer worden opgepakt. Het groen blijkt dan vaak te verpieteren. Hoe is dat nu geborgd, wanneer gaat het over naar het gemeentelijk beheer? Aan de wethouder wordt gevraagd om daarop een reflectie te geven.

De heer Dijkstra (EenUtrecht) vraagt of D66 het ermee eens is dat anders moet worden gekeken naar particuliere grond en naar publieke grond. Misschien is het zo dat als publieke grond beschikbaar wordt gesteld aan bewoners, dat zij zelf bomen gaan aanschaffen en planten. Is het een idee om de focus op publiek groen te verbreden naar publiek en particulier groen, of andere opties?

Mevrouw Stylianou (D66) antwoordt dat de harde scheiding tussen publiek en particulier inderdaad een verkeerde keuze is. Zij heeft echter niet de kennis om helemaal voor zo'n keuze te gaan. Zij kijkt graag mee.

De heer Dijkstra (EenUtrecht) zegt dat het zelfbeheer van groen een mogelijkheid kan zijn. Aan D66 wordt gevraagd of zij daar ook positief tegenover staan.

Mevrouw Stylianou (D66) vraagt of EenUtrecht bedoelt dat er meer zelfbeheer wordt toegestaan.

De heer Dijkstra (EenUtrecht) zegt dat hij bedoelt dat niet alleen boomsingels en geveltuintjes maar grotere stukken groen of versteend gebied vrij worden gegeven aan bewoners die daar iets groens van willen maken.

Mevrouw Stylianou (D66) staat daar voor open. Zij kan zich nu geen gebied indenken wat daar een mooie plek voor zou zijn maar wil daar wel in meekijken.

De heer Dijkstra (EenUtrecht) verduidelijkt dat het niet alleen meer groen kan opleveren, maar ook dat er meer bomen kunnen komen. In het verrijken van kwalitatief arm groen ziet EenUtrecht veel mogelijkheden.

Mevrouw Stylianou (D66) maakt daarbij de kanttekening dat ook moet worden gedacht aan de ondergrond. Het is geen carte blanche om er alles te doen.

Mevrouw Passier (Volt) zegt dat blijkt dat als bewoners in zelfbeheer boompjes planten met een diameter van vijftien centimeter, ze aan de beheersregels moeten voldoen. Dat houdt onder andere in dat ze kaarsrecht en in een rechte lijn geplant moeten worden. Als dat niet voldoet worden de boompjes gekapt. Volt denkt dat de regels voor zelfbeheer best wel wat versimpeld kunnen worden. Hoe denkt D66 daarover?

Mevrouw Stylianou (D66) antwoordt dat als de regels makkelijker kunnen, wat beter is voor de natuur en beter te handhaven, dan is zij daar voorstander van.

Mevrouw Passier (Volt) constateert dat er een gigantische opgave ligt, veel te weinig geld en dat het veel te langzaam gaat. De hulp van de inwoners is daar heel hard bij nodig. Het versimpelen van deze regels zou daar bij kunnen helpen. Deelt D66 dat?

Mevrouw Stylianou (D66) antwoordt dat ze die oproep steunt. Zij complimenteert de organisatie Straatboer, die tuinen van sociale huurwoningen vergroenen en daar een collectief van de hele straat van maakt. D66 gelooft heel erg in de samenwerking tussen de gemeente en bewoners.

De heer Raghib (DENK) benoemt het grote groene gebied in de wijk Overvecht, achter het tuincentrum. Daar is een luxe golfbaan gebouwd. Waarom is daar niet iets voor de bewoners van Overvecht gebouwd?

De voorzitter geeft aan dat die golfbaan in een andere gemeente ligt.

De heer Raghib (DENK) zegt dat het hem om de denkwijze gaat. Kan daar iets in worden betekend voor de wijkbewoners?

Mevrouw Stylianou (D66) antwoordt dat het niet de gemeente Utrecht is. Daar heeft zij dan ook geen antwoord op. Verder acht zij die vraag buiten de reikwijdte van dit debat.

De heer Raghib (DENK) vraagt wat D66 daarvan denkt, als het wel onder de gemeente Utrecht zou vallen.

De voorzitter zegt dat dat niet tot de orde van de vergadering behoort.

De heer Raghib (DENK) vraagt of er een stuk groen kan worden gebouwd tussen Overvecht en die groenvoorziening. Hij is op zoek naar een creatieve oplossing.

Mevrouw Stylianou (D66) heeft geen antwoord op deze vraag.

De voorzitter geeft het woord aan de fractie van EenUtrecht.

De heer Dijkstra (EenUtrecht) zegt dat het Rekenkameronderzoek laat zien dat er een gapend gat ligt tussen enerzijds wat de coalitie al jarenlang belooft en anderzijds wat aan geld is gereserveerd. Het Sweco-rapport laat zien dat Utrecht eerder een van de meest versteende steden is dan een van de meest groene. EenUtrecht vraagt om helderheid daarover. Er veel geld bijstoppen, en als dat niet kan eerlijk zijn over welke groenambities wel kunnen worden gerealiseerd. Het college geeft als reactie op aanbeveling 6 van de Rekenkamer “we maken inzichtelijk voor welke ambities er budget beschikbaar is en voor welke ambities nog niet”. EenUtrecht had een duidelijker tekst verwacht. Aan het college wordt gevraagd of zij kunnen toegeven dat het beschamend is dat zij nu pas met die duidelijkheid komt en nu pas gaat aangeven wat een realistische opgave is van het extra groen dat er wel kan komen, gelet op de beschikbare euro’s. EenUtrecht mist nogal wat en vraagt om vijf toezeggingen. Op de eerste plaats of het college kan aangeven wat de ondergrens op groen is in eenduidig meetbare eenheden. Daarbij wordt gedacht aan cijfers die al beschikbaar zijn, percentages aan groen aan de hand van luchtfoto’s, aantal bomen particulier en openbaar, en groen per woning. Dan pas wordt duidelijk wat de balans kan zijn tussen extra woningen en extra groen. Op de tweede plaats vraagt EenUtrecht om te laten zien hoe zelfbeheer van groen gaat meetellen. Zij verwijzen naar

toezegging 785 dat in Q1 een evaluatie wordt toegestuurd over het Actieplan Zelfbeheer. Ten derde vraagt EenUtrecht een toezegging op het uitvoeren van een nulraming.

Mevrouw Passier (Volt) vraagt of kan worden toegelicht wat met een nulraming wordt bedoeld.

De heer Dijkstra (EenUtrecht) antwoordt dat het best ingewikkeld is om deze technische gegevens boven water te krijgen. Dat kan wel met een raming. Dat zou al een goed inzicht geven. Hij vervolgt zijn betoog. In de reactie van het college staat dat participatie soms tot minder groen leidt. Daarop vraagt EenUtrecht een toelichting en een toezegging dat het college dat beeld corrigeert. Tenslotte wordt een toezegging gevraagd om heel concreet te laten zien wat er wel met beschikbaar geld kan. Dat ontvangt EenUtrecht graag binnen drie maanden, volgens de drie genoemde indicaoren.

De voorzitter vraagt of er fracties zijn die een aanvullende inbreng willen leveren. Dat is niet het geval. Hij schorst de vergadering.

- *Schorsing* –

De voorzitter heropent de vergadering en geeft het woord aan de wethouder voor de beantwoording van de vragen.

Wethouder Voortman ziet een brede wens in de commissie om meer te vergroenen. Daar is zij blij mee. Aan de andere kant begrijpt ze ook de oproep van de Partij voor de Dieren, dat meer groen ook ten koste mag gaan van andere zaken. Andere ruimtelijke behoeften, zoals een sportveld of een parkeerplaats, zijn ook legitieme wensen. De wethouder is van mening dat groen zwaar moet wegen bij dit soort afwegingen. Daarom wordt het principe ‘groen, tenzij’ gehanteerd. Er wordt ook steeds meer voor groen gekozen, ook als de tenzij groot is. Hoe dat gebeurt wordt opgenomen in het uitvoeringsprogramma, dat over een paar maanden wordt toegestuurd. Dat zal veel inzicht geven.
Op de vraag of het plan van aanpak niet te vaag is antwoordt de wethouder dat er inderdaad meer zal worden gedaan. Bij projecten en herinrichtingen wordt zoveel mogelijk gekeken naar de mogelijkheden voor groen. Zowel boven- als ondergronds is er echter weinig ruimte. Er moeten veel wensen worden gerealiseerd. Het staat allemaal op het netvlies van het college: behouden, uitbreiden, herplant, compensatie. Bij iedere ingreep is het college scherp op de afweging. Er wordt niet alleen naar het aantal, maar ook naar de kwaliteit van bomen gekeken. Ook de raad heeft een rol om bij concrete plannen rondom gebiedsontwikkeling die afweging op groen te laten uitvallen. Er komt ieder jaar groen bij, maar dat houdt geen gelijke tred met de ontwikkeling van andere functies zoals wonen, werken en mobiliteit. De ambitie groen in balans is dus hoog, maar dat betekent ook oog op de lange termijn zoals ook is vastgelegd in de RSU.
Op de vraag van de VVD over waarom het zo lang duurt antwoordt de wethouder dat het planten van bomen niet zo simpel is als het lijkt. Het vinden van geschikte locaties waar goede groei plaats kan vinden maakt het moeilijk. Bij de Veldhuizerweg bijvoorbeeld wordt de aanplant van bomen bemoeilijkt door de ligging van het aardgashoofdtracé. Dat is boven de grond niet te zien. Het college is zich er steeds meer van bewust dat groeiplaatsen ook van belang zijn voor het daadwerkelijk groot en oud worden van bomen. Dat is van belang voor het klimaat. Dat kost ruimte en geld, en daardoor duurt het langer en is het ingewikkelder.

De heer De Pagter (VVD) zegt dat iedereen de moeilijkheden begrijpt bij het realiseren van extra groen. Maar er zijn echt locaties die allang gerealiseerd hadden kunnen worden. Hij verzoekt de wethouder te erkennen dat het echt niet snel genoeg gaat.

Wethouder Voortman antwoordt dat in de schriftelijke vragen specifieke locaties werden genoemd. Bij die locaties is aangegeven wat het probleem is. Soms is dat de ondergrond, soms is het iets anders.

De heer De Pagter (VVD) zegt dat al drie jaar wordt gewerkt aan het vergroenen van de Landschapsbaan, maar er is nog geen boom geplant. Voor de Burgemeester Middelweerdbaan wordt nu gekeken of er ruimte is aan de noordzijde van de baan. Bij de Vleutsebaan zullen er eindelijk bomen worden geplant. Dit zijn plekken waar het gewoon kon.

Wethouder Voortman zegt dat er op heel veel plekken tegelijk wordt gewerkt. Er moet worden bekeken wat prioriteit heeft. Er is ook een aantal fracties die heeft gezegd dat in de groenarme wijken moet worden begonnen. Niet alles kan tegelijk.

De heer De Pagter (VVD) constateert dat de urgentie totaal ontbreekt. De wethouder erkent niet dat er een aantal plekken is waar dit sneller kan en sneller moet. Dit is precies wat de Rekenkamer aangeeft. Als er beleid wordt gemaakt duurt het jaren voordat er daadwerkelijk een boom wordt geplant. Hij vraagt de wethouder dat te erkennen en ermee aan de slag te gaan.

Wethouder Voortman zegt dat ze best wil toegeven dat het soms lang duurt voordat het groen wordt, maar dat ligt aan verschillende factoren.

Mevrouw Sasbrink (Partij voor de Dieren) zegt dat de wethouder eerst aangeeft dat het geld en ruimte kost, en daarom lang duurt. Tegen de VVD zegt ze dat er de capaciteit niet is om overal aan de slag te gaan. Welke factor zit nu het meest in de weg?

Wethouder Voortman antwoordt dat het een combinatie van factoren is.

De heer Dijkstra (EenUtrecht) vraagt hoe kan dat een VVD-raadslid aan een GroenLinks-wethouder moet uitleggen dat er wel meer groen kan in deze stad.

Wethouder Voortman antwoordt dat er wel meer groen kan in de stad, maar het is wel steeds een afweging. Verder speelt een aantal andere dingen mee, bijvoorbeeld de ondergrond en dat niet alles tegelijk kan. Ze zou willen dat het heel simpel is, maar dat is niet altijd zo.

De heer Dijkstra (EenUtrecht) zegt dat dat geen antwoord is, maar hij laat het erbij.

Mevrouw Sasbrink (Partij voor de Dieren) zegt dat er over het algemeen wel ruimte voor groen beschikbaar is in bouwplannen. De VVD suggereert ook een aantal plekken. Het gebrek aan ruimte zou dus niet het probleem moeten zijn om in elk geval een deel van de ambitie waar te maken.

Wethouder Voortman antwoordt dat op de ene plek het ene probleem speelt, en op de andere plek het andere. De Rekenkamer geeft aan dat er wel groen is bijgekomen, dertig hectare in vijf jaar tijd in een stad waar ook andere zaken zijn bijgekomen. Het is dus niet zo dat er niets gebeurt.
Zij vervolgt met haar beantwoording. Over de nulmeting zegt zij dat die al voor verschillende thema's beschikbaar is. Daarover is de raad geïnformeerd in raadsbrieven, in het duurzaamheidsverslag en in de jaarstukken. Voor het uitvoeringsprogramma wordt het referentiejaar 2021 als nulmeting gebruikt, de vaststelling van de RSU. Van daaruit kunnen de resultaten van De Groene Schaalsprong worden gevolgd via het duurzaamheidsverslag en het meerjarig groenprogramma.
Het belang van rapporteren en evalueren deelt de wethouder. Dat wordt in het uitvoeringsprogramma gedaan. Samenwerking en het stroomlijnen en vereenvoudigen van processen tussen beleid en uitvoering maakt daar onderdeel van uit. De evaluatie van de samenwerking zal altijd kwalitatief zijn. Dilemma's op het gebied van samenwerking worden dan besproken.
Verder werd er gevraagd naar realistisch begroten. Er wordt gewerkt aan een strategie om de financiële basis van de groenopgave te versterken. Daarbij wordt gekeken naar mogelijkheden als het opdelen en faseren van de uitvoering. Een strategie op investeren helpt om de financiële planning op de langere termijn in beeld te krijgen. Als in het ene jaar de activiteiten niet worden gehaald wordt in een volgend jaar de planning overschreden. Over meerdere jaren komen we dan goed uit. Voor de financiering zijn we deels afhankelijk van externe partijen. In het Meerjarenprogramma Ruimte wordt getoond voor welke ambities al budget beschikbaar is en welke nog extra financiering nodig hebben.
CU vroeg verder naar het Nota Fonds en Bovenwijks. Op grond van de Nota Kostenverhaal Bovenwijkse Voorzieningen kan het kostenverhaal bij gebiedsontwikkelingen voor bovenwijkse voorzieningen in rekening worden gebracht. Inkomsten uit het fonds worden gebruikt bij investeringen in de mobiliteits- en de groenstructuur. Op dit moment hebben veel gebiedsontwikkelingen een onrendabele top. Er kunnen niet meer kosten worden verhaald dan er

opbrengsten zijn. Als de opbrengsten vanuit het Kostenverhaal Bovenwijkse Voorzieningen achterwege blijven, dan neemt de druk op de investeringen in de mobiliteit en de groenstructuur toe.
Op de vraag van Stadsbelang Utrecht antwoordt de wethouder dat groen wel degelijk wordt meegenomen in de planvorming aan de voorkant. Het is een hele uitdaging om één boom per woning te realiseren. Aantallen zeggen ook niet alles, het gaat ook om de kwaliteit van de bomen. Hoe groter de boom, hoe groter de bijdrage aan schaduw en natuurwaarde. Dikkere bomen zijn inderdaad beter, maar daar is wel veel ruimte voor nodig. Om grote bomen succesvol te laten groeien zijn goede groeiplaatsen nodig. Dat vraagt veel ruimte in de ondergrond en financiële middelen. Soms worden kleinere bomen geplant om op sommige plekken snel groen te zien. Kleine bomen groeien vaak snel. Voor wat betreft de vraag over snelle reactietermijnen bij participatietrajecten verwijst de wethouder naar Samen Stad Maken. Bij bewonersinitiatieven is zo'n termijn niet aan de voorkant te stellen. Het college is juist blij dat er bewonersinitiatieven komen. Daarbij willen zij geen deadlines aangeven.
Op de vraag van CU over het bepalen van prioriteiten antwoordt de wethouder dat er meer plannen gewenst zijn, en ook een snelle uitvoering. Dat pakt het college zorgvuldig aan door het beleid te beoordelen, prioriteit te bepalen en waar nodig aan te vullen. Strategische doelen worden naar concrete acties vertaald. Nieuw beleid wordt zoveel mogelijk in de bestaande documenten verwerkt. Dit jaar wordt aan het uitvoeringsprogramma gewerkt, met aandacht voor klimaatadaptatie, biodiversiteit en vergroening. Momenteel zitten we in een voorbereidingsfase. Over de scholing van medewerkers zegt de wethouder dat tegelijkertijd met de uitvoering van besluit 1 wordt gewerkt aan het uitvoeringsprogramma De Groene Schaalsprong, inclusief bomen en klimaatadaptatie. Dit wordt verankerd in de beheeraanpak en verankerd in de onderliggende beheercontracten met aannemers voor het bestaande en het nieuwe groen. Daar gaan de medewerkers mee aan de slag.
Op de GroenLinks-vraag naar meer samenhang antwoordt de wethouder dat het bestaande beleid en de kaders worden doorgelicht, waarbij de prioriteiten en tegenstrijdigheden worden geïnventariseerd. Zij geeft verder aan dat er geen aparte indicatoren en doelstellingen voor biodiversiteit zijn. Er wordt wel ontzettend veel bij gehouden. Zij wil onderzoeken of er indicatiesoorten per wijk ontwikkeld kunnen worden ten behoeve van die biodiversiteit. Daarover wordt de raad geïnformeerd bij de jaarstukken van 2025. Vervolgens zegt de wethouder dat crowdfunding een interessant idee is, waar zij al mee bezig zijn. Vanuit het rijk is immers niet veel te verwachten. De provincie heeft vanuit het Programma Landelijk Gebied middelen, waarover het college in gesprek is. In het programma De Groene Schaalsprong is men bezig om een strategie te ontwikkelen richting marktpartijen en andere private financiers. Dat is een activiteit voor de wat langere termijn. Deze suggestie zal worden meegenomen in het uitvoeringsprogramma.
Op de wens van het CDA om voor groenarme wijken te kiezen en niet voor grote groenprojecten antwoordt de wethouder dat De Groene Schaalsprong bestaat uit verschillende schaalniveaus. Met elk schaalniveau worden andere doelen gerealiseerd. Als je alleen aan vergroening doet in de wijk, bijvoorbeeld met boomspiegels, dan wordt daarmee niet de biodiversiteitscrisis bestreden en draag je onvoldoende bij aan gezond stedelijk leven. Je moet allebei doen.
Voor wat betreft het te weinig toevoegen van groen aan natuurgebied Zuilen zegt de wethouder dat ze dat niet deelt. In Zuilen is echt gekozen voor een kwaliteitsslag. Bovendien is landbouwgroen niet hetzelfde als natuur. Er wordt juist wel inclusief beheerd. Het is dus wel degelijk een toevoeging. Er wordt minimaal een halve hectare bos aangelegd. Dat wordt natuurinclusief en zoveel mogelijk inheems. Het precieze aantal bomen kan zij niet noemen. Naast bomen gaat het over andere vormen van natuur, bijvoorbeeld het afplaggen van een deel van het gebied. Daarmee wordt natuur ook versterkt. Over de oproep om meer samen te werken met de provincie zegt de wethouder dat dat gebeurt. Zij beschouwt de gedeputeerde als een bondgenoot. Ambtelijk is men goed aan gesloten op Groen Groeit Mee. Het gaat altijd om gebiedsontwikkelingen aan de rand van de stad, waarbij ook samenwerking met buurgemeentes cruciaal is. Er worden gezamenlijke financieringsaanvragen ingediend, voor onder andere middelen uit het provinciale plan Landelijk Gebied. Utrecht is daarin echter niet de enige gemeente die meedingt.

Mevrouw Zwinkels (CDA) is blij om dat te horen. Zij vraagt om een toezegging dat de wethouder er op terugkomt wat de inzet is geweest.

Wethouder Voortman zegt dat toe specifiek voor het provinciaal Programma Landelijk Gebied. Wellicht in het uitvoeringsprogramma.

Zij vervolgt haar beantwoording. Zelfbeheer is inderdaad belangrijk. Daarmee vergroenen inwoners het stukje Utrecht waar ze zelf uitzicht op hebben. Daarom worden inwoners met een zelfbeheerinitiatief ondersteund.
De wethouder is het met de Partij voor de Dieren eens dat het realiseren van De Groene Schaalsprong ambitieus is. De biodiversiteitscrisis en de noodzaak van klimaatadaptatie maakt dat er haast is. Tegelijkertijd zijn ook veel kansrijke groenontwikkelingen gekoppeld aan grotere gebiedsontwikkelingen die ook langer duren. De investeringsstrategie voor de middellange en lange termijn maakt deel uit van de opdracht aan De Groene Schaalsprong. Op de vraag over tellingen antwoordt de wethouder dat het Norminstituut Bomen daarvoor een bedrijf heeft ingeschakeld. Dat bedrijf heeft het op basis van satellietfoto's in beeld gebracht. Op dit moment heeft de gemeente die data niet in huis, maar er zal een uitvraag worden gedaan. Er wordt bekeken welke werkwijze en data het best passen bij de beleidsdoelen. De keuze van het datacenter duurt even, bovendien moet de data dan ook nog worden verzameld. Over deze aanbevelingen zal worden teruggekoppeld in de jaarstukken. Q2 2025 is daarvoor te vroeg. Het zal worden teruggekoppeld in Q2 2026.
Op de vraag om meer inzicht zonder dat het extra capaciteit kost antwoordt de wethouder dat daarom bij het uitvoeringsprogramma De Groene Schaalsprong een monitoringparagraaf wordt toegevoegd. De wethouder wil ervoor waken dat er een teveel aan monitoringsactiviteiten ontstaat. Daar hebben we de middelen niet voor. Daarom stelt de wethouder geen extra nulmeting voor, maar om voor het bewaken van de voortgang het jaar 2021 als referentiejaar te nemen. Van daaruit kan de voortgang van De Groene Schaalsprong worden bewaakt.
Op de vraag van de PvdA of het uitvoeringsprogramma andere programma's vervangt antwoordt de wethouder dat het inderdaad één programma is. Daarin zullen doelen en indicatoren worden benoemd.
Voor het bepalen van de kosten van een nulraming hangt het af wat er allemaal gemeten moet worden. De wethouder vindt het zonde om daar geld aan te besteden als er al een heleboel data voorhanden is.
De wethouder geeft verder aan dat zij vanzelfsprekend weten wat een boom of beplanting kost. Dat zijn niet alleen de aanschaf van de boom of de struik, maar ook de plan- en aanlegkosten, de kosten voor het eventueel verleggen van ondergrondse leidingen en bestrating. Die kosten zijn per situatie verschillend. Bijvoorbeeld bij de Vredenburgkade en de Rijnkade, daar staan bomen in een groeiplaatsconstructie met kratten. De kosten daarvan zijn ongeveer 20.000 tot 35.000 euro per boom. Dat is een extreme situatie. Een minimale prijs van een aanplantboom zonder groeiplaatsverbetering is 750 tot 1.000 euro. Het kan dus heel erg uit elkaar lopen.

Mevrouw Stylianou (D66) begrijpt dat kosten erg uiteen lopen. De raad moet wel de keuze kunnen maken tussen honderd bomen op locatie B in plaats van tien bomen op locatie A. Die afweging maakt de raad niet.

Wethouder Voortman zegt dat er dan een situatie ontstaat waarbij eerst wordt onderzocht wat al die projecten zouden gaan kosten, om dat vervolgens aan de raad voor te leggen. Dat leidt tot veel vertraging. Het is beter om eerst te kijken welke plekken eerst aangepakt moeten worden, en daar mee aan de slag gaan. Zij vraagt zich af of dat wat D66 beoogt tot een versnelling of tot een vertraging zal leiden.

Mevrouw Stylianou (D66) bedoelt niet dat elk project binnen de stad afgewogen moet worden. Is de wethouder het ermee eens dat de raad nu geen keuze maakt tussen kwaliteit en kwantiteit?

Wethouder Voortman antwoordt dat de raad wel vraagt om grotere bomen en herplant naar waarde. Die keuzes worden wel degelijk gemaakt in de plannen die voorbij komen. Soms wordt voor kleinere bomen gekozen als het snel moet, soms is er meer tijd of gaat het via werk met werk. Er kan niet worden gezegd dat het of dit, of dat is.

Mevrouw Stylianou (D66) zegt dat alle eisen, zoals de herplantplicht en de kroonvolumes, sowieso extra geld kosten. Het is moeilijk om keuzes te maken in het afschalen van de eisen omdat ze allemaal verstopt zitten in kleine projectjes. Het helpt de raad als die keuzes naar boven worden gehaald zodat er een duidelijke strategie op kan worden gekozen.

Wethouder Voortman antwoordt dat dat in het uitvoeringsprogramma wordt gedaan. Daarin wordt aangegeven wat de strategie is, wat de activiteiten voor de komende tijd zijn en wat de

indicatoren zijn waarop wordt gemonitord.
Zij vervolgt met de beantwoording van de vragen over particulier groen. Dit biedt inderdaad kansen maar ook minder sturingsmogelijkheden. De mogelijkheden om vanuit het belang van klimaatadaptatie ook regels te stellen in het omgevingsplan worden onderzocht. Dat is niet morgen geregeld. Vanzelfsprekend wordt ook hulp en advies aan particulieren geboden , bijvoorbeeld via Waterproof030 waar activiteiten als tegel wippen en het stimuleren van groene daken onder vallen.
Over het beheer van aangelegd groen zegt de wethouder dat er een nauwkeurige overdrachtsfase is van realisatie naar beheer en onderhoud, inclusief een nazorgperiode van één jaar. Voor het onderhoud zijn voorwaarden afgesproken om de kwaliteit van de openbare ruimte te borgen. Als die kwaliteit omlaag is gegaan worden maatregelen genomen.
Voor wat betreft de keuze die EenUtrecht aangeeft, geld erbij of ambities omlaag, zegt de wethouder dat afgelopen september een debat is geweest over ambities versus middelen. De RSU 2040 bevat het financiële hoofdstuk voor alle ruimtelijke opgaven die nodig zijn om het eindpunt van de koers te bepalen. De financieringsstrategie van de RSU is niet alleen om de gemeentelijke financiële middelen aan te wenden, maar ook een beroep te doen op het rijk, andere overheden, partners en bewoners. De financieringsstrategie gaat over meer groen, maar ook over het bouwen van meer woningen en aan de schaalsprong mobiliteit te werken voor groei en balans. Vooralsnog wil de wethouder niet aan die ambities tornen. De geven namelijk een stuwende werking aan wat er in de stad gebeurt.

De heer Dijkstra (EenUtrecht) vraagt hoeveel hectares en groen per woning wel kan worden bereikt, met de beschikbare middelen. Daar zijn geen cijfers over. Ziet de wethouder dat?

Wethouder Voortman antwoordt dat in de stukken wordt aangegeven waar wel geld voor is en waar nog geld voor moet komen. Het is niet nul.

De heer Dijkstra (EenUtrecht) zegt dat hij geen informatie heeft over hoeveel hectares en bomen er tot 2040 bijkomen met het beschikbare geld.

Wethouder Voortman antwoordt dat niet bekend is hoeveel geld er nog kan komen. Zij is met andere collega-wethouders bezig met een lobby voor een goede leefomgeving daar waar wordt gebouwd. Als het rijk niet bijdraagt moeten ambities naar beneden worden bijgesteld.

De heer Dijkstra (EenUtrecht) vraagt voortdurend wat er met het beschikbare geld wel kan.

Wethouder Voortman antwoordt dat als er zo wordt geredeneerd, dan worden er minder plannen gemaakt en wordt er uiteindelijk minder bereikt. Als je wilt proberen om andere partijen te verleiden om ergens geld aan te besteden, moet je laten zie wat je plannen zijn. Je moet dus plannen maken waar je op dit moment het geld nog niet voor hebt.

Mevrouw Passier (Volt) herinnert zich een grafiek waarin de trendbreuk te zien was die was ingezet door deze coalitie met het groenplan. De vergroening die nodig is wordt echter niet op tijd gehaald. De conclusie van vandaag is dat die trendbreuk niet wordt doorgezet. Klopt dat?

Wethouder Voortman antwoordt dat dat niet zo is. Het college geeft meer geld uit aan groen, en in de afgelopen jaren is er meer groen bijgekomen. Het houdt alleen niet dezelfde tred als andere zaken.
Voor wat betreft de ondergrens op groen zegt de wethouder dat landelijk de 3-30-300-regel wordt gehanteerd. Dat is een ondergrens en ook een goed uitgangspunt. Dat betekent 30% boombedekking binnen de bebouwde kom. Dat is minimaal nodig om een leefbare stad te zijn met de verwachte klimaatverandering in 2040. In de Visie Klimaatadaptatie streven we naar minimaal 40% groen in het horizontale vlak op buurtniveau. Dat is inclusief groen op daken. Dat is net anders geformuleerd maar komt aardig met elkaar overeen.
Betreffende het zelfbeheer zegt de wethouder dat zij zeer blij zijn met de zelfbeheerders. Zelfbeheer kan inderdaad bijdragen aan meer groen. Het focust vooral op kleinere stukken die voor inwoners goed te onderhouden zijn, en op bestaand groen. Voor 1 april komt het college inderdaad met een raadsbrief over de evaluatie van het zelfbeheer.
De financiële nulraming komt uit de RSU. Voor wat betreft de monitoring zegt de wethouder dat al veel wordt gemeten en dat de monitoring vooral moet leiden tot activiteiten.

Op de vraag of participatie leidt tot minder groen antwoordt de wethouder dat er ook bewoners zijn die niet willen vergroenen als het bijvoorbeeld ten koste gaat van parkeren. Dan kan participatie dus leiden tot minder groen.
Op de vraag wat wél kan antwoordt de wethouder dat in Q2 het uitvoeringsprogramma wordt aangeleverd, inclusief financieringsstrategie.
Tenslotte komt de wethouder terug op de vraag van het CDA over rapporteren in het UPLG. In het uitvoeringsprogramma zal ook op schaalniveau 5, regio en recreatie, worden beschreven en deels worden gerapporteerd hoe wordt samengewerkt met de provincie. Zij zegt toe daar op die plek op terug te komen.

De voorzitter informeert naar gemiste vragen.

De heer Dijkstra (EenUtrecht) vraagt of de focus op zelfbeheer ook in de raadsbrief van Q2 komt. Verder vraagt hij of in het uitvoeringsprogramma benoemd wordt wat er feitelijk gerealiseerd gaat worden aan groen.

Mevrouw Stylianou (D66) vraagt naar de kansen van publiek versus privaat.

De voorzitter geeft het woord aan de wethouder voor de beantwoording van de vragen.

Wethouder Voortman zegt dat zij over zelfbeheer met een raadsbrief zal komen voor 1 april. Op de andere vraag heeft zij geantwoord dat de verdeling 3-30-300 landelijk gezien het minimum is. In de Visie Klimaatadaptatie wordt naar minimaal 40% in het horizontale vlak gestreefd.
Op de vraag van D66 antwoordt de wethouder dat de mogelijkheden worden onderzocht om vanuit het belang van klimaatadaptatie regels te stellen in het Omgevingsplan. Dat is niet morgen geregeld. Er wordt sowieso hulp en advies aan particulieren geboden. Het punt is wel dat er minder sturingsmogelijkheden zijn op particuliere grond.

De voorzitter informeert hoe dit onderwerp aan de raad wordt aangeboden.

De heer Dijkstra (EenUtrecht) verwacht twee moties te hebben: een motie van ‘teleurstelling’ over de discrepantie tussen ambities en realisatie, en een motie over het scherper krijgen van de cijfers.

De heer De Pagter (VVD) heeft wel de behoefte om naar de raad te gaan. Hij denkt nog na over de precieze voorstellen, maar is het met EenUtrecht eens dat teleurstelling overheerst.

Mevrouw Passier (Volt) denkt na over één à twee moties: over frustratie en teleurstelling, en over het realistisch ramen en het toekomstbeeld.

Mevrouw Zwinkels (CDA) vraagt wanneer het uitvoeringsprogramma precies komt. Zij wil eventueel een motie indienen om daar wat richting in te geven. Wordt het dan weer geagendeerd voor een commissiedebat?

Wethouder Voortman antwoordt dat het uitvoeringsprogramma in Q2 wordt gedeeld.

De voorzitter verwacht dat het op de commissieagenda komt.

Lijst van toezeggingen

1. Het college komt in het uitvoeringsprogramma terug op het provinciaal Plan Landelijk Gebied.

De voorzitter concludeert dat de commissie dit onderwerp in de raad wil bespreken, maar dat hoeft niet volgende week. Het lukt nog niet om tijd te reserveren.
De voorzitter sluit de vergadering.

Lijst van toezeggingen

Wethouder Maatoug zegt bij agenapunt 7 Raadsbrief Versnellen 30 km aanpak toe:

- College komt in Q2 2025 met een raadsbrief over het uitvoeringsprogramma 30 km/h aanpak, inclusief een monitoringsprogramma

Wethouder Maatoug zegt bij agendapunt 8 Bereikbare en toegankelijke stad toe:

- Beleidsregels rondom gehandicaptenparkeerplaatsen worden in de herziening van het Handboek Openbare Ruimte opgenomen in Q2 2025 (sluit aan op bestaande toezeggingen vanuit openbare ruimte)

- Er komt een raadsbrief in Q2 met onder meer
  a. informatie over de pilot met sensoren
  b. de werkwijze voor binnenstad bij toepassing beleidsregels
  c. het parkeren voor aangepaste fietsen
  d. omgaan met ervaringsdeskundigen

- Bij de volgende herziening van de parkeernormen auto wordt gekeken hoe de link met de algemene gehandicaptenparkeerplaatsen kan worden gelegd. Dit komt Q4 2025 richting de raad.

Wethouder Voortman zegt bij agendapunt 10 Raadsbrief Plan van Aanpak Rekenkameronderzoek 'Vergroening, van droom naar daad' toe:

- College komt terug op het provinciaal plan voor het landelijk gebied in het uitvoeringsprogramma. Dit komt in Q2 2025.

TOEZEGGINGEN EN MOTIELIJST COMMISSIE MOBILITTEIT, GROEN EN OPENBARE RUIMTE 20 MAART 2025

ID	Agendapunt	Toezegging	Portefeuillehouder	Beleidsveld	Deadline	Stand van zaken openbaar	Datum afdoening
923	Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte 13-02-2025 10. Raadsbrief Plan van Aanpak Rekenkameronderzoek 'Vergroening, van droom naar daad'	College komt terug op het provinciaal plan voor het landelijk gebied in het uitvoeringsprogramma. Dit komt in Q2 2025.	Wethouder Voortman	Groen	30-06-2025		
922	Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte 13-02-2025 8. Bereikbare en toegankelijke stad	Bij de volgende herziening van de parkeernormen auto wordt gekeken hoe de link met de algemene gehandicaptenparkeer plaatsen kan worden gelegd. Dit komt Q4 2025 richting de raad.	Wethouder Maatoug	Mobiliteit	31-12-2025		
921	Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte 13-02-2025 8. Bereikbare en toegankelijke stad	Er komt een raadsbrief in Q2 met onder meer a. informatie over de pilot met sensoren b. de werkwijze voor binnenstad bij toepassing	Wethouder Maatoug	Mobiliteit	30-06-2025		

TOEZEGGINGEN EN MOTIELIJST COMMISSIE MOBILITTEIT, GROEN EN OPENBARE RUIMTE 20 MAART 2025

ID	Agendapunt	Toezegging	Portefeuillehouder	Beleidsveld	Deadline	Stand van zaken openbaar	Datum afdoening
		beleidsregels c. het parkeren voor aangepaste fietsen d. omgaan met ervaringsdeskundigen					
920	Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte 13-02-2025 8. Bereikbare en toegankelijke stad	Beleidsregels rondom gehandicaptenparkeer plaatsen worden in de herziening van het Handboek Openbare Ruimte opgenomen in Q2 2025 (sluit aan op bestaande toezeggingen vanuit openbare ruimte)	Wethouder Maatoug	Mobiliteit	30-06-2025		
919	Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte 13-02-2025 7. Raadsbrief Versnellen 30 km aanpak	College komt in Q2 2025 met een raadsbrief over het uitvoeringsprogramma 30 km/h aanpak, inclusief een monitoringsprogramma	Wethouder Maatoug	Mobiliteit	30-06-2025		

TOEZEGGINGEN EN MOTIELIJST COMMISSIE MOBILITTEIT, GROEN EN OPENBARE RUIMTE 20 MAART 2025

ID	Agendapunt	Toezegging	Portefeuillehouder	Beleidsveld	Deadline	Stand van zaken openbaar	Datum afdoening
916	Vragenuur 16-01-2025 MV.3. Als je niet kunt lopen, loop je maar om - Jantine Zwinkels (CDA), Jacoline Kool (Volt), Rien van den Hoek (UtrechtNu!), Yvonne Hessel (Utrecht Solidair), Jan Baijens (Partij voor de Dieren) en Titus Stam (PvdA)	Wethouder Maatoug zegt toe in de Q2-raadsbrief over mogelijkheden ontheffingen voor Catharijnesingel voor gehandicapten tevens in te gaan op de vergrijzingstrend.	Wethouder Maatoug	Mobiliteit	30-06-2025		
900	Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte 16-01-2025 12. Raadsbrief Uitvoeringsprogramma oeverpark Rondje Stadseiland 2024-2026	College onderzoekt mogelijkheden voor het plaatsen van waarschuwingsborden en komt hierop terug in brief over voortgang rondje Stadseiland in Q2 2025.	Wethouder Voortman	Groen	30-06-2025		
899	Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte 16-01-2025 9. Stand van zaken	College organiseert op korte termijn een vertrouwelijke sessie over het contract en	Wethouder Maatoug	Mobiliteit	31-03-2025	20251103: vertrouwelijke technische sessie over contractuele afspraken is gehouden op 11 maart 2025	11-03-2025

TOEZEGGINGEN EN MOTIELIJST COMMISSIE MOBILITTEIT, GROEN EN OPENBARE RUIMTE 20 MAART 2025

ID	Agendapunt	Toezegging	Portefeuillehouder	Beleidsveld	Deadline	Stand van zaken openbaar	Datum afdoening
	verbeteringen parkeerapp en vergunningensysteem	samenwerking met de leverancier					
898	Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte 16-01-2025 9. Stand van zaken verbeteringen parkeerapp en vergunningensysteem	College komt Q1 2025 met een raadsbrief met informatie en een planning van de leverancier over technische mogelijkheden van de parkeerapp. In deze brief komt ook een inschatting van de haalbaarheid van de opties die door de commissieleden zijn gesuggereerd En wordt ingegaan op de mogelijkheden voor korting mantelzorgers	Wethouder Maatoug	Mobiliteit	31-03-2025		
897	Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte 16-01-2025 8. Fietsparkeren bij stations	College komt in Q2 2025 met een raadsbrief waarin wordt onder meer ingegaan op: -	Wethouder Maatoug	Mobiliteit	30-06-2025		

TOEZEGGINGEN EN MOTIELIJST COMMISSIE MOBILITTEIT, GROEN EN OPENBARE RUIMTE 20 MAART 2025

ID	Agendapunt	Toezegging	Portefeuillehouder	Beleidsveld	Deadline	Stand van zaken openbaar	Datum afdoening
		fietsparkeerplekken voor mensen met een beperking - ontheffing voor mensen met fysieke beperking - lijst met locaties die onderzocht zijn voor nieuwe fietsparkeerplekken - fietsparkeren Vaartsche Rijn… - Parkeerplekken Bakfietsen					
896	Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte 16-01-2025 7. Raadsbrief Programma van Eisen Bestemming Catharijnesingel	College komt in Q2 2025 met een brief over gehandicaptenparkeer plekken en ontheffingen op privaat terrein	Wethouder Maatoug	Mobiliteit	30-06-2025		
895	Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte 16-01-2025 7.	Met CMU wordt besproken hoe de economische effecten	Wethouder Maatoug	Mobiliteit	15-04-2025	20251103 tussenbericht: gesprekken met CMU lopen.	

TOEZEGGINGEN EN MOTIELIJST COMMISSIE MOBILITTEIT, GROEN EN OPENBARE RUIMTE 20 MAART 2025

ID	Agendapunt	Toezegging	Portefeuillehouder	Beleidsveld	Deadline	Stand van zaken openbaar	Datum afdoening
	Raadsbrief Programma van Eisen Bestemming Catharijnesingel	van de knip kunnen worden meegenomen en deze krijgen vervolgens een plek in de evaluatie.					
868	Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte 05-12-2024 7. Raadsvoorstel Uitgangspunten voor de samenwerking met keldereigenaren bij het herstel kelders in het wervengebied	College komt met een beleidskader voor aankoop van werfkelders uiterlijk in Q4 2025	Wethouder Streefland	Wervengebied	31-12-2025		
867	Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte 05-12-2024 7. Raadsvoorstel Uitgangspunten voor de samenwerking met keldereigenaren bij het herstel kelders in het wervengebied	In de voortgangsrapportage van april 2025 met een voortgangsrapportage is onder meer aandacht voor risico's, aantallen eigenaren die wel en niet meedoen,	Wethouder Streefland	Wervengebied	30-04-2025		

TOEZEGGINGEN EN MOTIELIJST COMMISSIE MOBILITTEIT, GROEN EN OPENBARE RUIMTE 20 MAART 2025

ID	Agendapunt	Toezegging	Portefeuillehouder	Beleidsveld	Deadline	Stand van zaken openbaar	Datum afdoening
		mogelijkheden nadeelcompensatie ondernemers en meer inzicht in hoe we het begrip “herstel” goed kunnen definiëren. Ook wordt dan weer een technische sessie aangeboden.					
852	Gemeenteraad 14-11-2024 21. Raadsvoorstel Beleidsnota Stadswater	M485 Betrek gebruikers bij besluitvorming over openbare ruimte en waterlocaties	Wethouder Schilderman	Openbare ruimte	14-02-2025		
849	Gemeenteraad 14-11-2024 7. Actuele moties	M437 Red Amelisweerd	Wethouder Van Hooijdonk	Mobiliteit	14-02-2025	20250108 Actieve lobby loopt.	
846	Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte 24-10-2024 1. Opening en mededeling	College komt in Q1 2025 met een brief waarin wordt ingegaan op de oplossing voor parkeren voor onder andere politieagenten ivm de invoering van betaald parkeren per 1	Wethouder Van Hooijdonk	Mobiliteit	31-03-2025	20250108 Gaat mee in Uitvoeringsprogramma IBP (Q1 2025 naar de raad)	

TOEZEGGINGEN EN MOTIELIJST COMMISSIE MOBILITTEIT, GROEN EN OPENBARE RUIMTE 20 MAART 2025

ID	Agendapunt	Toezegging	Portefeuillehouder	Beleidsveld	Deadline	Stand van zaken openbaar	Datum afdoening
		mei 2025 in Kanaleneiland.					
833	Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte 17-10-2024 7. Raadsvoorstel Beleidsnota Stadswater	College komt uiterlijk Q2 2025 terug op Merwedekanaal	Wethouder Schilderman	Markten en havens	30-06-2025		
832	Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte 17-10-2024 7. Raadsvoorstel Beleidsnota Stadswater	College komt met uitvoeringsplan gezond water in Q1 2025	Wethouder Schilderman	Markten en havens	31-03-2025		
831	Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte 17-10-2024 7. Raadsvoorstel Beleidsnota Stadswater	College komt in 2025 terug op de invulling van de leges, met oordeel over wenselijkheid om te komen tot 100% dekking van leges	Wethouder Schilderman	Markten en havens	30-06-2025		
830	Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte 17-10-2024 7. Raadsvoorstel Beleidsnota Stadswater	College komt Q1 2025 met uitkomsten van zwemwateronderzoek	Wethouder Schilderman	Markten en havens	31-03-2025		

TOEZEGGINGEN EN MOTIELIJST COMMISSIE MOBILITTEIT, GROEN EN OPENBARE RUIMTE 20 MAART 2025

ID	Agendapunt	Toezegging	Portefeuillehouder	Beleidsveld	Deadline	Stand van zaken openbaar	Datum afdoening
807	Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte 19-09-2024 10. Raadsvoorstel Rekenkamerrapport: Vergroening, van droom naar daad	Het college komt in de bomenbrief van Q1 2025 terug op procedures voor versnellen vellen en vervangen van bomen en de mogelijkheden voor eventueel het uitvoeren van een pilot hiervoor.	Wethouder Voortman	Groen	31-03-2025		
797	Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte 20-06-2024 3. Raadsvoorstel Jaarstukken 2023	In de jaarstukken van 2024 komt het college terug op bankjes in de gemeente	Wethouder Schilderman	Openbare ruimte	14-04-2025		
793	Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte 18-04-2024 7. Voortgangsrapportage programma Mobiliteit en voortgang programma verkeersveiligheid	In de voortgangsrapportage van het najaar worden de volgende zaken opgenomen: - Gegevens over dieren, indien deze dan beschikbaar zijn. - Informatie over	Wethouder Van Hooijdonk	Mobiliteit	30-11-2024	20241127 Gaat mee in Voortgangsrapportage Mobiliteit (Q1 2025 naar de raad)	

TOEZEGGINGEN EN MOTIELIJST COMMISSIE MOBILITTEIT, GROEN EN OPENBARE RUIMTE 20 MAART 2025

ID	Agendapunt	Toezegging	Portefeuillehouder	Beleidsveld	Deadline	Stand van zaken openbaar	Datum afdoening
		evaluatie 30 km/h in A'dam en hoe we hier in Utrecht mee om willen gaan - Informatie over busvervoer					
792	Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte 21-03-2024 9. Raadsbrief Alternatief tracébesluit Ring Utrecht	Het college komt uiterlijk in Q4 2024 met een beschouwing op het meenemen van brede welvaart in de afwegingen.	Wethouder Van Hooijdonk	Mobiliteit	31-12-2024	20250108 De door PU en GU opgestelde rapportages (inclusief publiekssamenvatting) over ARU zijn vormgegeven met brede welvaart als uitgangspunt. Zie hiervoor ARU (alternatiefringutrecht.nl)	
791	Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte 21-03-2024 9. Raadsbrief Alternatief tracébesluit Ring Utrecht	College werkt de impact van NRU op het aantal bomen uit en informeert de raad hierover bij de volgende stap in het kader van NRU, uiterlijk Q3 2024	Wethouder Van Hooijdonk	Mobiliteit	01-10-2024	20250108 Tussenbericht: We informeren de raad hierover in de eerste helft van 2025. 20240916: De nadere studie naar NRU, zoals aangekondigd in de raadsbrief van 14 maart 2024, heeft langer geduurd. We informeren de raad naar verwachting in Q4.	

TOEZEGGINGEN EN MOTIELIJST COMMISSIE MOBILITTEIT, GROEN EN OPENBARE RUIMTE 20 MAART 2025

ID	Agendapunt	Toezegging	Portefeuillehouder	Beleidsveld	Deadline	Stand van zaken openbaar	Datum afdoening
790	Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte 21-03-2024 7. Raadsvoorstel Wijziging van de Verordening Parkeerbelasting 2024	College komt in Q4 2024 met een bereikbaarheidstoets	Wethouder Van Hooijdonk	Mobiliteit	31-12-2024	20241127 In de raadsbrief Parkeervergunningen van 8 oktober 2024 vermeld dat dit wordt meegenomen in het Uitvoeringsprogramma Invoeren betaald parkeren in Q1 2025	
788	Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte 21-03-2024 7. Raadsvoorstel Wijziging van de Verordening Parkeerbelasting 2024	College komt in Q3 2024 met een uitvoeringsprogramma , waarin onder meer aandacht voor communicatie en gesprek met werkgevers	Wethouder Van Hooijdonk	Mobiliteit	01-10-2024	10 februari 2025: wordt meegenomen in uitvoeringsprogramma invoeren betaald parkeren zoals vermeld in de brief over het vergunningensysteem van 8 oktober 2024	
785	Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte 15-02-2024 8. Baas in eigen groen	In Q1 2025 komt een raadsbrief over voortgang van het zelfbeheer	Wethouder Schilderman	Openbare ruimte	31-03-2025		
784	Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte 15-02-2024 8. Baas in eigen groen	Het college neemt in de volgende bomenbrief (Q4) op hoe de gemeente aan inwoners laat weten dat het wijkbureau er	Wethouder Voortman	Groen	03-02-2025		

ID	Agendapunt	Toezegging	Portefeuillehouder	Beleidsveld	Deadline	Stand van zaken openbaar	Datum afdoening
		is om mensen mee te nemen in zelfbeheer voor groen					
626	Gemeenteraad 18-01-2024 23. Raadsvoorstel Ruimtelijk Toekomstperspectief Zuidpoort	M53 Verkeersveiligheid en toegankelijkheid voorop, geen shared space bij Zuidpoort	Wethouder Van Hooijdonk	Mobiliteit	18-04-2024	120324 Tussenbericht: toezegging wordt verwerkt in het ontwerp. 100924 Gaat mee in Voorlopig Ontwerp (2025).	
628	Gemeenteraad 07-12-2023 27. Tussentijdse besluitvorming Stadswater	Wethouder Schilderman zal de raad per brief informeren over de kosten van een extra zwemlocatie, mocht er een afvallen.	Wethouder Schilderman	Markten en havens	07-03-2024	20241127: De raad wordt naar verwachting in Q1 2025 geïnformeerd over de uitkomsten van de zwemwateronderzoeken. Daarbij zal deze motie worden meegenomen.	
600	Gemeenteraad 07-12-2023 27. Tussentijdse besluitvorming Stadswater	M460 Verlies het stadsstrand niet uit het oog	Wethouder Schilderman	Markten en havens	07-03-2024	20241127: De raad wordt naar verwachting in Q1 2025 geïnformeerd over de uitkomsten van de zwemwateronderzoeken. Daarbij zal deze motie worden meegenomen.	
599	Gemeenteraad 07-12-2023 27. Tussentijdse	M459 Richtlijnen onderzoek zwemwater	Wethouder Schilderman	Markten en havens	07-03-2024	20241127: De raad wordt naar verwachting in Q1 2025	

ID	Agendapunt	Toezegging	Portefeuillehouder	Beleidsveld	Deadline	Stand van zaken openbaar	Datum afdoening
	besluitvorming Stadswater					geïnformeerd over de uitkomsten van de zwemwateronderzoeken. Daarbij zal deze motie worden meegenomen.	
290	Gemeenteraad 02-02-2023 24. Raadsvoorstel Zienswijze Kadernota 2024 Recreatieschap Stichtse Groenlanden	M24 Maak 'Aandacht voor ondernemerschap' concreet	Wethouder Voortman	Groen	20-06-2025	20240130 De wethouder heeft dit in het bestuur van het recreatieschap onder de aandacht gebracht. Nadere informatie volgt bij het 4-jarig uitvoeringsplan. Staatsbosbeheer heeft aangegeven dat dit plan naar verwachting medio 2025 gereed is.	30-01-2024
121	Gemeenteraad 10-03-2022 27. Raadsvoorstel Eerste stappen schaalsprong OV/Alternatief verbreding A27	M105 Mobiliteitsonderzoek ontsluiting Rijnenburg	Wethouder Van Hooijdonk	Mobiliteit	16-06-2022	20230905 Dit wordt Q1 2024. De beantwoording van de motie wordt gekoppeld aan het product Programmatisch vertrekpunt Rijnenburg. Deel 1 zie raadsbrief Invulling coalitieakkoord gebiedsontwikkeling Rijnenburg en mobiliteitsonderzoek	

TOEZEGGINGEN EN MOTIELIJST COMMISSIE MOBILITTEIT, GROEN EN OPENBARE RUIMTE 20 MAART 2025

ID	Agendapunt	Toezegging	Portefeuillehouder	Beleidsveld	Deadline	Stand van zaken openbaar	Datum afdoening
						ontsluiting Rijnenburg van 21 oktober 2022. Deel 2, resultaten verdiepend onderzoek volgt tweede helft 2023 20241127 Deel 2 zie raadsbrief Programmatische Verkenning Rijnenburg van 20 september 2024	
105	Gemeenteraad 27-01-2022 12. Raadsvoorstel Verordening kabels en leidingen, wijziging APV en legesverordening	M06 Een visie op bodemleven	Wethouder Schilderman	Openbare ruimte	30-06-2023	Deze toezegging wordt verwerkt in de beleidsnota Ondergrond. Naar verwachting komt deze voor behandeling in de raad in Q2 2025.	
106	Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte 16-12-2021 6. Raadsvoorstel vaststelling IPvE/FO Maliebaan	Niet alleen aantal auto's te monitoren maar ook wachttijd en de raad daarover te informeren (2023 jaar na nieuw ontwerp).	Wethouder Van Hooijdonk	Mobiliteit	14-07-2023	20230905 Monitoring start niet eerder dan 2026, namelijk 1 jaar na oplevering herinrichting Maliebaan. We starten dit jaar wel nog met een nulmeting. 20240910 De nulmeting heeft plaatsgevonden. Monitoring start niet eerder dan 2026, namelijk 1 jaar na oplevering herinrichting Maliebaan.	

TOEZEGGINGEN EN MOTIELIJST COMMISSIE MOBILITTEIT, GROEN EN OPENBARE RUIMTE 20 MAART 2025

ID	Agendapunt	Toezegging	Portefeuillehouder	Beleidsveld	Deadline	Stand van zaken openbaar	Datum afdoening
56	Gemeenteraad 15-07-2021 17. Raadsvoorstel Programmaplan Wervengebied	M288 Geest uit de fles - kijk wat wel kan met spook- en weeskelders	Wethouder Streefland	Wervengebied	16-12-2021		
55	Gemeenteraad 15-07-2021 17. Raadsvoorstel Programmaplan Wervengebied	M287 Werk wel met functies in Programmaplan Wervengebied	Wethouder Streefland	Wervengebied	16-12-2021		
18	Gemeenteraad 16-07-2020 12. Kaderbrief 2020	M258 Reserveren voor de toekomst van de Wal- en Kluismuren.	Wethouder Streefland	Wervengebied	31-05-2022		
1	Gemeenteraad 05-12-2019 17. Raadsvoorstel Nota Dierenwelzijn	M455 Verbeter Vissenwelzijn	Wethouder Voortman	Dierenwelzijn	31-12-2025	20231219 Een stand van zaken is op 28-10-2023 meegegaan met Verzamelbrief stand van zaken en afhandeling diverse toezeggingen en moties Dierenwelzijn (Kenmerk: 11871225). 20241003 We starten gesprekken komende periode 2024/2025 met de AUHV gesprekken over de nieuwe visrechtovereenkomst. We streven er naar in q42025 dat afgerond te hebben.	

TOEZEGGINGEN EN MOTIELIJST COMMISSIE MOBILITTEIT, GROEN EN OPENBARE RUIMTE 20 MAART 2025

LIJST AANGENOMEN MOTIES COMMISSIE MOBILITEIT, GROEN EN OPENBARE RUIMTE 20 MAART 2025

Datum	Onderwerp	Status	Indiener(s)	Portefeuille-houder	Beleidsveld	Deadline	Stand van zaken openbaar	Datum afdoening
23-01-2025	M33 Hondenvoorzieningen naar een acceptabel niveau	Motie aangenomen	Stylianou, N. (Nadia) (D66)	Wethouder Voortman	Groen	30-09-2025		
23-01-2025	M34 Hondendagopvang als waardevolle voorziening	Motie aangenomen	Stylianou, N. (Nadia) (D66)	Wethouder Voortman	Groen	23-04-2025		
14-11-2024	M489 Goed verantwoorden begint bij goede indicatoren	Motie aangenomen	Passier, C.E. (Charlotte) (Volt)	Wethouder Schilderman	Markten en havens	31-08-2025		
07-11-2024	M414 Verbeter de ‘parkeervergunning onderwijs’	Motie aangenomen	Vasters, J. (Joost) (D66)	Wethouder Van Hooijdonk	Mobiliteit	07-02-2025		
26-09-2024	M402 gezondheidscentrum Marco Pololaan	Motie aangenomen	Ramaker, M.F. (Margreet) (VVD)	Wethouder Schilderman	Openbare ruimte	26-12-2024	3/3/2025: Terugkoppeling op M402 gezondheidscentrum Marco Pololaan wordt verwerkt in de voorgangsbrief aanpak bijplaatsingen. De planning is om deze raadsbrief te versturen gelijktijdig met de publicatie van de VJN2025.	

LIJST AANGENOMEN MOTIES COMMISSIE MOBILITEIT, GROEN EN OPENBARE RUIMTE 20 MAART 2025

Datum	Onderwerp	Status	Indiener(s)	Portefeuille-houder	Beleidsveld	Deadline	Stand van zaken openbaar	Datum afdoening
26-09-2024	M385 Bescherm de oevervegetatie (tegen de impact van jaagpad en steiger)	Motie aangenomen	Sasbrink, A. (Anne) (Partij voor de Dieren)	Wethouder Voortman	Groen	26-12-2024		
11-07-2024	M364 Denk andersom: Denk eerst aan mensen met een beperking	Motie aangenomen	Bosch, D. (David) (UtrechtNu!)	Wethouder Schilderman	Openbare ruimte	11-10-2024		
11-07-2024	M318 Help de bij met uitsluitend biologisch geteelde bollen en zaden	Motie aangenomen	Sasbrink, A. (Anne) (Partij voor de Dieren)	Wethouder Schilderman	Openbare ruimte	11-10-2024	20241128: afgedaan met raadsbrief Groen, Dierenwelzijn en Openbare Ruimte verzamelbrief Q4 2024 van 28 november 2024	28-11-2024
27-06-2024	M297 Heel Utrecht 30kmu	Motie aangenomen	Vasters, J. (Joost) (D66)	Wethouder Van Hooijdonk	Mobiliteit	31-03-2025	20250108: Afgedaan middels Raadsbrief versnellen 30 km aanpak van 3 december 2024 20240910: Eind september zijn resultaten Amsterdam beschikbaar en scherpen wij onze Plan van Aanpak aan. Wij informeren Raad eind 2024 over de voor- en nadelen van	03-12-2024

LIJST AANGENOMEN MOTIES COMMISSIE MOBILITEIT, GROEN EN OPENBARE RUIMTE 20 MAART 2025

Datum	Onderwerp	Status	Indiener(s)	Portefeuille-houder	Beleidsveld	Deadline	Stand van zaken openbaar	Datum afdoening
							versnelde invoer van 30 km/u.	
27-06-2024	M245 Geleidestroken vrijhouden	Motie aangenomen	Graaf, R. van der (Rik) (ChristenUnie)	Wethouder Van Hooijdonk	Mobiliteit	27-09-2024	20250312: Afgedaan middels Raadsbrief terugkoppeling moties Neude van 5 februari 2025 20241127 update volgt in raadsbrief Voortgangsrapportage Mobiliteit (Q1 2025) 20240910: Handelen we af via brief over fietsparkeren binnenstad in Q4 2024.	
25-04-2024	M181 Noordelijke Randweg Utrecht	Motie aangenomen	Dekkers, F. (Fred) (GroenLinks)	Wethouder Van Hooijdonk	Mobiliteit	01-07-2024	202411274 Vermeld in brief 25 oktober 2024 over ARU en uitkomsten BO MIRT en LO van 12 november 2024 20240910: Oproep uit motie richting regering en ander genoemde partijen loopt via diverse gesprekken in najaar 2024, in communicatie rondom BO MIRT (oktober) wordt dit meegenomen.	08-01-2025

LIJST AANGENOMEN MOTIES COMMISSIE MOBILITEIT, GROEN EN OPENBARE RUIMTE 20 MAART 2025

Datum	Onderwerp	Status	Indiener(s)	Portefeuille-houder	Beleidsveld	Deadline	Stand van zaken openbaar	Datum afdoening
25-04-2024	M174 Biodiversiteit bij zelfbeheer	Motie aangenomen	Sasbrink, A. (Anne) (Partij voor de Dieren)	Wethouder Schilderman	Openbare ruimte	28-06-2024		
25-04-2024	M170 Kom tot een oplossing met de politie	Motie aangenomen	Graaf, R. van der (Rik) (ChristenUnie)	Wethouder Van Hooijdonk	Mobiliteit	20-12-2024	240910 Wordt opgenomen in plan invoeren betaald parkeren (begin 2025).	
25-04-2024	M171 Weer pick-ups en SUV's uit Utrechtse straten	Motie aangenomen	Graaf, R. van der (Rik) (ChristenUnie)	Wethouder Van Hooijdonk	Mobiliteit	18-09-2024	20250312: Afgedaan middels raadsbrief Voortgangsrapportage programma Duurzame Mobiliteit najaar 2024 van 4 februari 2025. 20250108 Volgt in VGR Mobiliteit najaar 2024 (Q1 2025 naar de raad) 240910 Wordt meegenomen in raadsbrief Q4 2024.	
25-04-2024	M166 Bereikbaar Utrecht	Motie aangenomen	Passier, C.E. (Charlotte) (Volt)	Wethouder Van Hooijdonk	Mobiliteit	20-12-2024	20241127 Wordt opgenomen in het uitvoeringsprogramma IBP en volgt in Q1 2025	
01-04-2024	M180 Alternatief Ring Utrecht	Motie aangenomen	Dekkers, F. (Fred) (GroenLinks)	Wethouder Van Hooijdonk	Mobiliteit	01-06-2024	20241127 update in raadsbrief weerlegging onjuistheden kamerbrief	

LIJST AANGENOMEN MOTIES COMMISSIE MOBILITEIT, GROEN EN OPENBARE RUIMTE 20 MAART 2025

Datum	Onderwerp	Status	Indiener(s)	Portefeuille-houder	Beleidsveld	Deadline	Stand van zaken openbaar	Datum afdoening
							alternatief ring Utrecht van 20 november 2024 20240910: De Technische Briefing voor leden van de Tweede Kamer d.d. 27 maart 2024, waar we als regio het Alternatief hebben toegelicht, was een openbare aangelegenheid.	
07-12-2023	M457 Doorgaan met onderzoek zwemlocaties	Motie aangenomen	Stylianou, N. (Nadia) (D66)	Wethouder Schilderman	Markten en havens	07-03-2024		
07-12-2023	M465 Toepassen Utrecht Standaard Toegankelijk	Motie aangenomen	Alblas, K. (Kirsten) (ChristenUnie)	Wethouder Schilderman	Markten en havens	07-03-2024	29-aug-24: Deze motie is in de beleidsnota Stadswater geïntegreerd middels een toegevoegde verbetermogelijkheid 7.8 Nieuwe openbare op- en afstapplekken voor passagiersboten toegankelijk maken voor minder valide gebruikers (conform het beleid Utrecht Standaard Toegankelijk). De beleidsnota Stadswater is op 2 juli	04-07-2024

LIJST AANGENOMEN MOTIES COMMISSIE MOBILITEIT, GROEN EN OPENBARE RUIMTE 20 MAART 2025

Datum	Onderwerp	Status	Indiener(s)	Portefeuille-houder	Beleidsveld	Deadline	Stand van zaken openbaar	Datum afdoening
							vastgesteld door het college en aangeboden aan de raad.	
07-12-2023	M437 Houd Terwijde in beweging	Motie aangenomen	Bosch, D. (David) (UtrechtNu!)	Wethouder Van Hooijdonk	Mobiliteit		20240527: Motie is afgehandeld met de Raadsbrief Uitvoering moties en toezegging NS-stations van 17-04-2024. Hierin staat het resultaat van het overleg met NS 20240313: Beantwoording verwacht in Q2 2024.	27-05-2024
09-11-2023	M396 Openbare huiskamer	Motie aangenomen	Stylianou, N. (Nadia) (D66)	Wethouder Schilderman	Openbare ruimte	09-05-2024	Werkzaamheden zijn voor zomer 24 uitgevoerd. Zie raadsbrief herinrichting Paardenveld (verplaatsbaar meubilair) van 19 juni 2024	
09-11-2023	M394 Verlies Amelisweerd niet uit het oog!	Motie aangenomen	Vasters, J. (Joost) (D66)	Wethouder Van Hooijdonk	Mobiliteit	09-05-2024	20240910: Afgedaan, december 2023 is de het Alternatief door de gedeputeerde van de provincie Utrecht en de wethouder van de gemeente Utrecht, met steun van de omliggende gemeenten,	

Datum	Onderwerp	Status	Indiener(s)	Portefeuille-houder	Beleidsveld	Deadline	Stand van zaken openbaar	Datum afdoening
							aangeboden aan de Minister. De raad is hier gelijktijdig per brief over geïnformeerd. De regio blijft zich, sowieso tot dat de minister een besluit heeft genomen, inzetten voor het Alternatief.	
02-11-2023	M366 Bediening station Leidsche Rijn te laag	Motie aangenomen	Hoonte, G. te (Gertjan) (VVD)	Wethouder Van Hooijdonk	Mobiliteit	02-02-2024	20240527: In de Raadsbrief Uitvoering moties en toezegging NS-stations van 17-4-2024 staat het resultaat van het overleg met de NS. Verzoek om deze motie af te doen.	
02-11-2023	M348 Alles op alles voor betere parkeerapp en goede alternatieven	Motie aangenomen	Pagter, M. de (Marijn) (VVD)	Wethouder Van Hooijdonk	Mobiliteit	02-02-2024	20241127 Gaat mee in Uitvoeringsplan Invoeren Betaald parkeren van Q1 2025. 20240527: Stand van zaken staat in de raadsbrief Parkeerapp bezoekersvergunning van 24 november 2023 en in de raadsbrief Stand van zaken verbeteringen parkeerapp van	

LIJST AANGENOMEN MOTIES COMMISSIE MOBILITEIT, GROEN EN OPENBARE RUIMTE 20 MAART 2025

Datum	Onderwerp	Status	Indiener(s)	Portefeuille-houder	Beleidsveld	Deadline	Stand van zaken openbaar	Datum afdoening
							14 februari 2024. 20240910: Stand van zaken is gedeeld in raadsbrief sept 2024.	
02-11-2023	M346 Versneld invoeren betaald parkeren in Voordorp vanwege parkeerdruk	Motie aangenomen	Dekkers, F. (Fred) (GroenLinks)	Wethouder Van Hooijdonk	Mobiliteit	02-02-2024	20240527: Betaald parkeren is ingevoerd op 1 mei 2024. 20240313: De planning is om het betaald parkeren in te voeren per 1 mei 2024	27-05-2024
02-11-2023	M354 Laat de steigerdoeken een springplank zijn	Motie aangenomen	Oudejans, A.T. (Annemarijn) (Student&Starter)	Wethouder Schilderman	Openbare ruimte	30-06-2024		
02-11-2023	M351 Alcoholreclames uit de openbare ruimte	Motie aangenomen	Heuven, M. van (Maarten) (Partij voor de Dieren)	Wethouder Schilderman	Openbare ruimte	02-11-2024		
02-11-2023	M344 Uitfaseren lichtmastreclame	Motie aangenomen	Claasen, F. (Fred) (GroenLinks)	Wethouder Schilderman	Openbare ruimte	02-11-2024		
02-11-2023	M353 Verban gokreclames	Motie aangenomen	Zweth, R. van der (Rick) (PvdA)	Wethouder Schilderman	Openbare ruimte	02-11-2024		

LIJST AANGENOMEN MOTIES COMMISSIE MOBILITEIT, GROEN EN OPENBARE RUIMTE 20 MAART 2025

Datum	Onderwerp	Status	Indiener(s)	Portefeuille-houder	Beleidsveld	Deadline	Stand van zaken openbaar	Datum afdoening
06-07-2023	M239 Verkeersveiligheid ook voor dieren	Motie aangenomen	Heuven, M. van (Maarten) (Partij voor de Dieren)	Wethouder Voortman	Mobiliteit	01-01-2024	20240110: Deze motie zal in Q3 2024 worden meegenomen in de rapportage verkeersveiligheid. 20240910: Hier wordt tweemaal per jaar over gerapporteerd. Dit is opgenomen in de VGR Bereikbaarheid (juli 2024). Daarnaast wordt hierover gerapporteerd in de raadsbrief voortgang verkeersveiligheid betreft de tweede helft van het jaar. Daarmee is de motie afgedaan.	
22-06-2023	M147 Toevoegen extra groen en bomen aan de Alexander Numankade	Motie aangenomen	Passier, C.E. (Charlotte) (Volt)	Wethouder Van Hooijdonk	Mobiliteit	22-09-2023	20241127 Raad wordt in geïnformeerd in Q1 met de vaststelling van het VO. 20240313: De raad wordt hierover in Q2 2024 geïnformeerd bij vrijgave van het VO voor reactie. 20240910: De raad wordt	

LIJST AANGENOMEN MOTIES COMMISSIE MOBILITEIT, GROEN EN OPENBARE RUIMTE 20 MAART 2025

Datum	Onderwerp	Status	Indiener(s)	Portefeuille-houder	Beleidsveld	Deadline	Stand van zaken openbaar	Datum afdoening
							geïnformeerd bij vaststelling Voorlopig Ontwerp (Q4 2024)	
02-02-2023	M03 Bomen en geen stompjes op het Vredenburg	Motie aangenomen	Hessel, Y.H. (Yvonne) (Utrecht Solidair) Heuven, M. van (Maarten) (Partij voor de Dieren) Nolten, S.J. (Stevie) (BIJ1) Zwanenberg, P. (Pepijn) (GroenLinks) Dijkstra, G.J. (Gert) (EenUtrecht) Passier, C.E. (Charlotte) (Volt)	Wethouder Schilderman	Openbare ruimte	02-05-2023		15-08-2023
22-12-2022	M400 Invulling parkeerregime Voorveldselaan	Motie aangenomen	Steeg, B. van (Bert) (CDA)	Wethouder Van Hooijdonk	Mobiliteit			

LIJST AANGENOMEN MOTIES COMMISSIE MOBILITEIT, GROEN EN OPENBARE RUIMTE 20 MAART 2025

Datum	Onderwerp	Status	Indiener(s)	Portefeuille-houder	Beleidsveld	Deadline	Stand van zaken openbaar	Datum afdoening
			Vasters, J. (Joost) (D66)					
01-12-2022	M396 Werk niet mee aan greenwashing door Shell	Motie aangenomen	Graaf, R. van der (Rik) (ChristenUnie) Nolten, S.J. (Stevie) (BIJ1) Sasbrink, A. (Anne) (Partij voor de Dieren) Oudejans, A.T. (Annemarijn) (Student&Starter) Heijne, R. (Rachel) (GroenLinks) Dijkstra, G.J. (Gert) (EenUtrecht) Passier, C.E. (Charlotte) (Volt)	Wethouder Voortman	Groen		Op 29 januari 2024 uitgevoerd. De terugkoppeling hierover aan de raad is meegenomen in raadsvoorstel 'Raadsvoorstel Zienswijze Ontwerpbegroting 2024 en Jaarrekening 2022 Recreatieschap Stichtse Groenlanden' 22-6-2023 (Kenmerk: 11163197)	29-01-2024

LIJST AANGENOMEN MOTIES COMMISSIE MOBILITEIT, GROEN EN OPENBARE RUIMTE 20 MAART 2025

Datum	Onderwerp	Status	Indiener(s)	Portefeuille-houder	Beleidsveld	Deadline	Stand van zaken openbaar	Datum afdoening
01-12-2022	M373 Natuurvriendelijke oevers aan de Weerdsingel Oostzijde	Motie aangenomen	Bos, C.H. (Cees) (Stadsbelang Utrecht) Bosch, D. (David) (UtrechtNu!) Dijkstra, G.J. (Gert) (EenUtrecht) Graaf, R. van der (Rik) (ChristenUnie) Oudejans, A.T. (Annemarijn) (Student&Starter) Pagter, M. de (Marijn) (VVD) Passier, C.E. (Charlotte) (Volt) Snippe, L.C. (Lisanne)	Wethouder Van Hooijdonk	Mobiliteit	01-03-2023	20240315: Beantwoord met de raadsbrief Voorlopig Ontwerp Weerdsingel Oostzijde van 14 maart 2024.	15-03-2024

LIJST AANGENOMEN MOTIES COMMISSIE MOBILITEIT, GROEN EN OPENBARE RUIMTE 20 MAART 2025

Datum	Onderwerp	Status	Indiener(s)	Portefeuille-houder	Beleidsveld	Deadline	Stand van zaken openbaar	Datum afdoening
			(Partij voor de Dieren) Sungur, M. (Mahmut) (DENK) Talhaoui, M. (Mohamed) (PvdA) Zwinkels, J.M. (Jantine) (CDA) Nolten, S.J. (Stevie) (BIJ1)					
10-11-2022	M309 Biodiversiteitscrisis	Motie aangenomen	Sasbrink, A. (Anne) (Partij voor de Dieren) Passier, C.E. (Charlotte) (Volt) Heijne, R. (Rachel) (GroenLinks) Graaf, R. van der (Rik)	Wethouder Voortman	Groen		Is afgedaan bij raadsbrief Plan van Aanpak Biodiversiteitscrisis van 20 juni 2023	20-06-2023

LIJST AANGENOMEN MOTIES COMMISSIE MOBILITEIT, GROEN EN OPENBARE RUIMTE 20 MAART 2025

Datum	Onderwerp	Status	Indiener(s)	Portefeuille-houder	Beleidsveld	Deadline	Stand van zaken openbaar	Datum afdoening
			(ChristenUnie) Nolten, S.J. (Stevie) (BIJ1) Sungur, M. (Mahmut) (DENK) Stylianou, N. (Nadia) (D66)					
13-10-2022	M284 Hengelverbod Haarrijnseplas	Motie aangenomen	Snippe, L.C. (Lisanne) (Partij voor de Dieren) Bode, L. (Linda) (Volt) Chirino, C.C. (Bina) (ChristenUnie) Sungur, M. (Mahmut) (DENK) Nolten, S.J. (Stevie) (BIJ1) Bos, C.H. (Cees)	Wethouder Voortman	Dierenwelzijn	31-12-2025	20241003: De raad is geïnformeerd over de voortgang in de verzamelbrief dierenwelzijn van 28 november 2023. We gaan in de komende periode 2024/2025 verder met de gesprekken met de AUHV over de nieuwe visrechtovereenkomst. Wij streven er naar die gesprekken eind q42025 afgerond te hebben. We zijn hierover in gesprek met de AUHV. De raad wordt in Q2	

LIJST AANGENOMEN MOTIES COMMISSIE MOBILITEIT, GROEN EN OPENBARE RUIMTE 20 MAART 2025

Datum	Onderwerp	Status	Indiener(s)	Portefeuille-houder	Beleidsveld	Deadline	Stand van zaken openbaar	Datum afdoening
			(Stadsbelang Utrecht) Dijkstra, G.J. (Gert) (EenUtrecht) Hessel, Y.H. (Yvonne) (Utrecht Solidair) Vermeulen, M.W.C. (Maartje) (GroenLinks) Oudejans, A.T. (Annemarijn) (Student&Starter)				2023 geïnformeerd over de voortgang.	
15-09-2022	M228 Invoeren betaald parkeren Rivierenwijk	Motie aangenomen	Dekkers, F. (Fred) (GroenLinks) Vasters, J. (Joost) (D66) Zweth, R. van	Wethouder Van Hooijdonk	Mobiliteit	30-04-2023	20230905 Is per 1 mei 2023 ingevoerd. 20240201 Afgedaan d.m.v. Raadsbrief Invoeren betaald parkeren van 24 oktober 2023	05-09-2023

LIJST AANGENOMEN MOTIES COMMISSIE MOBILITEIT, GROEN EN OPENBARE RUIMTE 20 MAART 2025

Datum	Onderwerp	Status	Indiener(s)	Portefeuille-houder	Beleidsveld	Deadline	Stand van zaken openbaar	Datum afdoening
			der (Rick) (PvdA) Chirino, C.C. (Bina) (ChristenUnie) Passier, C.E. (Charlotte) (Volt) Oudejans, A.T. (Annemarijn) (Student&Starter) Hessel, Y.H. (Yvonne) (Utrecht Solidair)					
07-07-2022	M158 Houd de lijn vrij	Motie aangenomen	Steeg, B. van (Bert) (CDA) Bosch, D. (David) (PVV)	Wethouder Schilderman	Openbare ruimte			
07-07-2022	M145 informeel zwemwater, veiliger en met minder overlast	Motie aangenomen	Graaf, R. van der (Rik) (ChristenUnie) Bakker, H.	Wethouder Schilderman	Openbare ruimte			

LIJST AANGENOMEN MOTIES COMMISSIE MOBILITEIT, GROEN EN OPENBARE RUIMTE 20 MAART 2025

Datum	Onderwerp	Status	Indiener(s)	Portefeuille-houder	Beleidsveld	Deadline	Stand van zaken openbaar	Datum afdoening
			(Has) (D66) Oudejans, A.T. (Annemarijn) (Student&Starter) Steeg, B. van (Bert) (CDA) Zweth, R. van der (Rick) (PvdA)					
07-07-2022	M146 Zorg voor spreiding van zwemwater over de stad	Motie aangenomen	Al-Saqaff, M.H.J. (Mariam) (VVD) Bosch, D. (David) (PVV) Dijkstra, G.J. (Gert) (EenUtrecht) Graaf, R. van der (Rik) (ChristenUnie) Steeg, B. van (Bert)	Wethouder Schilderman	Openbare ruimte			

LIJST AANGENOMEN MOTIES COMMISSIE MOBILITEIT, GROEN EN OPENBARE RUIMTE 20 MAART 2025

Datum	Onderwerp	Status	Indiener(s)	Portefeuille-houder	Beleidsveld	Deadline	Stand van zaken openbaar	Datum afdoening
			(CDA) Zweth, R. van der (Rick) (PvdA) Oudejans, A.T. (Annemarijn) (Student&Starter)					
10-03-2022	M115 Spelen op schoolpleinen hink, stap, sprong	Motie aangenomen	Gilissen, D.N.E.A. (Dimitri) (VVD) Assen, H. (Hester) (PvdA)	Wethouder Diepeveen	Openbare ruimte	30-12-2022	01-09-2023 Afgedaan met raadsbrief dd 01-09-2023" (met kenmerk 11210996)	01-09-2023
10-03-2022	M106 Rijnenburg in de lobby	Motie aangenomen	Pagter, M. de (Marijn) (VVD) Isik, B. (Bülent) (PvdA) Koppelaar, J. (Jeffrey) (Student&Starter)	Wethouder Van Hooijdonk	Mobiliteit			

LIJST AANGENOMEN MOTIES COMMISSIE MOBILITEIT, GROEN EN OPENBARE RUIMTE 20 MAART 2025

Datum	Onderwerp	Status	Indiener(s)	Portefeuille-houder	Beleidsveld	Deadline	Stand van zaken openbaar	Datum afdoening
10-03-2022	M104 Een duidelijke bebording en bewijzering van de fietsroutes door de binnenstad	Motie aangenomen	Peters, R. (Ralph) (D66) Graaf, R. van der (Rick) (ChristenUnie) Boer, A.H. de (Heleen) (GroenLinks) Zwinkels, J.M. (Jantine) (CDA)	Wethouder Van Hooijdonk	Mobiliteit			
10-03-2022	M108 Liever gelijk lightrail	Motie aangenomen	Boer, A.H. de (Heleen) (GroenLinks) Schilderman, S.E. (Susanne) (D66) Graaf, R. van der (Rick) (ChristenUnie) Isik, B. (Bülent) (PvdA)	Wethouder Van Hooijdonk	Mobiliteit			

LIJST AANGENOMEN MOTIES COMMISSIE MOBILITEIT, GROEN EN OPENBARE RUIMTE 20 MAART 2025

Datum	Onderwerp	Status	Indiener(s)	Portefeuille-houder	Beleidsveld	Deadline	Stand van zaken openbaar	Datum afdoening
10-03-2022	M79 Verbeter verkeersveiligheid ontsluiting Loevenhoutsedijk	Motie aangenomen	Sasbrink, A. (Anne) (Partij voor de Dieren)	Wethouder Verschuure	Mobiliteit	30-06-2022	20250108: Afgedaan middels Raadsbrief Voortgang programma verkeersveiligheid najaar 2024 van 3 december 2024 20242711 Gaat mee in raadsbrief Voortgang programma Verkeersveiligheid (Q1 2025 naar de raad) 20122023: We hebben in juni 2023 een voorlopig ontwerp besproken met bewoners van de Loevenhoutsedijk. Het betreft het doorvoeren van beperkte verbetermaatregelen tbv verkeersveiligheid aan de Loevenhoutsedijk. Suggesties van bewoners zijn waar mogelijk verwerkt in het ontwerp. Als we meer duidelijkheid hebben over de planning nodigen we omwonenden uit definitief ontwerp. Idealiter vindt uitvoering van de	03-12-2024

Datum	Onderwerp	Status	Indiener(s)	Portefeuille-houder	Beleidsveld	Deadline	Stand van zaken openbaar	Datum afdoening
							werkzaamheden plaats in het voorjaar van 2024.	
03-02-2022	M52 Behoud groen langs het spoor	Motie aangenomen	Boer, A.H. de (Heleen) (GroenLinks) Koppelaar, J. (Jeffrey) (Student&Starter) Heuven, M. van (Maarten) (Partij voor de Dieren)	Wethouder Van Hooijdonk	Mobiliteit			
25-11-2021	M430 Geen onderscheid feestdagen bij parkeerbelasting	Motie aangenomen	Boer, A.H. de (Heleen) (GroenLinks) Heuven, M. van (Maarten) (Partij voor de Dieren) Koppelaar, J. (Jeffrey) (Student&Starter) Dekker-	Wethouder Van Hooijdonk	Mobiliteit			

LIJST AANGENOMEN MOTIES COMMISSIE MOBILITEIT, GROEN EN OPENBARE RUIMTE 20 MAART 2025

Datum	Onderwerp	Status	Indiener(s)	Portefeuille-houder	Beleidsveld	Deadline	Stand van zaken openbaar	Datum afdoening
			Abdulaziz, H. (Hind) (D66)					
11-11-2021	M374 Verbod op verkoop levende krabben en kreeften op markten	Motie aangenomen	Heuven, M. van (Maarten) (Partij voor de Dieren) Schipper, T.W. (Tim) (SP)	Wethouder Diepeveen	Markten en havens			
11-11-2021	M375 Op naar een bontvrij Utrecht stap 2	Motie aangenomen	Heuven, M. van (Maarten) (Partij voor de Dieren) Schipper, T.W. (Tim) (SP)	Wethouder Diepeveen	Markten en havens			
16-09-2021	M293 WK Streetfishing niet welkom	Motie aangenomen	Heuven, M. van (Maarten) (Partij voor de Dieren) Virginia, E.C. (Erwin) (GroenLinks) Schipper,	Wethouder Van Hooijdonk	Dierenwelzijn			

LIJST AANGENOMEN MOTIES COMMISSIE MOBILITEIT, GROEN EN OPENBARE RUIMTE 20 MAART 2025

Datum	Onderwerp	Status	Indiener(s)	Portefeuille-houder	Beleidsveld	Deadline	Stand van zaken openbaar	Datum afdoening
			T.W. (Tim) (SP) Sungur, M. (Mahmut) (DENK) Sturkenboom, T. (Tessa) (Student&Starter)					
15-07-2021	M283 Focus op alternatief voor fietsbrug Weerdsluis	Motie aangenomen	Pagter, M. de (Marijn) (VVD) Heuven, M. van (Maarten) (Partij voor de Dieren) Isik, B. (Bülent) (PvdA) Deún, van H. (Henk) (PVV) Oosters, E.L. (Eva) (Student&Starter) Steeg, B.	Wethouder Van Hooijdonk	Mobiliteit			

LIJST AANGENOMEN MOTIES COMMISSIE MOBILITEIT, GROEN EN OPENBARE RUIMTE 20 MAART 2025

Datum	Onderwerp	Status	Indiener(s)	Portefeuille-houder	Beleidsveld	Deadline	Stand van zaken openbaar	Datum afdoening
			van (Bert) (CDA) Wiegant, R. (Ruurt) (SP) Bos, C.H. (Cees) (Stadsbelang Utrecht)					
15-07-2021	M259 Publieksvrije zones voor de Utrechtse biodiversiteit	Motie aangenomen	Sasbrink, A. (Anne) (Partij voor de Dieren) Schipper, T.W. (Tim) (SP)	Wethouder Voortman	Groen	31-05-2023	20231106 Afgedaan met raadsbrief 'Strategie voor groen, stand van zaken' 12-4-2023 (Kenmerk: 9783938).	12-04-2023
15-07-2021	M253 Poen voor opschaling groen	Motie aangenomen	Sturkenboom, T. (Tessa) (Student&Starter) Koning, F. de (Floor) (GroenLinks) Sasbrink, A. (Anne) (Partij voor de	Wethouder Van Hooijdonk	Groen			07-10-2024

LIJST AANGENOMEN MOTIES COMMISSIE MOBILITEIT, GROEN EN OPENBARE RUIMTE 20 MAART 2025

Datum	Onderwerp	Status	Indiener(s)	Portefeuille-houder	Beleidsveld	Deadline	Stand van zaken openbaar	Datum afdoening
			Dieren) Isik, B. (Bülent) (PvdA) Schilderman, S.E. (Susanne) (D66)					
08-07-2021	M146 Overnemen aanbevelingen raadstoets bereikbaarheid	Motie aangenomen	Pagter, M. de (Marijn) (VVD) Dun, C.M. van (Corine) (D66) Virginia, E.C. (Erwin) (GroenLinks) Isik, B. (Bülent) (PvdA) Steeg, B. van (Bert) (CDA) Heuven, M. van (Maarten) (Partij voor	Wethouder Van Hooijdonk	Mobiliteit			

LIJST AANGENOMEN MOTIES COMMISSIE MOBILITEIT, GROEN EN OPENBARE RUIMTE 20 MAART 2025

Datum	Onderwerp	Status	Indiener(s)	Portefeuille-houder	Beleidsveld	Deadline	Stand van zaken openbaar	Datum afdoening
			de Dieren) Abassi, I. el (Ismail) (DENK) Streefland-Driesprong, R. (Rachel) (ChristenUnie) Oosters, E.L. (Eva) (Student&Starter) Schipper, T.W. (Tim) (SP) Deún, van H. (Henk) (PVV) Bos, C.H. (Cees) (Stadsbelang Utrecht)					
22-04-2021	M67 Breed gedragen plan	Motie aangenomen	Pagter, M. de (Marijn) (VVD) Oosters, E.L. (Eva)	Wethouder Van Hooijdonk	Mobiliteit			

LIJST AANGENOMEN MOTIES COMMISSIE MOBILITEIT, GROEN EN OPENBARE RUIMTE 20 MAART 2025

Datum	Onderwerp	Status	Indiener(s)	Portefeuille-houder	Beleidsveld	Deadline	Stand van zaken openbaar	Datum afdoening
			(Student&Starter) Heuven, M. van (Maarten) (Partij voor de Dieren) Isik, B. (Bülent) (PvdA) Steeg, B. van (Bert) (CDA) Wiegant, R. (Ruurt) (SP) Deún, van H. (Henk) (PVV) Bos, C.H. (Cees) (Stadsbelang Utrecht) Abassi, I. el (Ismail) (DENK)					

LIJST AANGENOMEN MOTIES COMMISSIE MOBILITEIT, GROEN EN OPENBARE RUIMTE 20 MAART 2025

Datum	Onderwerp	Status	Indiener(s)	Portefeuille-houder	Beleidsveld	Deadline	Stand van zaken openbaar	Datum afdoening
22-04-2021	M69 verstedelijkingsfonds	Motie aangenomen	Weistra, T.IJ.W. (Thijs) (GroenLinks) Isik, B. (Bülent) (PvdA) Oosters, E.L. (Eva) (Student&Starter) Streefland-Driesprong, R. (Rachel) (ChristenUnie) Schilderman, S.E. (Susanne) (D66)	Wethouder Van Hooijdonk	Mobiliteit			
04-02-2021	M27 Behoud Parkeerplaatsen ventweg Cartesiusweg	Motie aangenomen	Pagter, M. de (Marijn) (VVD) Schilderman, S.E.	Wethouder Van Hooijdonk	Mobiliteit			

LIJST AANGENOMEN MOTIES COMMISSIE MOBILITEIT, GROEN EN OPENBARE RUIMTE 20 MAART 2025

Datum	Onderwerp	Status	Indiener(s)	Portefeuille-houder	Beleidsveld	Deadline	Stand van zaken openbaar	Datum afdoening
			(Susanne) (D66) Schipper, T.W. (Tim) (SP) Deún, van H. (Henk) (PVV) Koppelaar, J. (Jeffrey) (Student&Starter) Steeg, B. van (Bert) (CDA) Bos, C.H. (Cees) (Stadsbelang Utrecht)					
03-12-2020	M435 Onderzoek doen naar toekomst OV Utrecht	Motie aangenomen	Deún, van H. (Henk) (PVV)	Wethouder Van Hooijdonk	Mobiliteit			
03-12-2020	M433 Geluidhinder A12 Hoograven	Motie aangenomen	Schipper, T.W. (Tim) (SP) Waveren, A. van	Wethouder Van Hooijdonk	Mobiliteit			

LIJST AANGENOMEN MOTIES COMMISSIE MOBILITEIT, GROEN EN OPENBARE RUIMTE 20 MAART 2025

Datum	Onderwerp	Status	Indiener(s)	Portefeuille-houder	Beleidsveld	Deadline	Stand van zaken openbaar	Datum afdoening
			(Sander) (CDA) Isik, B. (Bülent) (PvdA) Koppelaar, J. (Jeffrey) (Student&Starter) Heuven, M. van (Maarten) (Partij voor de Dieren) Pagter, M. de (Marijn) (VVD)					
03-12-2020	M387 Geen zesjescultuur wij willen een 7 scoren op de kwaliteit van de openbare ruimte	Motie aangenomen	Isik, B. (Bülent) (PvdA) Schilderman, S.E. (Susanne) (D66) Sturkenboom, T. (Tessa)	Wethouder Diepeveen	Openbare ruimte			

LIJST AANGENOMEN MOTIES COMMISSIE MOBILITEIT, GROEN EN OPENBARE RUIMTE 20 MAART 2025

Datum	Onderwerp	Status	Indiener(s)	Portefeuille-houder	Beleidsveld	Deadline	Stand van zaken openbaar	Datum afdoening
			(Student&Starter) Zwinkels, J.M. (Jantine) (CDA)					
26-11-2020	M342 Teleurstelling en onbegrip over Tracébesluit verbreding A27	Motie aangenomen	Weistra, T.IJ.W. (Thijs) (GroenLinks) Streefland-Driesprong, R. (Rachel) (ChristenUnie) Schilderman, S.E. (Susanne) (D66) Koppelaar, J. (Jeffrey) (Student&Starter) Heuven, M. van (Maarten) (Partij voor de Dieren)	Wethouder Van Hooijdonk	Mobiliteit			

LIJST AANGENOMEN MOTIES COMMISSIE MOBILITEIT, GROEN EN OPENBARE RUIMTE 20 MAART 2025

Datum	Onderwerp	Status	Indiener(s)	Portefeuille-houder	Beleidsveld	Deadline	Stand van zaken openbaar	Datum afdoening
			Schipper, T.W. (Tim) (SP) Isik, B. (Bülent) (PvdA)					
01-10-2020	M294 Veilig naar buiten	Motie aangenomen	Ferket, J. (Jony) (D66) Zweth, R. van der (Rick) (PvdA) Koppelaar, J. (Jeffrey) (Student&Starter) Heuven, M. van (Maarten) (Partij voor de Dieren) Waveren, A. van (Sander) (CDA) Boer, A.H. de (Heleen) (GroenLinks)	Wethouder Diepeveen	Openbare ruimte			

LIJST AANGENOMEN MOTIES COMMISSIE MOBILITEIT, GROEN EN OPENBARE RUIMTE 20 MAART 2025

Datum	Onderwerp	Status	Indiener(s)	Portefeuille-houder	Beleidsveld	Deadline	Stand van zaken openbaar	Datum afdoening
			Gilissen, D.N.E.A. (Dimitri) (VVD) Sungur, M. (Mahmut) (DENK)					
17-09-2020	M281 Toegankelijke recreatieterreinen	Motie aangenomen	Schipper, T.W. (Tim) (SP) Oosters, E.L. (Eva) (Student&Starter) Deún, van H. (Henk) (PVV) Isik, B. (Bülent) (PvdA) Bos, C.H. (Cees) (Stadsbelang Utrecht) Hoonte, G. te (Gertjan) (VVD) Zwinkels, J.M.	Wethouder Van Hooijdonk	Groen			

LIJST AANGENOMEN MOTIES COMMISSIE MOBILITEIT, GROEN EN OPENBARE RUIMTE 20 MAART 2025

Datum	Onderwerp	Status	Indiener(s)	Portefeuille-houder	Beleidsveld	Deadline	Stand van zaken openbaar	Datum afdoening
			(Jantine) (CDA) Schilderman, S.E. (Susanne) (D66)					
19-12-2019	M484 Trillingen in kaart	Motie aangenomen	Schilderman, S.E. (Susanne) (D66) Wijmenga, J. (Jan) (ChristenUnie) Pagter, M. de (Marijn) (VVD) Heuven, M. van (Maarten) (Partij voor de Dieren) Bos, C.H. (Cees) (Stadsbelang Utrecht) Isik,	Wethouder Van Hooijdonk	Mobiliteit			

LIJST AANGENOMEN MOTIES COMMISSIE MOBILITEIT, GROEN EN OPENBARE RUIMTE 20 MAART 2025

Datum	Onderwerp	Status	Indiener(s)	Portefeuille-houder	Beleidsveld	Deadline	Stand van zaken openbaar	Datum afdoening
			B. (Bülent) (PvdA) Deún, van H. (Henk) (PVV) Waveren, A. van (Sander) (CDA)					
05-12-2019	M456 Red een dier in de Nota Dierenwelzijn	Motie aangenomen	Deún, van H. (Henk) (PVV)	Wethouder Van Hooijdonk	Dierenwelzijn			
17-10-2019	M306 Westraven als echt knooppunt	Motie aangenomen	Schilderman, S.E. (Susanne) (D66) Isik, B. (Bülent) (PvdA) Homan, T. (Tim) (Student&Starter) Weistra, T.IJ.W. (Thijs) (GroenLinks)	Wethouder Van Hooijdonk	Mobiliteit			

LIJST AANGENOMEN MOTIES COMMISSIE MOBILITEIT, GROEN EN OPENBARE RUIMTE 20 MAART 2025

Datum	Onderwerp	Status	Indiener(s)	Portefeuille-houder	Beleidsveld	Deadline	Stand van zaken openbaar	Datum afdoening
17-10-2019	M305 Verstedelijking Lunetten - Koningsweg	Motie aangenomen	Schilderman, S.E. (Susanne) (D66) Isik, B. (Bülent) (PvdA) Pagter, M. de (Marijn) (VVD) Weistra, T.IJ.W. (Thijs) (GroenLinks) Homan, T. (Tim) (Student&Starter)	Wethouder Van Hooijdonk	Mobiliteit			
17-10-2019	M301 Veiligheid Kromme Nieuwegracht kan niet wachten op onderzoek	Motie aangenomen	Hoonte, GJ te (Gertjan) (VVD) Schipper, T.W. (Tim) (SP)	Wethouder Diepeveen	Openbare ruimte			

LIJST AANGENOMEN MOTIES COMMISSIE MOBILITEIT, GROEN EN OPENBARE RUIMTE 20 MAART 2025

Datum	Onderwerp	Status	Indiener(s)	Portefeuille-houder	Beleidsveld	Deadline	Stand van zaken openbaar	Datum afdoening
18-07-2019	M264 Voeg groen toe aan Wolvenplein	Motie aangenomen	Esch, E.M. van (Eva) (Partij voor de Dieren) Zwanenberg, P. (Pepijn) (GroenLinks)	Wethouder Diepeveen	Groen			
11-07-2019	M174 80 kilometer per uur op de hele Utrechtse Ring	Motie aangenomen	Heuven, M. van (Maarten) (Partij voor de Dieren) Schilderman, S.E. (Susanne) (D66) Weistra, T.IJ.W. (Thijs) (GroenLinks)	Wethouder Van Hooijdonk	Mobiliteit			
11-07-2019	M163 Groen van bijzaak naar standaard werkwijze	Motie aangenomen	Wijmenga, J. (Jan) (ChristenUnie) Virginia, E.C. (Erwin) (GroenLinks)	Wethouder Van Hooijdonk	Groen			

LIJST AANGENOMEN MOTIES COMMISSIE MOBILITEIT, GROEN EN OPENBARE RUIMTE 20 MAART 2025

Datum	Onderwerp	Status	Indiener(s)	Portefeuille-houder	Beleidsveld	Deadline	Stand van zaken openbaar	Datum afdoening
			Hoonte, GJ te (Gertjan) (VVD) Esch, E.M. van (Eva) (Partij voor de Dieren) Schipper, T.W. (Tim) (SP) Isik, B. (Bülent) (PvdA) Schilderman, S.E. (Susanne) (D66)					
11-07-2019	M144 Onderzoek fietssnelweg van Amsterdam naar Utrecht	Motie aangenomen	Schilderman, S.E. (Susanne) (D66) Schipper, T.W. (Tim) (SP) Waveren, A. van (Sander)	Wethouder Van Hooijdonk	Mobiliteit			

LIJST AANGENOMEN MOTIES COMMISSIE MOBILITEIT, GROEN EN OPENBARE RUIMTE 20 MAART 2025

Datum	Onderwerp	Status	Indiener(s)	Portefeuille-houder	Beleidsveld	Deadline	Stand van zaken openbaar	Datum afdoening
			(CDA) Weistra, T.IJ.W. (Thijs) (GroenLinks) Wijmenga, J. (Jan) (ChristenUnie) Heuven, M. van (Maarten) (Partij voor de Dieren) Homan, T. (Tim) (Student&Starter)					
21-02-2019	M12 Inzage Integisrapport	Motie aangenomen	Bos, C.H. (Cees) (Stadsbelang Utrecht) Heuven, M. van (Maarten) (Partij voor de Dieren) Homan, T.	Wethouder Van Hooijdonk	Mobiliteit			

LIJST AANGENOMEN MOTIES COMMISSIE MOBILITEIT, GROEN EN OPENBARE RUIMTE 20 MAART 2025

Datum	Onderwerp	Status	Indiener(s)	Portefeuille-houder	Beleidsveld	Deadline	Stand van zaken openbaar	Datum afdoening
			(Tim) (Student&Starter) Wijmenga, J. (Jan) (ChristenUnie) Zweth, R. van der (Rick) (PvdA)					
21-02-2019	M5 Die (wens)ballon gaat niet op!	Motie aangenomen	Heuven, M. van (Maarten) (Partij voor de Dieren) Isik, B. (Bülent) (PvdA) Bos, C.H. (Cees) (Stadsbelang Utrecht) Oosters, E.L. (Eva) (Student&Starter) Schipper, T.W. (Tim)	Wethouder Diepeveen	Openbare ruimte			

LIJST AANGENOMEN MOTIES COMMISSIE MOBILITEIT, GROEN EN OPENBARE RUIMTE 20 MAART 2025

Datum	Onderwerp	Status	Indiener(s)	Portefeuille-houder	Beleidsveld	Deadline	Stand van zaken openbaar	Datum afdoening
			(SP) Sungur, M. (Mahmut) (DENK) Virginia, E.C. (Erwin) (GroenLinks) Wijmenga, J. (Jan) (ChristenUnie)					
20-12-2018	M278 Lessen voor grote en complexe projecten	Motie aangenomen	Wijmenga, J. (Jan) (ChristenUnie) Zweth, R. van der (Rick) (PvdA) Homan, T. (Tim) (Student&Starter) Waveren, A. van (Sander) (CDA) Weistra,	Wethouder Van Hooijdonk	Mobiliteit			

LIJST AANGENOMEN MOTIES COMMISSIE MOBILITEIT, GROEN EN OPENBARE RUIMTE 20 MAART 2025

Datum	Onderwerp	Status	Indiener(s)	Portefeuille-houder	Beleidsveld	Deadline	Stand van zaken openbaar	Datum afdoening
			T.IJ.W. (Thijs) (GroenLinks) Schilderman, S.E. (Susanne) (D66)					
08-11-2018	M254 Bomen op de Neude	Motie aangenomen	Bos, C.H. (Cees) (Stadsbelang Utrecht) Deún, van H. (Henk) (PVV) Hoonte, GJ te (Gertjan) (VVD) Isik, B. (Bülent) (PvdA) Sasbrink, A. (Anne) (Partij voor de Dieren) Schipper, T.W. (Tim) (SP) Sungur,	Wethouder Van Hooijdonk	Groen			

LIJST AANGENOMEN MOTIES COMMISSIE MOBILITEIT, GROEN EN OPENBARE RUIMTE 20 MAART 2025

Datum	Onderwerp	Status	Indiener(s)	Portefeuille-houder	Beleidsveld	Deadline	Stand van zaken openbaar	Datum afdoening
			M. (Mahmut) (DENK) Virginia, E.C. (Erwin) (GroenLinks) Zwinkels, J.M. (Jantine) (CDA)					
08-11-2018	M235 Geen oude schoenen weg voordat de nieuwe zijn ingelopen; behoud infra lijn 12	Motie aangenomen	Schipper, T.W. (Tim) (SP) Zweth, R. van der (Rick) (PvdA) Waveren, A. van (Sander) (CDA) Bos, C.H. (Cees) (Stadsbelang Utrecht)	Wethouder Van Hooijdonk	Mobiliteit			
08-11-2018	M234 Flitspalen tegen snelheidsduivels	Motie aangenomen	Bos, C.H. (Cees) (Stadsbelang Utrecht) Isik, B. (Bülent)	Wethouder Van Hooijdonk	Mobiliteit			

LIJST AANGENOMEN MOTIES COMMISSIE MOBILITEIT, GROEN EN OPENBARE RUIMTE 20 MAART 2025

Datum	Onderwerp	Status	Indiener(s)	Portefeuille-houder	Beleidsveld	Deadline	Stand van zaken openbaar	Datum afdoening
			(PvdA) Schie, A.G. van (André) (VVD) Schipper, T.W. (Tim) (SP) Waveren, A. van (Sander) (CDA)					
08-11-2018	M233 Meer ambitie verkeersveiligheid	Motie aangenomen	Bos, C.H. (Cees) (Stadsbelang Utrecht) Isik, B. (Bülent) (PvdA) Schie, A.G. van (André) (VVD) Schipper, T.W. (Tim) (SP) Waveren, A. van (Sander) (CDA)	Wethouder Van Hooijdonk	Mobiliteit			

LIJST AANGENOMEN MOTIES COMMISSIE MOBILITEIT, GROEN EN OPENBARE RUIMTE 20 MAART 2025

Datum	Onderwerp	Status	Indiener(s)	Portefeuille-houder	Beleidsveld	Deadline	Stand van zaken openbaar	Datum afdoening
01-11-2018	M190 Goed informeren over de NRU begint met een goed plan	Motie aangenomen	Bos, C.H. (Cees) (Stadsbelang Utrecht) Homan, T. (Tim) (Student&Starter) Isik, B. (Bülent) (PvdA) Waveren, A. van (Sander) (CDA)	Wethouder Van Hooijdonk	Mobiliteit			
01-11-2018	M189 Vergeet de verkeersveiligheid op het kruispunt Oranjerivierdreef, Einsteindreef en Humberdreef niet	Motie aangenomen	Abassi, I. el (Ismail) (DENK) Bos, C.H. (Cees) (Stadsbelang Utrecht) Deún, van H. (Henk) (PVV) Heuven, M. van (Maarten) (Partij voor	Wethouder Van Hooijdonk	Mobiliteit			

LIJST AANGENOMEN MOTIES COMMISSIE MOBILITEIT, GROEN EN OPENBARE RUIMTE 20 MAART 2025

Datum	Onderwerp	Status	Indiener(s)	Portefeuille-houder	Beleidsveld	Deadline	Stand van zaken openbaar	Datum afdoening
			de Dieren) Homan, T. (Tim) (Student&Starter) Isik, B. (Bülent) (PvdA) Schie, A.G. van (André) (VVD) Schilderman, S.E. (Susanne) (D66) Schipper, T.W. (Tim) (SP) Waveren, A. van (Sander) (CDA) Weistra, T.IJ.W. (Thijs) (GroenLinks) Wijmenga, J. (Jan)					

LIJST AANGENOMEN MOTIES COMMISSIE MOBILITEIT, GROEN EN OPENBARE RUIMTE 20 MAART 2025

Datum	Onderwerp	Status	Indiener(s)	Portefeuille-houder	Beleidsveld	Deadline	Stand van zaken openbaar	Datum afdoening
			(ChristenUnie)					
01-11-2018	M188 Boter bij de vis deel II	Motie aangenomen	Abassi, I. el (Ismail) (DENK) Bos, C.H. (Cees) (Stadsbelang Utrecht) Deún, van H. (Henk) (PVV) Isik, B. (Bülent) (PvdA) Schie, A.G. van (André) (VVD) Schilderman, S.E. (Susanne) (D66) Waveren, A. van (Sander) (CDA)	Wethouder Van Hooijdonk	Mobiliteit			

LIJST AANGENOMEN MOTIES COMMISSIE MOBILITEIT, GROEN EN OPENBARE RUIMTE 20 MAART 2025

Datum	Onderwerp	Status	Indiener(s)	Portefeuille-houder	Beleidsveld	Deadline	Stand van zaken openbaar	Datum afdoening
01-11-2018	M187 Fiets 'm d'r langs	Motie aangenomen	Homan, T. (Tim) (Student&Starter) Isik, B. (Bülent) (PvdA) Schilderman, S.E. (Susanne) (D66) Weistra, T.IJ.W. (Thijs) (GroenLinks) Wijmenga, J. (Jan) (ChristenUnie)	Wethouder Van Hooijdonk	Mobiliteit			
07-06-2018	M79 Internationale dienstreizen tot 750 km per trein	Motie aangenomen	Heijne, R. (Rachel) (GroenLinks) Heuven, M. van (Maarten) (Partij voor de Dieren)	Wethouder Van Hooijdonk	Mobiliteit			

LIJST AANGENOMEN MOTIES COMMISSIE MOBILITEIT, GROEN EN OPENBARE RUIMTE 20 MAART 2025

Datum	Onderwerp	Status	Indiener(s)	Portefeuille-houder	Beleidsveld	Deadline	Stand van zaken openbaar	Datum afdoening
			Koning, M.A. (Maarten) (D66) Schipper, T.W. (Tim) (SP)					
17-07-2014	M77 Gebruik dierproefvrije en biologische afbreekbare schoonmaakmiddelen	Motie aangenomen	Regt, M. de (Marlene) (GroenLinks) Esch, E.M. van (Eva) (Partij voor de Dieren) Menke, S. (Steven) (Student & Starter)	Wethouder Geldof	Dierenwelzijn			
17-07-2014	M76 Inventarisatie budget dierenwelzijn	Motie aangenomen	Schipper, T.W. (Tim) (SP) Uringa, G.J. (Jolande) (ChristenUnie) Esch, E.M. van (Eva)	Wethouder Jansen	Dierenwelzijn			

LIJST AANGENOMEN MOTIES COMMISSIE MOBILITEIT, GROEN EN OPENBARE RUIMTE 20 MAART 2025

Datum	Onderwerp	Status	Indiener(s)	Portefeuille-houder	Beleidsveld	Deadline	Stand van zaken openbaar	Datum afdoening
			(Partij voor de Dieren) Kleuver J.A. (Arjan) (D66) Bos, C.H. (Cees) (Stadsbelang Utrecht) Menke, S. (Steven) (Student & Starter) Bouazani, K. (Gadiza) (PvdA)					
	M01 stop de hangmatbureaucratie	Motie aangenomen	Waveren, A. van (Sander) (CDA) Oosters, E.L. (Eva) (Student&Starter) Schilderman, S.E.	Wethouder Diepeveen	Openbare ruimte			

LIJST AANGENOMEN MOTIES COMMISSIE MOBILITEIT, GROEN EN OPENBARE RUIMTE 20 MAART 2025

Datum	Onderwerp	Status	Indiener(s)	Portefeuille-houder	Beleidsveld	Deadline	Stand van zaken openbaar	Datum afdoening
			(Susanne) (D66) Hoonte, GJ te (Gertjan) (VVD) Isik, B. (Bülent) (PvdA) Bos, C.H. (Cees) (Stadsbelang Utrecht) Wijmenga, J. (Jan) (ChristenUnie) Schipper, T.W. (Tim) (SP)					

Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte

Dossiernummer	4482
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	20 maart 2025
Agendapunt	7
Titel	Raadsvoorstel Wijziging Havenverordening Utrecht, maximaal aantal personen per vaartuig
ID	4702
Behandelend ambtenaar	Leonard van den Houten
Telefoon	030 2860344
E-mail	l.van.den.houten@utrecht.nl
Datum collegebesluit	
Geocodering	
Thema	
Portefeuillehouder	Wethouder Schilderman
Beleidsveld	Markten en havens
Referendabel	Ja
Reden niet referendabel	
Raadsadviseur (lijst)	
Behandelvoorstel	
Resultaat commissiebehandeling	
Resultaat raadsbehandeling	

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte	13 februari 2025
Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte	**20 maart 2025**
Gemeenteraad	27 maart 2025

Voorgesteld besluit

Gemeente Utrecht

Voorstel aan de gemeenteraad

Wijziging Havenverordening Utrecht, maximaal aantal personen per vaartuig

Beleidsveld	Markten en Havens
Organisatieonderdeel	Stadsbedrijven
Opsteller	Lucas Versantvoort
Kenmerk	30106120
Vergaderdatum Raad	Volgt
Referendabel	Ja
Geheim	Nee

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

1. Het besluit tot wijziging van de Havenverordening Utrecht vast te stellen met als belangrijkste wijzigingen:
   a. Het toevoegen van een verbod om een maximaal aantal personen per vaartuig te overschrijden, met uitzondering van vaartuigen die beschikken over een exploitatievergunning;
   b. De mogelijkheid van een ontheffing van het verbod in bijzondere situaties en bij vergunde evenementen.

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Samenvatting

Gedurende het vaarseizoen 2024 hebben omwonenden en andere gebruikers van het water veel overlast ondervonden van vaartuigen met grote groepen opvarenden. De aanpak van deze passagiersvaart en de daarmee gepaard gaande overlast wordt bemoeilijkt doordat het niet eenvoudig is om te bewijzen dat sprake is van bedrijfsmatig vervoer en daarmee van een vergunningplicht. Met de voorgestelde wijziging van de Havenverordening kunnen toezichthouders volstaan met het tellen van het aantal personen dat zich op een vaartuig bevindt en daarmee overlast voor zijn en beperken. De maatregel helpt ook bij het tegengaan van bedrijfsmatige passagiersvaart zonder exploitatievergunning. Met deze werkwijze wordt aangesloten bij landelijke regelgeving en de werkwijze zoals die ook in Amsterdam van toepassing is.

Context

Aanleiding

In het afgelopen vaarseizoen zagen wij ons in toenemende mate geconfronteerd met vaartuigen, over het algemeen open sloepen afkomstig uit andere steden, met grote aantallen (meerdere tientallen) passagiers aan boord. Deze grote groepen veelal feestende mensen zorgen voor verschillende vormen van overlast op en langs het water: geluid, afval, her en der geparkeerde fietsen, alcoholgebruik, wildplassen en beschadiging van het groen. De impact van deze overlast voor omwonenden en andere gebruikers van het water is groot. De vaartuigen blijken in meerderheid niet te beschikken over een exploitatievergunning voor het bedrijfsmatig vervoer van personen. Ook voldoen deze boten vaak niet aan de milieu- en veiligheidseisen die voor de vergunde passagiersvaart gelden.

Juridische context

De voorgestelde maatregel vereist een wijziging in de Havenverordening Utrecht. Op grond van artikel 147 Gemeentewet is de raad bevoegd om de verordening vast te stellen. Op grond van artikel 156 Gemeentewet kan de raad het college de bevoegdheid geven om nadere regels vast te stellen. In het eerste lid van het aan de verordening toe te voegen artikel is deze bevoegdheid geregeld voor het vaststellen van het exacte maximale aantal personen per vaartuig.

Tegen de wijziging in de Havenverordening (algemeen verbindend voorschrift) is geen bezwaar en beroep mogelijk. Ook tegen de nadere regel is geen bezwaar en beroep mogelijk.

Met de bepaling in de Havenverordening Utrecht en bijbehorende Nadere regel kan de gemeente toezien en handhaven op overschrijding van het maximaal aantal personen per vaartuig, dat niet beschikt over een exploitatievergunning. Met deze eenvoudige regel is de overlast beter handhaafbaar: toezichthouders kunnen volstaan met het tellen van het aantal personen dat zich op een vaartuig bevindt. Handhaving geschiedt via de bestuursrechtelijke procedure van een last onder dwangsom (waarschuwen - voornemen tot last onder dwangsom - last onder dwangsom).

Het college stelt in een nadere regel het maximaal aantal personen per vaartuig vast op dertien, zijnde twaalf passagiers en een schipper (zie de informatieve bijlage ‘Concept Nadere regel paragraaf 2.5 Havenverordening Utrecht, maximaal aantal personen per vaartuig‘). Met het aantal van 12 passagiers is aansluiting gezocht bij landelijke wet- en regelgeving (Binnenvaartbesluit en Binnenvaartregeling), waarin met het oog op de veiligheid ook een onderscheid wordt gemaakt tussen vaartuigen bestemd of gebruikt voor vervoer van meer dan twaalf passagiers. Het aantal sluit ook aan bij de definities die wij in de Havenverordening hanteren voor de verschillende categorieën vaartuigen die in aanmerking komen voor een exploitatievergunning. Bij het bedrijfsmatig vervoer van meer dan 12 passagiers is sprake van een passagiersschip. Omwille van de eenduidigheid sluiten wij in deze nadere regel aan bij dit aantal.

Ook Amsterdam hanteert het aantal van maximaal 12 passagiers per vaartuig. Het aantal van 12 passagiers is, met het oog op het veroorzaken van overlast, beduidend lager dan de tientallen passagiers die wij nu aantreffen op vaartuigen.

Beslistermijn

Om de tijdens het vaarseizoen 2024 ervaren overlast van vaartuigen (zonder exploitatievergunning) met grote groepen passagiers aan boord in het vaarseizoen 2025 voor te zijn en effectiever te kunnen

beperken, is een tijdige wijziging van de Havenverordening nodig. Voor een tijdige inwerkingtreding van de regeling voor het vaarseizoen 2025 is besluitvorming eind maart in de raad noodzakelijk. Met toepassing van de referendumverordening is de regeling dan vanaf begin mei van kracht.

Beoogd effect
Met het stellen van een maximaal aantal personen per vaartuig kunnen wij overlast voor omwonenden en andere gebruikers van het water en de oever, veroorzaakt door grote aantallen opvarenden op een vaartuig, effectiever voorkomen en beperken: toezichthouders kunnen volstaan met het tellen van het aantal personen dat zich op een vaartuig bevindt.

Eerdere besluitvorming en informatievoorziening aan de raad
Havenverordening Utrecht, vastgesteld op 25 juni 2015

Beslispunten, Argumenten en Kanttekeningen/Risico's

Beslispunt	
1	Het besluit tot wijziging van de Havenverordening Utrecht vast te stellen met als belangrijkste wijzigingen: a. Het toevoegen van een verbod om een maximaal aantal personen per vaartuig te overschrijden, met uitzondering van vaartuigen die beschikken over een exploitatievergunning; b. De mogelijkheid van een ontheffing van het verbod in bijzondere situaties en bij vergunde evenementen.
Argumenten	
1.1	Met deze bepaling kan de overlast van grote aantallen passagiers op een vaartuig en bedrijfsmatige passagiersvaart zonder exploitatievergunning effectiever worden voorkomen en beperkt.
	De aanpak van overlast door passagiers van niet-vergunde passagiersvaart wordt tot nu toe bemoeilijkt omdat het niet eenvoudig is aan te tonen dat sprake is van vervoer tegen betaling (in plaats van vervoer van vrienden en/of familie) en daarmee van een vergunningplicht. Bij controle geven schipper en opvarenden aan allen vrienden of familie te zijn en dat er geen sprake is van bedrijfsmatig vervoer. Met de mogelijkheid om in een nadere regel een maximum aan het aantal passagiers te stellen, kunnen toezichthouders volstaan met het tellen van het aantal personen dat zich op het vaartuig bevindt. Voor het constateren van een overtreding is dan niet van belang of de vaarbeweging tegen betaling plaatsvindt. Wanneer er zich meer dan 12 passagiers aan boord bevinden, dient het vaartuig over een exploitatievergunning te beschikken. Met deze werkwijze wordt aangesloten bij landelijke regelgeving en de werkwijze zoals die ook in Amsterdam van toepassing is.
1.2	Met deze bepaling wordt recht gedaan aan exploitanten van passagiersschepen die wel over een vergunning beschikken en daartoe aan milieu- en veiligheidseisen voldoen.
	Om bedrijfsmatig te mogen exploiteren met een vaartuig in de gemeente Utrecht is op grond van de Havenverordening Utrecht een exploitatievergunning nodig. Om in aanmerking te komen voor een vergunning moet het vaartuig emissievrij zijn. Bij bedrijfsmatig vervoer van meer dan 12 passagiers moet het passagiersschip bovendien, op grond van landelijke regelgeving, beschikken over een certificaat van onderzoek. In dit certificaat staat onder andere hoeveel passagiers er maximaal op het betreffende schip aanwezig mogen zijn. Ook worden er eisen gesteld aan veiligheid voor passagiers en bemanning. De vervoerders zonder vergunning frustreren het gelijke speelveld en het vertrouwen van ondernemers die wél beschikken over een exploitatievergunning én daarmee voldoen aan geldende wet- en regelgeving.

1.3	Met de mogelijkheid van een ontheffing kan in bijzondere situaties zonder exploitatievergunning met meer dan het vastgestelde maximaal aantal passagiers gevaren worden.
	Er zijn situaties en gelegenheden denkbaar waarin eigenaren van een recreatievaartuig met een grotere groep vrienden en/of familie in Utrecht willen varen. De nieuwe regeling beperkt de omvang van de groep. Gelet op de overlast voor omwonenden en andere gebruikers van het water en met het oog op de veiligheid op het water vinden wij de beperking van het aantal passagiers goed uitlegbaar. Het belang van het voorkomen en beperken van overlast weegt zwaarder dan het belang van de (incidentele) recreant die met een grote groep passagiers in Utrecht rondvaart. In bijzondere situaties kunnen wij ontheffing verlenen van het maximaal aantal.
1.4	Met de mogelijkheid van een in de evenementenvergunning geïntegreerde ontheffing kunnen bij evenementen op het water meer dan het vastgestelde maximaal aantal passagiers op een vaartuig aanwezig zijn en worden extra administratieve en financiële lasten voor de organisator voorkomen.
	Bij vergunde evenementen, waar activiteiten met vaartuigen met grotere groepen passagiers onderdeel uitmaken van de vergunning (bijvoorbeeld de Utrecht Pride), is het aanvragen van een specifieke ontheffing niet nodig. De ontheffing van het maximaal aantal passagiers is onderdeel van de evenementenvergunning. Dit geldt alleen wanneer de betreffende activiteiten op het water met de evenementenvergunning zijn toegestaan.
Kanttekeningen/Risico's	
1.1	Met het beperken van het aantal passagiers per vaartuig treffen we ook grotere gezelschappen die geen overlast veroorzaken.
	Het maximeren van het aantal passagiers per vaartuig treft ook de pleziervaart met recreatievaartuigen. Op mooie zomerdagen en bij feestelijke gelegenheden mogen zij niet met meer dan het toegestane aantal vrienden en/of familieleden varen. Het college heeft dit aantal in een concept Nadere regel bepaald op 12 passagiers en 1 schipper. Met het oog op het voorkomen en beperken van overlast én het bevorderen van de veiligheid op het water vinden wij een maximum goed uitlegbaar. In bijzondere gevallen kan een ontheffing worden aangevraagd.

Financiën

Met het oog op de toenemende drukte op het water, de introductie van deze nieuwe regel en de intenties en (nog te realiseren) plannen uit de Beleidsnota stadswater breiden wij de inzet op toezicht en handhaving vanaf het water in 2025 uit. Door herprioritering binnen het Handhavingsprogramma 2025 kunnen wij de capaciteit ten opzichte van 2024 meer dan verdubbelen. Dit betekent dat toezichthouders in 2025 vaker vanaf het water toezicht kunnen houden. In het Handhavingsprogramma 2025, dat wij u naar verwachting in februari kunnen aanbieden, informeren wij u nader over de herprioritering van middelen. Omdat de uitbreiding het resultaat is van herprioritering binnen bestaande middelen zijn er geen financiële consequenties.

Vervolg

Na vaststelling van de Havenverordening Utrecht in uw raad stelt het college de nadere regel definitief vast.

Participatie

De regel tot het vaststellen van een maximaal aantal passagiers per vaartuig is besproken met exploitanten van passagiersschepen met een vergunning en met omwonenden van op- en afstapplaatsen voor (o.a.) passagiersschepen waar veel overlast is ervaren (Oosterkade, Geertebolwerk). Beide belanghebbende partijen tonen zich positief over de regeling: de exploitanten zien een eerlijker speelveld ontstaan, de omwonenden verwachten dat de regeling bijdraagt aan een vermindering van de overlast.

Communicatie
Alle houders van een exploitatievergunning voor passagiersschepen, rondvaart- en verhuurboten als ook die van een ligplaatsvergunning voor een recreatievaartuig worden voor het komende vaarseizoen geïnformeerd over de nieuwe regeling. De regeling wordt ook opgenomen op de vaarkaart met vaarregels en regels voor goed vaargedrag. Deze vaarkaart wordt naar alle ligplaatshouders gestuurd, uitgedeeld bij de sluis en door verhuurbedrijven uitgedeeld aan hun klanten. De regeling zal ook gecommuniceerd worden op de gemeentelijke site.

Referendabel
De Verordening raadgevend referendum gemeente Utrecht is van toepassing.

Bijlagen
Bijlagen besluitvorming
- Besluit tot wijziging Havenverordening Utrecht, maximaal aantal personen per vaartuig

Bijlagen informatief
- Concept Nadere regel paragraaf 2.5 Havenverordening Utrecht, maximaal aantal personen per vaartuig

Besluit tot wijziging van Havenverordening Utrecht, maximaal aantal personen per vaartuig

De raad van de gemeente Utrecht,

- Gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders van <datum invullen>;

Overwegende dat:

- er tijdens de afgelopen zomer gedurende een aantal weken forse overlast op het water is geweest, voornamelijk veroorzaakt door (recreatie)vaartuigen met grote aantallen opvarenden, en:
- deze vaartuigen niet beschikten over een exploitatievergunning voor het bedrijfsmatig vervoer van personen en deze vaartuigen vaak evenmin voldeden aan de veiligheidseisen die voor de vergunde passagiersvaart gelden;
- dit voor een ongelijk speelveld zorgt ten aanzien van de exploitanten met een exploitatievergunning van de gemeente Utrecht;
- hiertegen optreden lastig blijkt in de praktijk;
- om hier beter op in te kunnen spelen een wijziging in de Havenverordening Utrecht nodig is.

Besluit de Havenverordening Utrecht als volgt te wijzigen:

Artikel I

De Havenverordening Utrecht wordt als volgt gewijzigd:

A. Na paragraaf 2.4 wordt een nieuwe paragraaf ingevoegd, luidende:

Paragraaf 2.5 Maximaal aantal personen per vaartuig

Artikel 2.5.1 Verbod overschrijding maximaal aantal personen per vaartuig

1. Het is verboden te varen met een vaartuig waarop meer dan een door het college in een nadere regel vastgesteld aantal personen aanwezig is.

2. Het verbod bedoeld in het eerste lid is niet van toepassing op het gebruik van een vaartuig waarvoor krachtens artikel 2.4.2, eerste lid, een vergunning is verleend.

3. Het college kan ontheffing verlenen van het verbod bedoeld in het eerste lid.

4. Een ontheffing als bedoeld in het derde lid wordt geacht te zijn verleend voor de duur en de plaats waarvoor een evenementenvergunning op grond van artikel 5:31 Algemene plaatselijke verordening Utrecht 2010 is verleend, en voor zover die vergunning is verleend voor activiteiten die een afwijking inhouden van dit artikel.

Artikel II

Dit besluit treedt in werking vijf weken na bekendmaking in het gemeenteblad.

Aldus vastgesteld in de openbare raadsvergadering van <datum invullen>

De burgemeester

Sharon A.M. Dijksma

De griffier,

Miguel Israel

CONCEPT Nadere regel paragraaf 2.5 Havenverordening Utrecht, gemeente Utrecht, maximaal aantal personen per vaartuig

Burgemeester en wethouders van de gemeente Utrecht;

- gelet op artikel 156 Gemeentewet en paragraaf 2.5 van de Havenverordening Utrecht.

Overwegende dat:

- er tijdens de afgelopen zomer gedurende een aantal weken forse overlast op het water is geweest, voornamelijk veroorzaakt door (recreatie)vaartuigen met grote aantallen opvarenden, en:
- deze vaartuigen niet beschikten over een exploitatievergunning voor het bedrijfsmatig vervoer van personen en deze vaartuigen vaak evenmin voldeden aan de veiligheidseisen die voor de vergunde passagiersvaart gelden;
- dit voor een ongelijk speelveld zorgt ten aanzien van de exploitanten met een exploitatievergunning van de gemeente Utrecht;
- hiertegen optreden lastig blijkt in de praktijk;
- om hier beter op in te kunnen spelen een wijziging in de Havenverordening Utrecht nodig is.

Besluiten de volgende nadere regel vast te stellen:

Hoofdstuk 1 Maximaal aantal personen per vaartuig

Artikel 1 Vaststelling maximaal aantal personen per vaartuig

Het aantal personen bedoeld in artikel 2.5.1, eerste lid, van de verordening is dertien (13).

Hoofdstuk 2 Slotbepalingen

Artikel 2 Inwerkingtreding

Deze nadere regel treedt in werking tegelijk met de Havenverordening Utrecht, waarop de nadere regel is gebaseerd.

Artikel 3 Citeertitel

Deze nadere regel wordt aangehaald als Nadere regel paragraaf 2.5 Havenverordening Utrecht, maximaal aantal personen per vaartuig.

CONCEPT

Aldus vastgesteld door burgemeester en wethouders van de gemeente Utrecht, in de vergadering van <datum>

De burgemeester,

Sharon A.M. Dijksma

De secretaris,

Michiel J. Ruis

CONCEPT

Informatieve toelichting bij de Nadere regel paragraaf 2.5 Havenverordening Utrecht, maximaal aantal personen per vaartuig

Algemeen

Benadeling huidige ondernemers

Door de illegale passagiersvaart worden ook de vaarondernemers in Utrecht die wel voldoen aan de gestelde eisen, en een exploitatievergunning hebben benadeeld. Buiten de landelijke eisen die worden gesteld aan het varen met een passagiersschip, is het ook een eis van de gemeente Utrecht om me een emissievrij vaartuig te varen om een exploitatievergunning te krijgen.

Veiligheid op het water

De legale passagiersvaart is verplicht zich aan een aantal landelijk gestelde regels te houden. Deze regels hebben (o.a.) betrekking op de veiligheid van passagiers, en de bemanning. Een recreatievaartuig, ongeacht het aantal passagiers kent deze regels niet. Dit zorgt potentieel voor onveilige situaties met (grote) open vaartuigen volgepakt met passagiers.

Artikelsgewijs

Artikel 1

Illegale passagiersvaart vervoert vaak grote groepen (feestende) mensen die zorgen voor

(geluids)overlast. Ook voldoen deze boten vaak niet aan de veiligheidseisen die voor de vergunde passagiersvaart gelden. De aanpak van illegale passagiersvaart wordt bemoeilijkt doordat het niet eenvoudig is om te bewijzen dat sprake is van vervoer tegen betaling. De impact van deze overtredingen is echter groot. Illegale vervoerders frustreren het gelijke speelveld en schaden het vertrouwen van welwillende ondernemers. Daarbij wordt een groot deel van de overlast veroorzaakt door grote groepen passagiers in open sloepen. De omvang van deze problematiek is van dien aard dat ingrijpende maatregelen noodzakelijk zijn. Met de voorgestelde toevoeging aan de Havenverordening Utrecht is het mogelijk om een maximaal aantal van 12 passagiers te stellen dat op een vaartuig (of object) aanwezig mag zijn.

De grens van 12 opvarenden (exclusief schipper) wordt in landelijke regelgeving (Binnenvaartwet en het Binnenvaartbesluit) ook gebruikt bij het stellen van regels omtrent veiligheid van passagiers.

In de Havenverordening is voor bijzondere situaties en bij vergunde evenementen de mogelijkheid van een ontheffing opgenomen van het verbod van maximaal 13 personen (12 passagiers en een schipper) per vaartuig. Bij vergunde evenementen, waar activiteiten met vaartuigen met grotere groepen passagiers onderdeel uitmaken van de vergunning (bijvoorbeeld de Utrecht Pride), is het aanvragen van een specifieke ontheffing niet nodig. De ontheffing van het maximaal aantal passagiers is onderdeel van de evenementenvergunning. Dit geldt alleen wanneer de betreffende activiteiten op het water met de evenementenvergunning zijn toegestaan.

CONCEPT

Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte

Dossiernummer	4552
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	20 maart 2025
Agendapunt	8
Titel	Beantwoording SV2024 nr 225 over Rondzwervende winkelwagentjes in Terwijde
ID	4774
Behandelend ambtenaar	Rogier ter Hall/Heleen Pel
Telefoon	14030
E-mail	rogier.ter.hall@utrecht.nl/heleen.pel@utrecht.nl
Datum collegebesluit	
Geocodering	
Thema	
Portefeuillehouder	Wethouder Schilderman
Beleidsveld	Openbare ruimte
Referendabel	
Reden niet referendabel	
Raadsadviseur (lijst)	Marjolein Friele/Cie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte
Behandelvoorstel	
Resultaat commissiebehandeling	
Resultaat raadsbehandeling	

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte	20 maart 2025

Voorgesteld besluit

Gemeente Utrecht

BEANTWOORDING SCHRIFTELIJKE RAADSVRAGEN 2024, NUMMER 225

Datum	5 februari 2025
Van	College B&W
Behandeld door	Rogier ter Hall/Heleen Pel
E-mailadres	rogier.ter.hall@utrecht.nl/heleen.pel@utrecht.nl
Kenmerk	30135476
Beleidsveld	Openbare ruimte

Geachte leden van de raad,

Hierbij ontvangt u de beantwoording van de schriftelijke raadsvragen jaargang 2024 nummer 225 van Jantine Zwinkels (CDA) en Mahmut Sungur (Denk) van 23 december 2024 over Rondzwervende winkelwagentjes in Terwijde. De gestelde vragen zijn onderaan bijgevoegd.

Vraag 1
Deelt het college met ons dat dit een ongewenste, rommelige uitstraling geeft van de openbare ruimte in Terwijde?

Antwoord 1
Ja, wij delen de opvatting dat rondzwervende winkelwagentjes zorgen voor een rommelige uitstraling van de openbare ruimte.

Vraag 2
Waar ligt het volgens het college aan, dat deze winkelwagentjes niet worden ingeleverd? Is het dat mensen te lui of onverschillig zijn om de moeite te nemen, is het niet duidelijk aangegeven of speelt er mogelijk iets anders?

Antwoord 2
We zien vooral winkelwagentjes vlakbij parkeerplaatsen. Het geeft de indruk dat mensen na het inladen van de auto niet de moeite nemen om de winkelwagentjes in te leveren op de daarvoor aangewezen plekken, zowel inpandig bij de ingang als op de verzamelpunten buiten.

Vraag 3
Is het nog een idee om extra inzamelplekken in te richten, bijvoorbeeld vlak bij de kleine parkeerplaats zodat de winkelwagentjes daar niet in het hoekje direct vóór de brievenbussen van het appartementencomplex worden geplaatst?

Antwoord 3
De winkelwagentjes zijn eigendom van de supermarkten, zij zijn ook verantwoordelijk voor het inzamelen van de wagentjes. We zullen de suggestie om te gaan kijken naar extra inzamelplekken aan de supermarkten meegeven.

Vraag 4
Is het college al in gesprek met de supermarkten? Zo nee, is zij bereid om dit wel op korte termijn te gaan doen om het in gezamenlijkheid op te lossen? Zo ja, wat is er uit de gesprekken gekomen en wanneer kunnen we positief effect hiervan zien?
Antwoord 4
Ja, ons college is op verschillende manieren in gesprek met de supermarkten. In het KVO overleg (Keurmerk Veilig Ondernemen) van 30 september jl. is het probleem van rondzwervende winkelwagens in Terwijde besproken. De projectleider Veilig Ondernemen heeft na dit overleg alle supermarkten verzocht om te kijken wat hieraan gedaan kan worden.
Begin januari hebben de projectleider Veilig Ondernemen en de wijkadviseur een rondje langs alle ondernemers gemaakt en in de gesprekken met de supermarkten weer het probleem aangekaart. De supermarkten geven aan op de hoogte te zijn van het probleem en regelmatig een rondje te maken om de winkelwagens op te halen. Lastig is dat de bezoekers daarna meteen weer winkelwagens achterlaten waardoor het probleem in stand blijft.
Onze Schone Stad Coaches hebben ook de problematiek van rondzwervende winkelwagens besproken met de supermarkt managers in Terwijde. De managers zijn zich hiervan bewust en proberen waar ze kunnen rondzwervende winkelwagens tegen te gaan.

Vraag 5
Staat het college open voor de oplossing om het muntjes-systeem terug te laten brengen, zodat mensen een ‘incentive’ hebben om hun wagentje weer in te leveren? Of iets vergelijkbaars, zoals een modern retour- of in- en uitchecksysteem?
Antwoord 5
Het inzamelen van de winkelwagentjes is de verantwoordelijkheid van de winkeliers. Het college kan de winkeliers niet opleggen een ander inzamelsysteem te hanteren.

Vraag 6
Ziet het college nog andere inspanningen die verricht kunnen worden, bijvoorbeeld in de vorm van communicatie (positief, normerend, etc.) met als doel om gedrag te veranderen?
Antwoord 6
Zoals aangegeven is het inzamelen van de winkelwagentjes in de eerste plaats de verantwoordelijkheid van de winkeliers. Daarom blijven we eventuele problemen signaleren en blijven we over de problematiek in gesprek met de supermarkten.

Vraag 7
Wat is hierover bekend bij het college, welke mogelijkheden hebben wij hiertoe, vanuit onze rol en verantwoordelijkheid voor de openbare ruimte en het handhaven op hinderlijk gestalde wagentjes, vergelijkbaar met bijvoorbeeld fietsen (die op de blindegeleidelijn geparkeerd staan)?
Antwoord 7
Wij zijn bekend met artikel 4:5a van onze huidige APV. Handhaving op het verbod om winkelwagentjes achter te laten op plaatsen anders dan die daarvoor zijn aangewezen is echter weinig effectief. Dit omdat de pakkans op heterdaad klein is. Daarnaast kunnen we geen prioriteit geven om de beperkte handhavingscapaciteit hierop in te zetten, gezien alle andere taken in de openbare ruimte zoals bijplaatsingen en handhaving op het water.

Vraag 8
Indien die mogelijkheden beperkt zijn, welke aanpassing is dan nodig in de APV of andere wetgeving om hierop te gaan acteren?
Antwoord 8
Wij zien voor nu met een goed gesprek de ondernemers in actie te laten komen om de overlast van hun rondslingerende winkelwagentjes te beperken. De ondernemer heeft immers zelf ook een groot belang bij het terug krijgen van de wagentjes bij de onderneming. Dit leert de ervaring ook. Een stok achter de deur, middels aanpassing van de APV, zien wij vooralsnog niet nodig.

Vraag 9
Is het college bereid om contact op te nemen met gemeente Leiden en na te gaan wat wij daarvan kunnen leren en of wij hun aanpak (deels) kunnen overnemen?
Antwoord 9
Ja, er wordt contact opgenomen met de gemeente Leiden. Uit een korte analyse blijkt dat Leiden inderdaad gebieden heeft aangewezen waar de ondernemer verplicht wordt de rondslingerende winkelwagentjes direct te verwijderen. Op dit moment zijn er geen gebieden aangewezen omdat we zien dat het in gesprek gaan met ondernemers effect lijkt te hebben. Ondernemers hebben ook belang bij het terugkrijgen van de wagen en komen tot nu toe na gesprek in actie om de situatie te verbeteren.

Vraag 10
Oud en nieuw komt eraan en daarvoor vormen deze winkelwagentjes een extra risico. Kan het college toezeggen om in ieder geval ervoor te zorgen dat op oudejaarsavond de wagentjes zijn opgeruimd in samenwerking met de betreffende supermarkten?
Antwoord 10
Onze Schone Stad Coaches hebben de managers van de drie supermarkten vóór oudejaarsavond bezocht en hen gewezen op de rondzwervende winkelwagens. Er zijn extra rondes gemaakt om deze winkelwagens op te halen.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Schriftelijke vragen Rondzwervende winkel-wagentjes in Terwijde

23 december 2024

Vragen:

Hieronder zijn foto’s weergegeven van de problematiek. Onder de foto’s volgen de vragen.













Onlangs ontvingen wij bericht van een inwoner uit Terwijde dat het helemaal misgaat met het aantal rondzwervende winkelwagentjes. Hiervoor heeft hij vele bijkomende problemen opgesomd:

- Het trekt ander **afval** aan;
- Dit is **brandgevaarlijk**, met name rond **oud en nieuw**. De brandleidingen van flatgebouwen worden geblokkeerd. Hulpdiensten kunnen minder goed het winkelcentrum in;
- Het trekt ander ongewenst gedrag aan, zoals **graffiti**;
- Er ontstaan **onveilige verkeerssituaties** doordat winkelwagens de weg oprollen.
- De **nooduitgang van gymzaal** Terwijde en sommige flatgebouwen wordt geblokkeerd.
- Winkelwagens worden tegen **bomen** aangezet waardoor deze beschadigen.
- Winkelwagens worden **tussen auto's** geplaatst waardoor deze beschadigen.

CDA Utrecht is op locatie langsgegaan om in gesprek te gaan en foto's te maken. Samen met Denk Utrecht hebben we volgende vragen:

1) Deelt het college met ons dat dit een ongewenste, rommelige uitstraling geeft van de openbare ruimte in Terwijde?

We zagen vooral winkelwagentjes vlakbij parkeerplaatsen. Het lijkt erop dat mensen na het inladen van de auto de winkelwagentjes niet inleveren op de daarvoor aangewezen plekken, zowel inpandig bij de ingang als op de verzamelpunten buiten.

2) Waar ligt het volgens het college aan, dat deze winkelwagentjes niet worden ingeleverd? Is het dat mensen te lui of onverschillig zijn om de moeite te nemen, is het niet duidelijk aangegeven of speelt er mogelijk iets anders?
3) Is het nog een idee om extra inzamelplekken in te richten, bijvoorbeeld vlakbij de kleine parkeerplaats zodat de winkelwagentjes daar niet in het hoekje direct vóór de brievenbussen van het appartementencomplex worden geplaatst?

De betreffende inwoner heeft ook de drie supermarkten (Albert Heijn, Aldi en Vomar) hierover aangeschreven en het wijkbureau bevraagd. Wij vinden het echt goed dat hij deze stappen al heeft gezet en het heeft o.a. opgeleverd dat Albert Heijn nu regelmatig een rondje maakt om de wagentjes op te ruimen. Bij de andere twee supermarkten lijkt er geen respons te komen.

4) Is het college al in gesprek met de supermarkten? Zo nee, is zij bereid om dit wel op korte termijn te gaan doen om het in gezamenlijkheid op te lossen? Zo ja, wat is er uit de gesprekken gekomen en wanneer kunnen we positief effect hiervan zien?
5) Staat het college open voor de oplossing om het muntjes-systeem terug te laten brengen, zodat mensen een 'incentive' hebben om hun wagentje weer in te leveren? Of iets vergelijkbaars, zoals een modern retour- of in- en uitchecksysteem?
6) Ziet het college nog andere inspanningen die verricht kunnen worden, bijvoorbeeld in de vorm van communicatie (positief, normerend, etc.) met als doel om gedrag te veranderen?

Wij hebben de indruk dat we dit als gemeenteraad ook zouden kunnen afdwingen via de APV (artikel 4:5a)[1] of de Omgevingswet. Zo zouden we het college kunnen oproepen om een gebied aan te wijzen waar de gemeente de winkelwagentjes mag verwijderen of zelfs boetes kan uitdelen aan de supermarkten bij nalatigheid?

7) Wat is hierover bekend bij het college, welke mogelijkheden hebben wij hiertoe, vanuit onze rol en verantwoordelijkheid voor de openbare ruimte en het handhaven op hinderlijk gestalde wagentjes, vergelijkbaar met bijvoorbeeld fietsen (die op de blindegeleidelijn geparkeerd staan)?
8) Indien die mogelijkheden beperkt zijn, welke aanpassing is dan nodig in de APV of andere wetgeving om hierop te gaan acteren?

[1] Zie: *https://lokaleregelgeving.overheid.nl/CVDR318782/26#hoofdstuk_4_artikel_4:5a*

De inwoner stuurde ons ook het voorbeeld door uit de gemeente Leiden, waar het college een aanwijzingsbesluit[2] heeft genomen en hier een grondslag voor hadden gevonden in de Verordening voor de Fysieke Leefomgeving[3].

9) Is het college bereid om contact op te nemen met gemeente Leiden en na te gaan wat wij daarvan kunnen leren en of wij hun aanpak (deels) kunnen overnemen?

Tot slot,

10) Oud en nieuw komt eraan en daarvoor vormen deze winkelwagentjes een extra risico. Kan het college toezeggen om in ieder geval ervoor te zorgen dat op oudejaarsavond de wagentjes zijn opgeruimd in samenwerking met de betreffende supermarkten?

Gesteld door:

- Jantine Zwinkels, CDA Utrecht
- Mahmut Sungur, Denk Utrecht

[2] Zie: *https://lokaleregelgeving.overheid.nl/CVDR675046/1*
[3] Zie: *https://lokaleregelgeving.overheid.nl/CVDR645163/18#hoofdstuk_3_paragraaf_3.4.4_artikel_3.4.4.4*

Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte

Dossiernummer	4551
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	20 maart 2025
Agendapunt	9
Titel	Raadsbrief Meerjarenplanning werkzaamheden met verkeershinder 2025 en 2026
ID	4773
Behandelend ambtenaar	G. Verrijn Stuart
Telefoon	14030
E-mail	g.verrijnstuart@utrecht.nl
Datum collegebesluit	
Geocodering	
Thema	
Portefeuillehouder	Wethouder Maatoug
Beleidsveld	Mobiliteit
Referendabel	
Reden niet referendabel	
Raadsadviseur (lijst)	Marjolein Friele/Cie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte
Behandelvoorstel	
Resultaat commissiebehandeling	
Resultaat raadsbehandeling	

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte	20 maart 2025

Voorgesteld besluit

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

Gemeente Utrecht

Aan de gemeenteraad

Behandeld door	G. Verrijn Stuart	**Datum**	4 februari 2025
		Kenmerk	300834449/250121-gvs
E-mail	g.verrijnstuart@utrecht.nl	**Onderwerp**	Meerjarenplanning van werkzaamheden met grote verkeershinder in 2025 en 2026
Bijlage(n)	6	**Beleidsveld**	mobiliteit

Geachte leden van de raad,

Utrecht werkt continu aan een gezonde, aantrekkelijke en bereikbare stad. We bouwen volop en we verbeteren de openbare ruimte en wegen. We stemmen al deze verschillende werkzaamheden zoveel mogelijk op elkaar af om overlast voor omwonenden, weggebruikers en bedrijven te beperken. Toch krijgt iedereen, van fietser tot vrachtwagenchauffeur, hiermee te maken.

We informeren u jaarlijks in januari over de geplande werkzaamheden met grote verkeershinder. In deze brief informeren we u over de nieuwe planning van werkzaamheden met grote verkeershinder in de komende twee jaar (2025 en 2026).
In onze brief Document Utrecht - Raadsbrief Meerjarenplanning werkzaamheden met verkeershinder 2023 2024 bereikbaarheidsprincipes regisseur.docx - iBabs RIS (bestuurlijkeinformatie.nl) informeerden we u in januari 2023 over onze werkwijze bij het beoordelen en goedkeuren van uitvoeringsplanningen en tijdelijke verkeersmaatregelen voor werkzaamheden met verkeershinder.

Grote verkeershinder is helaas niet te voorkomen
In het afgelopen najaar waren er veel herinrichtings- en onderhoudswerkzaamheden in de stad in uitvoering, deels ook op belangrijke wegen die weggebruikers benutten om met hun auto door de stad of van/naar de (binnen)stad te rijden. Deze werkzaamheden hebben geleid tot grote verkeershinder op deze wegen. We beseffen dat deze verkeershinder vervelend is voor de verkeersdeelnemers. We sturen op diverse manieren op het zoveel mogelijk beperken van de verkeershinder en verwachten dat deze acceptabel zal zijn. We stemmen de uitvoeringsplanningen, omleidingsroutes en tijdelijke verkeersmaatregelen goed op elkaar af om de bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en communicatie in de omliggende gebieden zo goed mogelijk op peil te houden. Verkeershinder is helaas niet te voorkomen.

Met de vele werkzaamheden geven we uitvoering aan de verschillende beleidsplannen voor het verbeteren van de kwaliteit van de openbare ruimte, waaronder het Mobiliteitsplan 2040. We zorgen ervoor dat straten beter worden ingericht met meer ruimte voor voetgangers en fietsers en een betere kwaliteit van de openbare ruimte, waaronder groen. Daarmee verbeteren we ook de bereikbaarheid voor voetgangers, fietsers, openbaar vervoer en automobilisten met een herkomst en/of bestemming in de stad. Met het onderhoud van de weg, riolering en overige kabels en leidingen zorgen we er

zoveel mogelijk voor dat de wegen daarna gedurende lange tijd vrij zijn van werkzaamheden en dat verkeersdeelnemers de wegen daarna gedurende lange tijd goed kunnen gebruiken.

Meerjarenplanning van werkzaamheden met grote verkeershinder in 2025 en 2026
Ook in 2025 zien we relatief veel werkzaamheden met grote verkeershinder, ook op belangrijke wegen in en van/naar de stad. We zien op de hinderkaarten voor 2025 en 2026 vooral in de gebieden Centrum (westzijde), Noordwest, Zuidwest en Zuidoost een aantal grotere projecten met veel verkeershinder. In de volgende gebieden zijn de komende twee jaar veel werkzaamheden met grote verkeershinder gepland:

Gebieden Centrum (westzijde) en Noordwest:
- Vervolg herinrichting Westelijke Stadsboulevard (WSB);
- Aanleg Eneco-warmte transportleiding bij de Sweder van Zuylenweg-Bernhardplein-Adriaan van Bergenstraat. Deze werkzaamheden combineren we met het opnieuw inrichten van deze wegen;
- Herinrichting Amsterdamsestraatweg;
- Herinrichting en verlegging Eneco warmte transportleiding in de Damstraat;
- Herinrichting Lombokplein (2026), gecombineerd met groot onderhoud Graadt van Roggenweg;
- Onderhoud busbaan Vleutenseweg;
- Rioleringswerkzaamheden Omloop en Anton Geesinkstraat;
- Onderhoud Rode Brug;
- Aanpassing weginrichting Loevenhoutsedijk (drempels en instellen 30 km/uur);
- Herinrichting Donaudreef;
- Onderhoud Noordelijke Randweg Utrecht (NRU) (zowel op het gemeentelijke als het provinciale deel) (vanaf de zomer 2025);
- Gebiedsontwikkeling Cartesiusdriehoek;
- Gebiedsontwikkeling Smakkelaarspark. We zorgen dat fietsers de werkzaamheden kunnen passeren;
- Aanpak werfkelders in combinatie met aanpassing van kabels en leidingen bij de werven;
- Bestemming/verkeersknip Catharijnesingel;
- Renovatie deel Hoog Catharijne hoek Smakkelaarskade-Catharijnesingel.

Gebied Zuidwest:
- Herinrichting Jutfaseweg;
- Herinrichting Socrateslaan;
- Aanleg busstrook Europalaan zuid;
- Ontwikkeling Merwedekanaalzone;
- Bouwprojecten rond Croeselaan en Beurskwartier;
- Onderhoud Galecopperbrug (Rijkswaterstaat).

Gebied Zuidoost:
- Onderhoud Universiteitsweg, Archimedeslaan en Pythagoraslaan.

Extra afstemming in deze gebieden tussen werkzaamheden
Het is ingewikkeld als er veel werkzaamheden worden uitgevoerd in een klein gebied. Daarom besteden we in deze gebieden nog meer aandacht aan de afstemming tussen de verschillende partijen (zoals gemeente, nutspartijen en projectontwikkelaars). Dit kan betekenen dat we projecten kunnen uitstellen of werkzaamheden juist samenvoegen. Ook kijken we naar het goed regelen van verkeersstromen via slimme verkeerslichten en informeren we direct betrokkenen over de gevolgen van de werkzaamheden en omleidingsroutes en over alternatieve vormen van vervoer. Zo beperken we de hinder voor bewoners en doorgaand verkeer zoveel mogelijk.

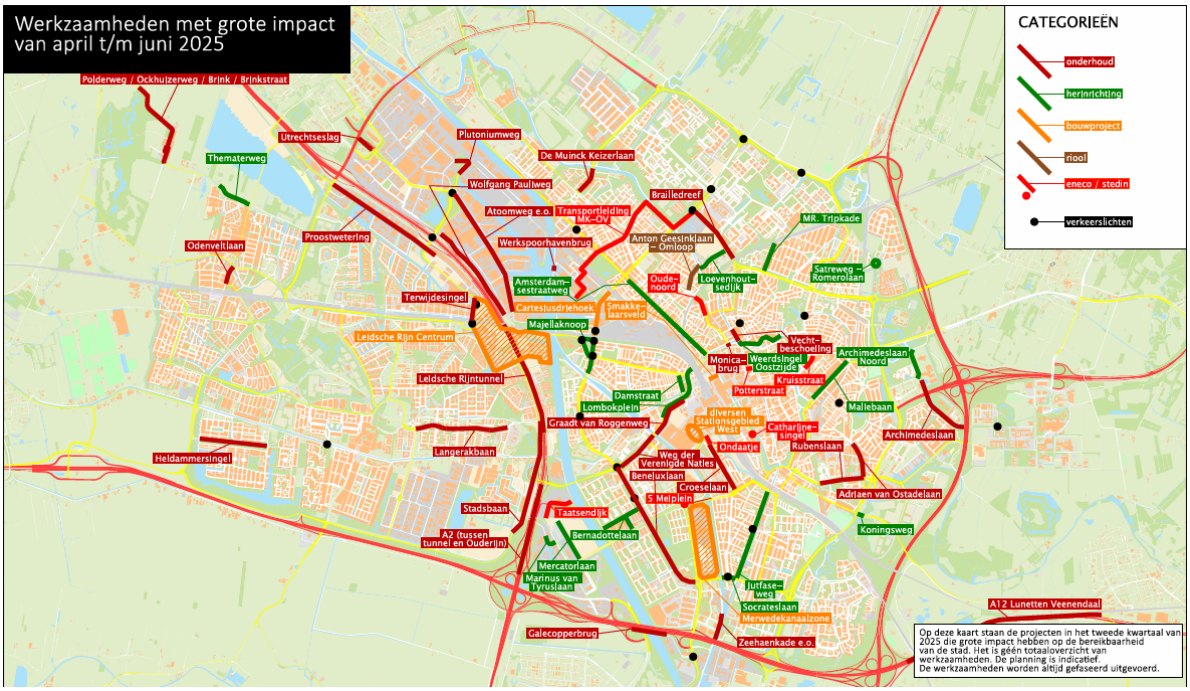
Snelwegring
Rijkswaterstaat (RWS) heeft buiten de snelwegring groot onderhoud gepland op de A12 tussen Lunetten en Veenendaal. Tijdens deze werkzaamheden plant RWS langdurige afsluitingen, ook buiten de weekenden, Richting Utrecht heeft RWS in in 2025 in mei en augustus twee keer gedurende een hele werkweek een afsluiting gepland en richting Veenendaal eind juni/begin juli

gedurende drie weekenden (inclusief de vrijdagen). Vooral voor de werkzaamheden in de richting Veenendaal en op de vrijdagen wordt zeer zware verkeershinder verwacht in en rond Utrecht. Rijkswaterstaat voert mobiliteitsmanagementmaatregelen uit, gericht op het stimuleren van automobilisten om in deze periode van verkeershinder te kiezen voor andere vervoerswijzen (fiets of OV) of thuiswerken. Wij stemmen zo goed mogelijk met Rijkswaterstaat af om de hinder door deze werkzaamheden zo veel mogelijk beheersbaar te houden en de negatieve effecten op het onderliggend wegennet zoveel mogelijk te beperken. Ook bereiden we verkeersmanagementmaatregelen voor om autoverkeer anders te sturen. Tot slot leveren we informatie aan voor de communicatie-aanpak door Rijkswaterstaat voor dit project.

De provincie voert in de zomervakantie onderhoud uit aan de Zuilense Ring (die onderdeel is van de Noordelijke Randweg Utrecht). Ook hier wordt veel verkeershinder verwacht. Om deze reden worden deze werkzaamheden in de zomervakantie gepland.

Planning is indicatief
De projecten werken we gedurende het jaar uit. Hierbij kunnen onverwachte zaken aan het licht komen. Ook kunnen er calamiteiten optreden, die invloed hebben op de bereikbaarheid. Het Kernteam Tijdelijke Verkeersmaatregelen Utrecht zorgt dan voor een goede afstemming.

Op onderstaande kaart staan de werkzaamheden met verwachte verkeershinder in het tweede kwartaal van 2025.



Inzet maatregelen mobiliteitsmanagement in gebieden met veel verkeershinder
We informeerden u in februari 2024 per brief [Document Utrecht - Raadsbrief Meerjarenplanning werkzaamheden met verkeershinder 2024 en 2025 - iBabs Publieksportaal
over onze gebiedsgerichte mobiliteitsmanagementaanpak voor gebieden met veel werkzaamheden. Op dit moment voeren we deze aanpak uit in de gebieden rond de Amsterdamsestraatweg, de Rivierenwijk en in Zuilen.

Communicatie
Ondanks de aandacht zullen bewoners en bezoekers van onze stad hinder ondervinden. We zorgen dat de stad zo goed mogelijk bereikbaar blijft en geven aan op welke manier en via welke routes bewoners en bezoekers naar en in onze stad kunnen reizen. Daarbij besteden we ook aandacht aan de wijze, waarop de winkels en voorzieningen in de binnenstad bereikbaar blijven. Hiermee voldoen

we ook aan de wens van Centrum Management Utrecht om bezoekers van de binnenstad op een positieve manier te informeren over de bereikbaarheid van het centrum bij werkzaamheden en evenementen.

Goede communicatie is daarom van groot belang. Om Utrecht goed bereikbaar te houden en mogelijke onvrede bij verkeersdeelnemers over verkeershinder te verminderen willen we de verschillende doelgroepen die in en om Utrecht reizen een volledig overzicht bieden van de (aankomende) verkeershinder, alternatieve routes en andere opties om te reizen. Daarom werken we aan een communicatieaanpak die mensen informatie geeft over waarom de werkzaamheden nu worden uitgevoerd, welke alternatieve routes er zijn, en op welke manier de gemeente wel goed bereikbaar blijft. Hierdoor kunnen verkeersdeelnemers beter inspelen op verkeershinder en hun reisgedrag aanpassen. Dat draagt bij aan een soepelere doorstroming en minder overlast van verkeershinder.

Onderdeel van deze aanpak is ook het bieden van informatie aan doelgroepen, zodat verkeersdeelnemers bewuste keuzes kunnen maken over hoe en wanneer ze reizen (te voet, met de fiets, met het OV of in combinatie met hun auto in een P+R, op andere tijdstippen, andere routes of thuis werken). We vragen reizigers actief om stil te staan bij hun keuzes. We bieden daarbij hulp en alternatieven. Bij een aantal projecten doen we dit in gezamenlijkheid met Rijkswaterstaat, provincie Utrecht, Goedopweg en aangrenzende gemeenten.



Luchtfoto werkzaamheden op kruising Amsterdamsestraatweg/Weerdsingel

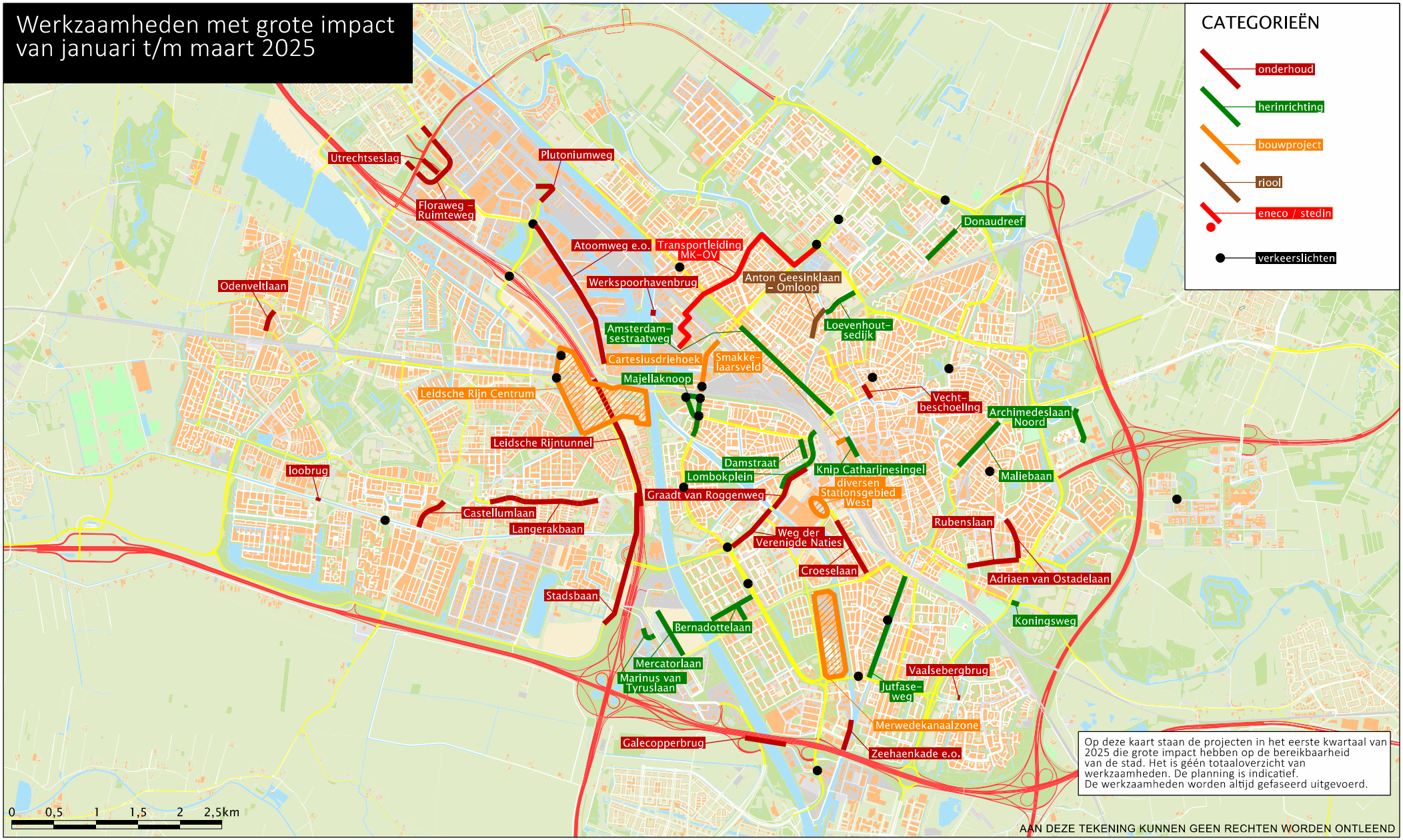
Evenementen
Ook voor evenementen beoordelen we de planning en de tijdelijke verkeersmaatregelen en stemmen we deze af met de geplande werkzaamheden. Ook zorgen we voor goede en positieve communicatie over de bereikbaarheid van de stad bij evenementen. Daarbij zetten we de duurzame vervoersopties voorop.

Is de planning van vorig jaar gehaald?
In de meeste gevallen zijn de planningen uit de Meerjarenplanning van werkzaamheden met grote verkeershinder in 2024 gehaald. Voorbeelden hiervan zijn de herinrichting van de Europalaan Noord en van de kruising Linschotersingel en ’t Goylaan en het onderhoud aan de Haarrijnse Rading en twee verkeerspleinen van de Noordelijke Randweg Utrecht.
Maar er zijn ook uitzonderingen. Zo loopt de start van de uitvoering van de werkzaamheden soms vertraging op vanwege eerder niet voorziene maar noodzakelijke werkzaamheden aan kabels en leidingen (bijvoorbeeld bij de Socrateslaan). Soms duren werkzaamheden langer vanwege onverwachte zaken tijdens de uitvoering (zoals bijvoorbeeld bij de Galecopperbrug in opdracht van Rijkswaterstaat). Of bijvoorbeeld de twee weken langer durende stremming in november 2024 van de kruising Amsterdamsestraatweg en de Weerdsingel vanwege de tijdens de werkzaamheden ontdekte ligging van extra kabels en leidingen. Ook moeten er soms extra (vooral onderhouds)werkzaamheden worden ingepland, die niet eerder waren voorzien (denk ook aan storingen en andere onverwachte noodsituaties). Een goed voorbeeld hiervan zijn in het afgelopen jaar de werkzaamheden geweest aan de Rode Brug, gericht op het verhelpen van storingen aan deze brug.
In al deze gevallen beoordelen we of, en zo ja op welke wijze, de (eerst niet geplande) werkzaamheden toch kunnen worden uitgevoerd met behoud van een goede bereikbaarheid en leefbaarheid van het omliggende gebied.

Met deze brief hebben we u geïnformeerd over de geplande werkzaamheden met grote verkeershinder in 2025 en 2026. We zullen u in januari 2026 weer op de hoogte stellen van de in 2026 en 2027 geplande werkzaamheden.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,



Gemeente Utrecht

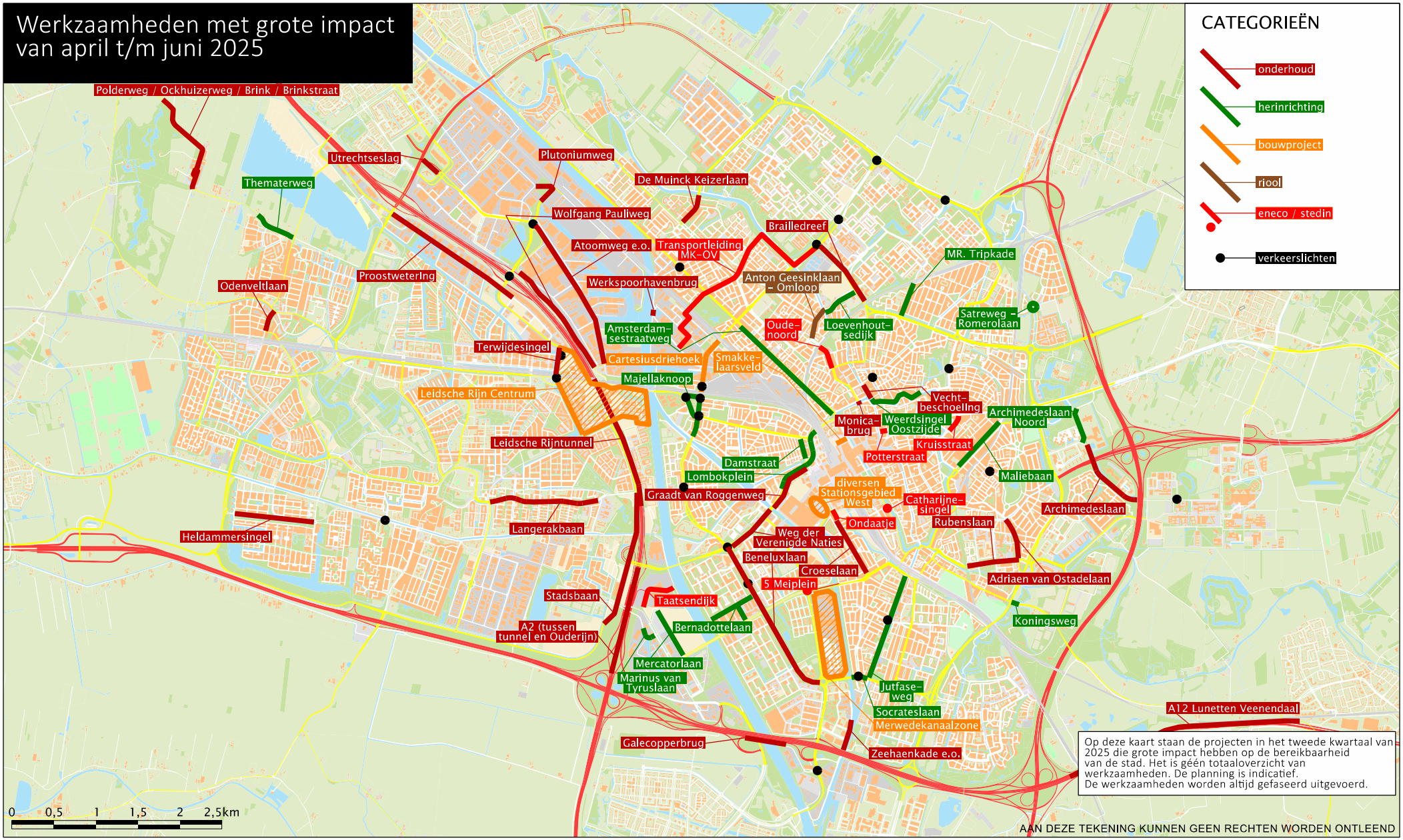
Werkzaamheden met grote impact

januari t/m maart 2025

19-12-2024
1:60.000
A4

ONTWERPSTUDIO®UIMTE

W:\Ruimte\OSR\totaal\overzichtskaarten\hinderplanning\osr_hinderplanning_2025_Q1_kd.dgn



Gemeente Utrecht

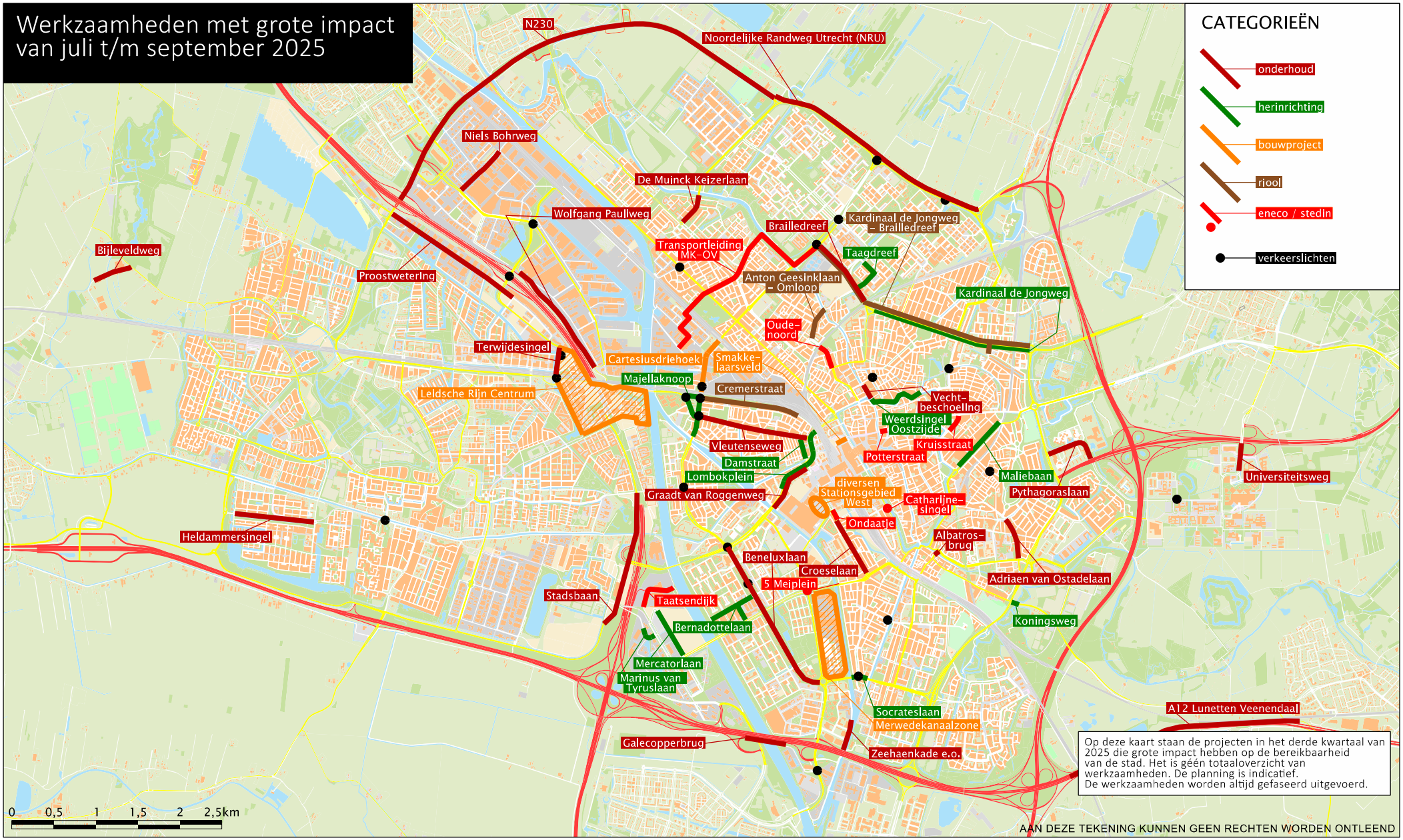
Werkzaamheden met grote impact

april t/m juni 2025

24-01-2025
1:60.000
A4

ONTWERPSTUDIO®RUIMTE

W:\Ruimte\OSR\totaal\overzichtskaarten\hinderplanning\osr_hinderplanning_2025_Q2_kd.dgn



Gemeente Utrecht

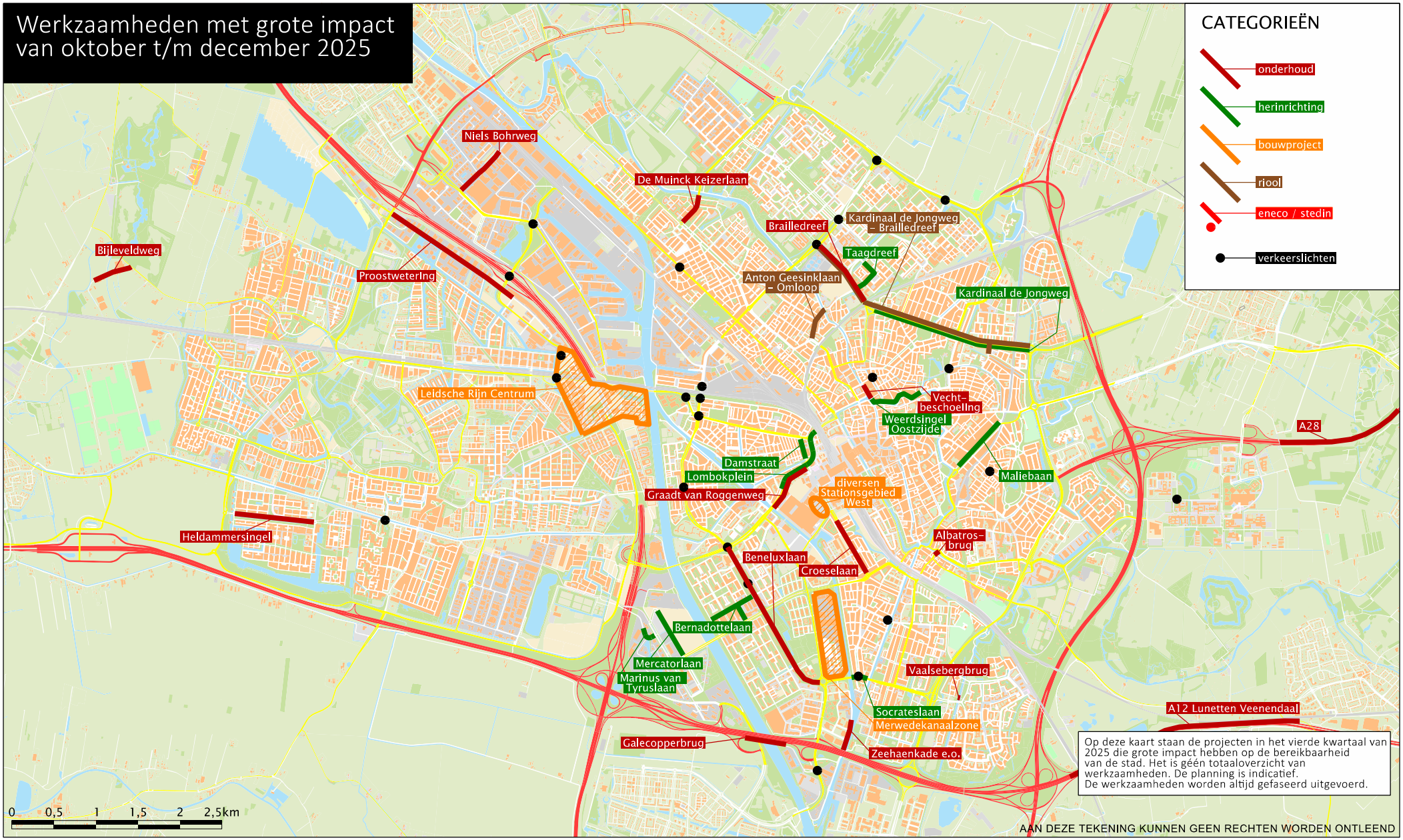
Werkzaamheden met grote impact

juli t/m september 2025

24-01-2025
1:60.000
A4

ONTWERPSTUDIO®UIMTE

W:\Ruimte\OSR\totaal\overzichtskaarten\hinderplanning\osr_hinderplanning_2025_Q3_kd.dgn



Gemeente Utrecht

Werkzaamheden met grote impact

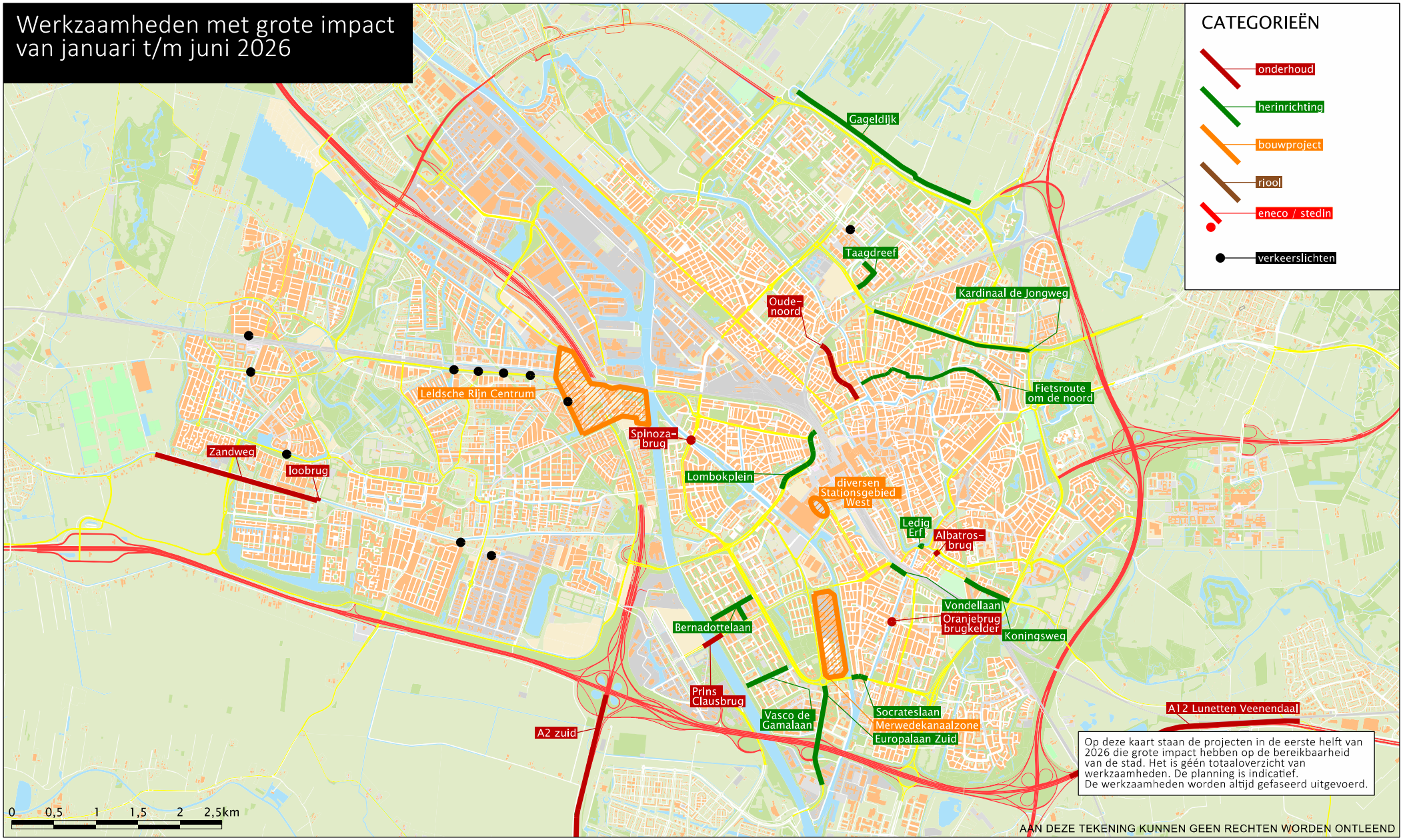
oktober t/m december 2025

24-01-2025
1:60.000
A4

ONTWERPSTUDIO®UIMTE

W:\Ruimte\OSR\totaal\overzichtskaarten\hinderplanning\osr_hinderplanning_2025_Q4_kd.dgn

Werkzaamheden met grote impact van januari t/m juni 2026



Gemeente Utrecht

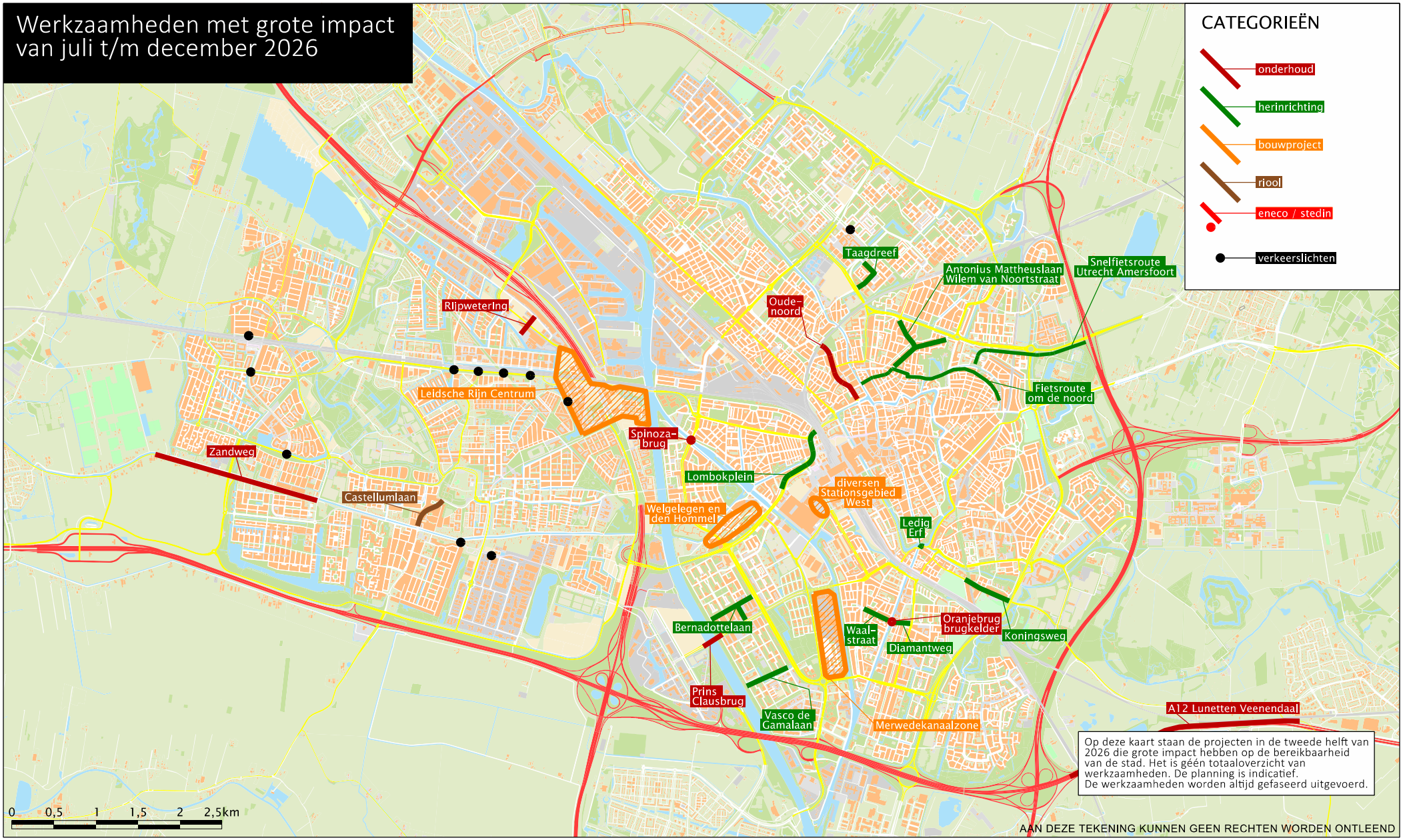
Werkzaamheden met grote impact

januari t/m juni 2026

24-01-2025
1:60.000
A4

ONTWERPSTUDIO®UIMTE

W:\Ruimte\OSR\totaal\overzichtskaarten\hinderplanning\osr_hinderplanning_2026_Q1_Q2_kd.dgn



Gemeente Utrecht

Werkzaamheden met grote impact

juli t/m december 2026

19-12-2024
1:60.000
A4

ONTWERPSTUDIO®UIMTE

W:\Ruimte\OSR\totaal\overzichtskaarten\hinderplanning\osr_hinderplanning_2026_Q3_Q4_kd.dgn

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

Gemeente Utrecht

Aan de gemeenteraad

Behandeld door	G. Verrijn Stuart	**Datum**	5 februari 2024
Doorkiesnummer	06 - 20 97 82 70	**Kenmerk**	11907714/240109-gvs
E-mail	g.verrijnstuart@utrecht.nl	**Onderwerp**	Meerjarenplanning van werkzaamheden met grote verkeershinder in 2024 en 2025
Bijlage(n)	7 (1 aangehecht)	**Beleidsveld**	Mobiliteit

Geachte leden van de raad,

Utrecht werkt continu aan een gezonde, aantrekkelijke en bereikbare stad. We bouwen volop en we verbeteren de openbare ruimte en wegen. De gemeente stemt al deze verschillende werkzaamheden zoveel mogelijk op elkaar af om overlast voor omwonenden, weggebruikers en bedrijven zoveel mogelijk te beperken. Toch krijgt iedereen, van fietser tot vrachtwagenchauffeur, hiermee te maken. In deze brief informeren we u over de nieuwe planning van werkzaamheden met grote verkeershinder in de komende twee jaar (2024 en 2025) en wat onze verdere plannen zijn met de tijdelijke verkeersmaatregelen in 2024.

Meerjarenplanning van werkzaamheden met grote verkeershinder in 2024 en 2025
We zien op de hinderkaarten voor 2024 en 2025 vooral in de gebieden Centrum-westzijde, Noordwest, Binnenstad en Zuidwest grotere projecten met veel verkeershinder. We moeten de uitvoeringsplanningen, verkeersfaseringen en tijdelijke verkeersmaatregelen goed op elkaar afstemmen om de bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en communicatie in de omliggende gebieden op een goed peil te houden. In de volgende gebieden zijn de komende 2 jaar veel werkzaamheden met grote verkeershinder gepland:

<u>Gebied Centrum westzijde en Noordwest:</u>
- Vervolg herinrichting Westelijke Stadsboulevard (WSB). In de zomervakantie van 2025 is een stremming van drie weken gepland van de kruising van de WSB met de Vleutenseweg (Majellaknoop) voor gemotoriseerd verkeer en openbaar vervoer.
- Realisatie Eneco-warmte transportleiding op tracé Sweder van Zuylenweg-Bernhardplein-Adriaan van Bergenstraat. Deze werkzaamheden combineren we (werk met werk) met de herinrichting van deze wegen.
- Herinrichting Amsterdamsestraatweg.
- Herinrichting Damstraat (2024) en verlegging Eneco warmte transportleiding in Damstraat (2025).
- Herinrichting Lombokplein/Westplein (2026), gecombineerd met groot onderhoud Graadt van Roggenweg.

- Verbreding watergang in de Sijpesteijntunnel. Om de werkzaamheden op deze locatie veilig te kunnen uitvoeren (in verband met geluid en stofontwikkeling) en om de menging van bouwverkeer met fietsers en voetgangers te voorkomen, zal de tunnel circa 6 maanden worden afgesloten. De exacte start, termijn en omleidingsroutes zijn mede afhankelijk van de aanbesteding van de werkzaamheden in de tunnel, die ProRail op dit moment verricht in opdracht van de gemeente. Deze aanbesteding zal komende april worden afgerond. Dan is ook nadere informatie over uitvoering en planning beschikbaar. Vanzelfsprekend zorgen we voor duidelijke omleidingsroutes voor deze belangrijke fietsverbinding, met als insteek zo min mogelijk overlast voor fietsers en voetgangers. We nemen uitgebreide maatregelen om dit zo goed mogelijk te laten verlopen en zullen dit ook monitoren. We zorgen voor goede omleidingsroutes via de Leidseveertunnel en via andere routes, ruimer om de binnenstad heen. Hierdoor kunnen fietsers die niet per sé in de binnenstad hoeven te zijn maar een andere bestemming hebben (bijvoorbeeld het Utrecht Science Park) ook via andere routes langs de binnenstad naar hun bestemming fietsen. Hierbij stemmen we ook af met de Fietsersbond.
- Onderhoud Vleutenseweg.
- Onderhoud Oudenoord.
- Rioleringswerkzaamheden Ahornstraat, Acaciastraat, Omloop en Anton Gesinkstraat.
- Onderhoud Rode Brug.
- Onderhoud Noordelijke Randweg Utrecht (NRU).
- Ontwikkeling Cartesiusdriehoek.

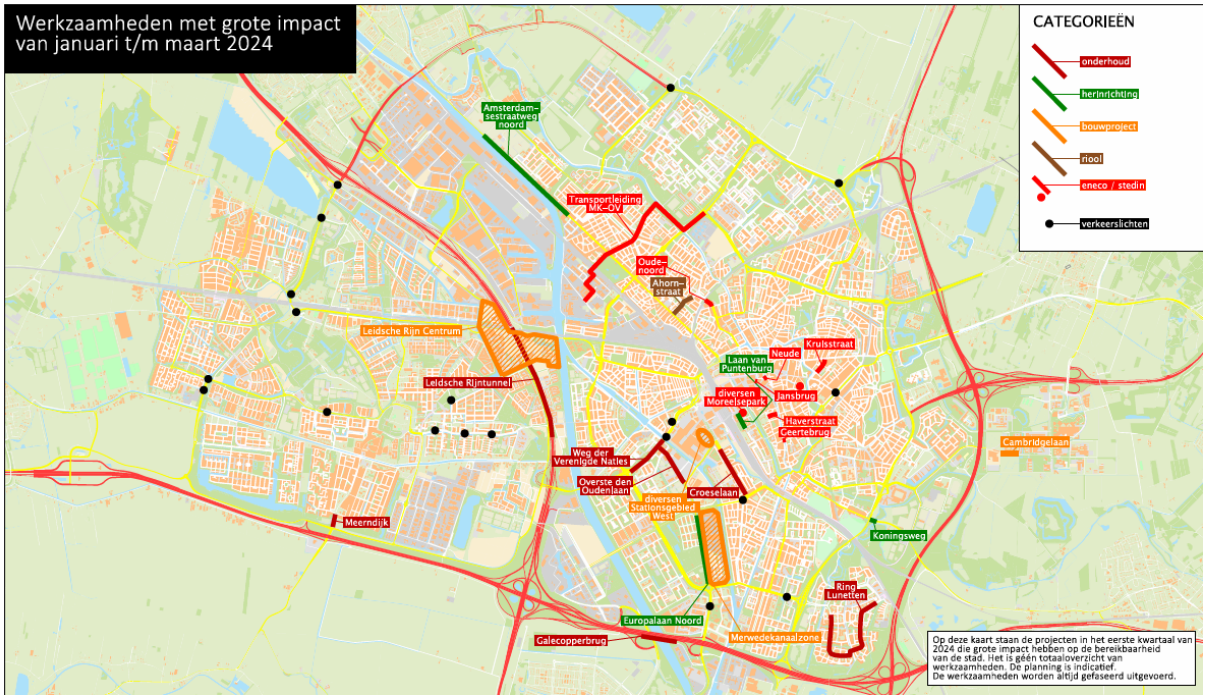
<u>Gebied Binnenstad:</u>
- Gebiedsontwikkeling Smakkelaarspark: We zorgen dat fietsers de werkzaamheden kunnen passeren. Vanwege de bouwlogistiek zal er hinder zijn voor bus- en tramverkeer tijdens (een deel van) de uitvoeringsfase. We zijn in overleg met de provincie om afspraken te maken over benodigde maatregelen, mede in afstemming met Qbuzz en de ontwikkelaar.
- Werkzaamheden Eneco en Stedin op en nabij de kruising Haverstraat-Springweg. Hierbij maken we werk met werk en combineren dit met onderhoud van de riolering op kruising Haverstraat/Springweg.
- Aanpak werfkelders in combinatie met aanpassing van kabels en leidingen bij de werven.
- Verkeersknip Catharijnesingel. Na realisatie van de verkeersknip is doorgaand autoverkeer over de Catharijnesingel niet meer mogelijk. De binnenstad en Hoog Catharijne blijven wel goed bereikbaar voor bestemmingsverkeer (auto, logistiek, etc.).

<u>Gebied Zuidwest:</u>
- Herinrichting Jutfaseweg (fietsstraat).
- Herinrichting Socrateslaan (stadsboulevard).
- Herinrichting Europalaan-Noord.
- Ontwikkeling Merwedekanaalzone (aandacht voor bouwverkeer).
- Bouwprojecten rond Croeselaan en Beurskwartier (idem).
- Onderhoud Galecopperbrug (Rijkswaterstaat).

Extra afstemming in deze gebieden tussen werkzaamheden
Veel werkzaamheden in een klein gebied is ingewikkeld. Daarom besteden we in deze gebieden nog meer aandacht aan de afstemming tussen de verschillende partijen (zoals gemeente, nutspartijen en projectontwikkelaars). Dit kan betekenen dat we projecten moeten uitstellen of werkzaamheden juist samenvoegen. Ook kijken we naar een goed regeling van verkeersstromen via slimme verkeerslichten en informeren we direct betrokkenen over de consequenties van de werkzaamheden

en omleidingsroutes. Zo beperken we de hinder voor bewoners en doorgaand verkeer zoveel mogelijk.

Snelweg Ring
Rijkswaterstaat (RWS) voert verder al vanaf juni 2022 onderhoudswerkzaamheden uit aan de Galecopperbrug over het Amsterdam-Rijnkanaal richting Arnhem. Door onvoorziene omstandigheden duurt dit werk tot begin 2025 in plaats van begin 2024. De capaciteit op de A12 is hierdoor beperkt en de oprit van de A12 vanaf de Papendorpseweg richting het oosten is afgesloten. Tot nu toe is de hinder voor het wegverkeer beperkt. Tot de zomer van 2024 zal RWS de brug meerdere keren in het weekend (ook overdag) geheel afsluiten in oostelijke richting. RWS zorgt in overleg met ons voor passende tijdelijke verkeersmaatregelen, gericht op het beperken van de verkeershinder op het onderliggende wegennet.



Kaart werkzaamheden met grote verkeershinder in eerste kwartaal 2024

Communicatie
Ondanks al deze extra aandacht zullen bewoners en bezoekers van onze stad hinder ondervinden. Goede communicatie is daarom van groot belang. We zetten communicatie in om bewoners te informeren en te erkennen dat bewoners en andere belanghebbenden hinder zullen ondervinden. We zorgen dat de stad zo goed mogelijk bereikbaar blijft en geven aan op welke manier en via welke routes bewoners en bezoekers naar en in onze stad kunnen reizen. Daarbij besteden we ook aandacht aan de wijze, waarop de winkels en voorzieningen in de binnenstad bereikbaar blijven. Hiermee voldoen we ook aan de wens van Centrum Management Utrecht om bezoekers van de binnenstad op een positieve manier te informeren over de bereikbaarheid van het centrum bij werkzaamheden en evenementen. Ook vragen we hen actief om stil te staan bij hun keuzes: bijvoorbeeld om de fiets in plaats van de auto te nemen, de P+R te gebruiken, buiten de spits reizen of een andere route te nemen. We bieden daarbij hulp en alternatieven. Bij een aantal projecten doen we dit in gezamenlijkheid met Rijkswaterstaat, provincie Utrecht en aangrenzende gemeenten.

Evenementen

Ook voor evenementen beoordelen we de planning en de tijdelijke verkeersmaatregelen en stemmen we deze af met de geplande werkzaamheden. Een goed voorbeeld is de afstemming tussen de in 2024 geplande evenementen in park Transwijk (o.a. Central Park, Sneeuwbal en Bevrijdingsfestival) en de in de directe omgeving geplande werkzaamheden. Ook zorgen we voor zorgvuldige en positieve communicatie over de bereikbaarheid van de stad bij evenementen.

Planning is indicatief

De projecten werken we gedurende het jaar uit. Hierbij kunnen onverwachte zaken aan het licht komen. Ook kunnen er calamiteiten optreden, die invloed hebben op de bereikbaarheid. Het gemeentelijke ‘Kernteam Tijdelijke Verkeersmaatregelen Utrecht’ zorgt dan voor een goede afstemming.

Is de planning van vorig jaar gehaald?

In de meeste gevallen zijn de planningen uit de Meerjarenplanning van werkzaamheden met grote verkeershinder in 2023 gehaald. Maar er zijn ook uitzonderingen. Zo loopt de start van de uitvoering van de werkzaamheden soms vertraging op vanwege eerder niet voorziene maar noodzakelijke werkzaamheden aan kabels en leidingen (bijvoorbeeld bij de Socrateslaan). En duren werkzaamheden soms langer vanwege complicaties tijdens de uitvoering (zoals bijvoorbeeld bij de Galecopperbrug in opdracht van Rijkswaterstaat). Ook moeten er soms extra (vooral onderhouds-)werkzaamheden worden ingepland, die niet eerder waren voorzien (denk ook aan storingen en andere calamiteiten). Een goed voorbeeld hiervan in het afgelopen jaar zijn de werkzaamheden geweest aan de Rode Brug, gericht op het verhelpen van storingen aan deze brug.
In al deze gevallen beoordelen we of, en zo ja op welke wijze, de (eerst niet geplande) werkzaamheden toch kunnen worden uitgevoerd met behoud van een goede bereikbaarheid en leefbaarheid van het omliggende gebied.

Inzet mobiliteitsmanagementmaatregelen in gebieden met veel werkzaamheden en verkeershinder

Als weggebruikers verkeershinder ervaren is dat ook een kans en een prikkel om ze te laten nadenken over ander reisgedrag. Denk hierbij aan niet reizen (thuiswerken), anders reizen (bijvoorbeeld door in plaats van de auto een deelfiets te gebruiken) en het nemen van andere routes. Als ander reisgedrag bevalt, zullen weggebruikers vaker kiezen voor ander reisgedrag, ook nadat de werkzaamheden zijn afgerond en er geen verkeershinder meer is.
Daarom benutten we verkeershinder ook als mogelijkheid om voor gebieden met veel werkzaamheden een gerichte aanpak van mobiliteitsmanagementmaatregelen te ontwikkelen. Rekening houdend met de doelgroepen in die gebieden ontwikkelen en realiseren we maatregelen, waarmee we automobilisten duurzaam uit de auto willen halen en reizigers willen verleiden om andere routes te kiezen.
Deze aanpak loopt nu al voor het gebied rond de Westelijke Stadsboulevard (WSB). In 2024 breiden we deze aanpak uit in de naastgelegen woonwijk Zuilen, waar Eneco dan een grote warmtetransportleiding verlegt. Verder zetten we deze aanpak dan ook in voor de Rivierenwijk en het gebied rond de Amsterdamsestraatweg. Daarbij bieden we maatregelen bij bewoners en andere gebruikers in deze gebieden aan, zoals pop-up deelmobiliteitshubs, het uitreiken van probeertegoed voor deelmobiliteit, het organiseren van thuiswerkdagen, een E-bike probeeractie en pilots parkeren op afstand.

Principes voor beoordelen en goedkeuren van uitvoeringsplanningen en tijdelijke verkeersmaatregelen voor werkzaamheden met verkeershinder

We informeerden u in onze eerdere Raadsbrief Meerjarenplanning werkzaamheden met verkeershinder 2023 2024over onze werkwijze bij het beoordelen en goedkeuren van uitvoeringsplanningen en tijdelijke verkeersmaatregelen voor werkzaamheden met verkeershinder. We hebben daarbij aangegeven dat we een aantal principes hebben vastgesteld voor het beoordelen en goedkeuren van uitvoeringsplanningen en tijdelijke verkeersmaatregelen voor werkzaamheden met verkeershinder. Het gaat hierbij om projecten in opdracht van de gemeente (herinrichting, onderhoud, etc.) en van externe opdrachtgevers, zoals nutsorganisaties en projectontwikkelaars. Projecten dienen bij hun uitvoeringsplanningen en tijdelijke verkeersmaatregelen in principe te voldoen aan deze principes. Met deze veertien principes (zie onderdaan deze brief) sturen we op een goede stedelijke bereikbaarheid tijdens werkzaamheden.

Bij het beoordelen van verkeersplannen en het maken van keuzes welke soorten verkeer wel of niet langs de werkzaamheden kunnen, hanteren we deze principes, waarbij we duurzame vormen van mobiliteit de hoogste prioriteit geven. Zo houden we in principe altijd ruimte om (deel)fietsers en voetgangers het werk te kunnen laten passeren en zorgen we voor goede omleidingsroutes voor automobilisten. Toepassing van deze principes zorgt dat we vermijdbare verkeershinder voorkomen, de verkeershinder zoveel mogelijk beperken en de bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid in het gebied rond de werkzaamheden goed blijft. Er kunnen goede redenen zijn waarom het bij het plannen en uitvoeren van tijdelijke verkeersmaatregelen voor een project echt niet mogelijk is te voldoen aan één of meerdere van bovenstaande principes. Denk bijvoorbeeld aan ruimtegebrek in een smalle straat in de historische binnenstad, een integrale herinrichting van gevel tot gevel, de kwaliteit van het werk (bijvoorbeeld bij asfalteren) en de veiligheid op straat voor bouwvakkers en verkeersdeelnemers bij werkzaamheden. Ook in geval van een calamiteit of spoedeisende werkzaamheden (bijvoorbeeld gevaar voor instorting brug of riolering) kan het noodzakelijk zijn af te wijken van één of meerdere bereikbaarheidsprincipes (veiligheid gaat altijd voor).

In de praktijk passen we bovenstaande uitgangspunten en principes dagelijks en succesvol toe. Goede voorbeelden hiervan zijn o.a. het goed op elkaar afstemmen in planning en fasering van:

- Werkzaamheden op deeltracé Marnixlaan van de Westelijke Stadsboulevard (WSB), het verleggen van een grote Eneco-warmteleiding door Zuilen en overige werkzaamheden in opdracht van de gemeente en Eneco in dit gebied.
- Werkzaamheden op deeltracé Oog in Al van de WSB in combinatie met een boring door Eneco voor haar warmte transportleiding op de Gershwinlaan, waarbij gebied Welgelegen bereikbaar kon blijven voor gemotoriseerd verkeer.





Luchtfoto kruising Marnixlaan/Van Egmondkade/Royaards van den Hamkade tijdens en na werkzaamheden Westelijke Stadsboulevard

Stedelijke bereikbaarheidsregisseur voert regie voor goede bereikbaarheid en leefbaarheid tijdens werkzaamheden en evenementen

In 2023 hebben we een stedelijke bereikbaarheidsregisseur aangesteld, die regie voert over de bereikbaarheid en leefbaarheid van onze stad tijdens werkzaamheden en evenementen. De bereikbaarheidsregisseur stuurt op het uitvoeren van de werkzaamheden met tijdelijke verkeersmaatregelen conform de vastgestelde veertien bereikbaarheidsprincipes. Bij de beoordeling en goedkeuring van uitvoeringsplanningen, tijdelijke verkeersmaatregelen en omleidingsroutes onderzoekt hij met zijn team en opdrachtgevers van de uitvoeringsprojecten op welke wijze deze projecten tijdens de realisatie zo goed mogelijk kunnen voldoen aan de bereikbaarheidsprincipes.
In uitzonderingsgevallen kunnen projecten ook een gemotiveerd verzoek indienen om voor hun planning en/of uitvoeringsfasering af te willen wijken van één of meerdere bereikbaarheidsprincipes. Redenen hiervoor kunnen o.a. zijn dat het project anders niet goed technisch en/of verkeersveilig kan worden uitgevoerd. De regisseur heeft in deze gevallen ook deze verzoeken tot afwijken van de bereikbaarheidsprincipes beoordeeld en goedgekeurd.
In het afgelopen jaar heeft de bereikbaarheidsregisseur zich ook ingezet om de informatie van opdrachtgevers van de werkzaamheden met grote verkeershinder eerder in beeld te krijgen, zodat we vanuit onze regierol de werkzaamheden eerder en beter op elkaar kunnen afstemmen. Dit stelt ons in staat werkzaamheden van verschillende opdrachtgevers waar mogelijk te combineren in één project, waarbij de hinder beperkt blijft tot één uitvoeringsperiode en de weg niet meerdere keren open hoeft.

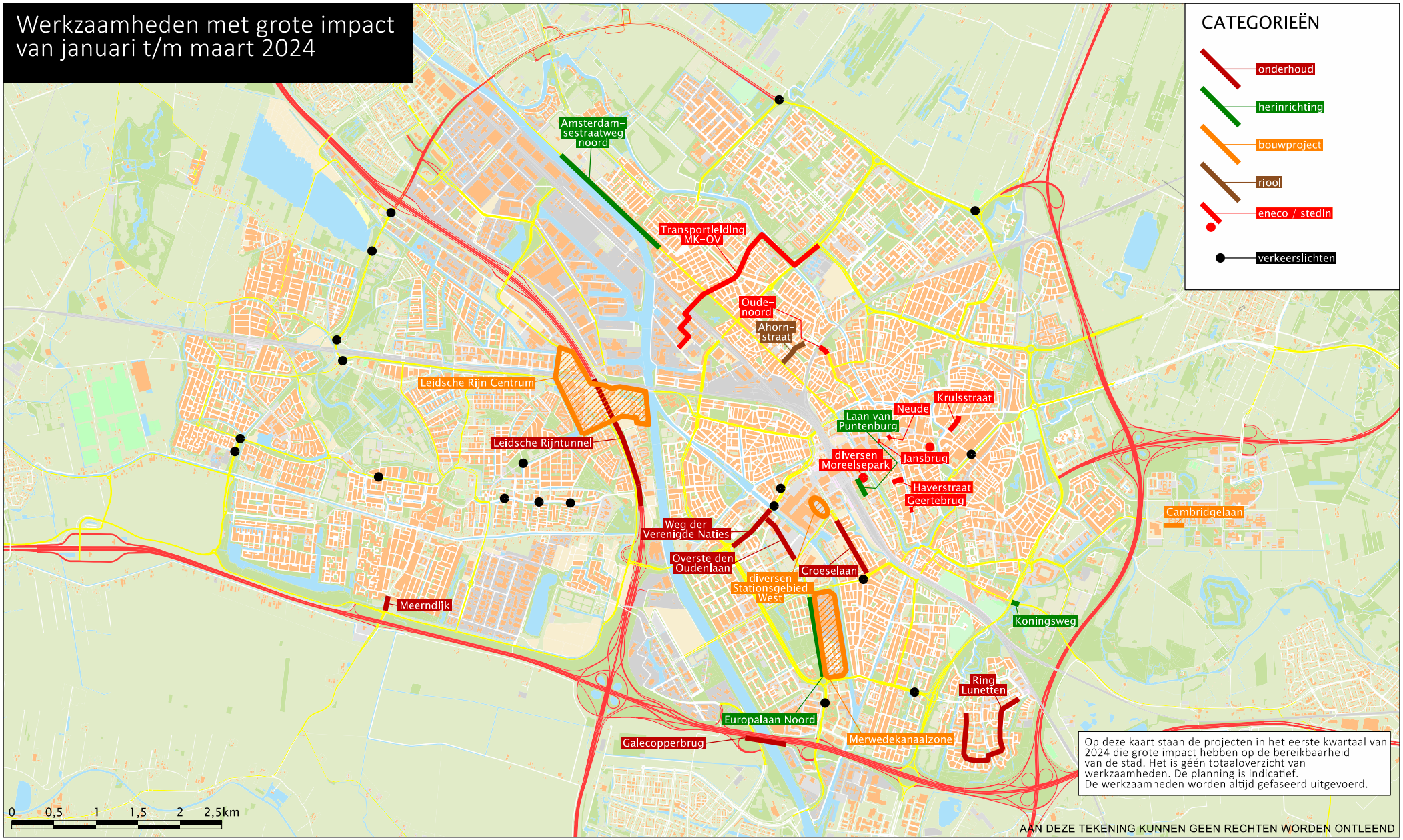
De bereikbaarheidsregisseur voert ook gesprekken met belangrijke stakeholders in de stad (zoals Centrum Management Utrecht, de Veiligheidsregio Utrecht en de Fietsersbond) om hen tijdig te informeren over de planning en de te verwachten verkeershinder van de werkzaamheden, inclusief goede alternatieve routes voor de verkeersdeelnemers. In de loop van volgend jaar zullen we de inzet van de bereikbaarheidsregisseur evalueren. In het eerste kwartaal van 2025 zullen we u per brief hierover informeren, samen met de meerjarenplanning van werkzaamheden en evenementen in 2025 en 2026.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Bijlage:
Veertien stedelijke bereikbaarheidsprincipes

1. Tijdelijke verkeersmaatregelen worden uitgevoerd volgens de richtlijn CROW 96b (Werken op niet-autosnelwegen, Werk in uitvoering 96b-2020);
2. We kiezen voor ‘werk met werk’ maken en combineren werkzaamheden in een straat of op een route dus in tijd (gelijktijdig of aansluitend);
3. We voeren meerdere werkzaamheden gelijktijdig uit op één invals- of hoofdroute of belangrijke corridor als we de totale hinder en de totale doorlooptijd van de werkzaamheden daardoor beperken en er voldoende alternatieve routes beschikbaar zijn;
4. We werken niet gelijktijdig op parallelle invals- of hoofdroutes (dit geldt voor alle vervoerstypen);
5. We werken niet gelijktijdig op meerdere stedelijke invalswegen voor de auto (tussen de snelwegring en de stadsboulevard);
6. We werken op maximaal één autoroute richting de binnenstad;
7. Omleidingsroutes van twee of meerdere projecten in uitvoering mogen niet overlappen;
8. Bij noodzakelijke keuzes voor het al dan niet omleiden van verkeersstromen stellen we prioriteiten conform het Mobiliteitsplan 2040. Voetgangers, fietsers, OV en nood- en hulpdiensten geleiden we langs de werkzaamheden, tenzij dat vanwege ruimtegebrek en/of verkeers- en bouwveiligheid echt niet kan. Als het omleiden van verkeer nodig is kiezen we als eerste voor autoverkeer;
9. We informeren inwoners van de gemeente Utrecht zorgvuldig over de hinder en bereikbaarheid bij werkzaamheden met grote impact. Waar de gemeente geen opdrachtgever is, stelt de gemeente Utrecht de kaders voor de communicatie (BLVC) en heeft een adviserende en controlerende rol. Waar mogelijk en nodig versterken we de communicatie van uitvoerders over hinder, waaronder van de provincie en Rijkswaterstaat;
10. We zorgen voor goede kwaliteit van omleidingen (bewegwijzering, kwaliteit wegdek e.d.);
11. Als we autoverkeer moeten omleiden vanwege werkzaamheden kiezen we voor het buitenom leiden van dit verkeer (van binnen naar buiten). We stellen geen omleidingsroutes voor autoverkeer door A-gebieden in, die worden veroorzaakt door werkzaamheden buiten de A-gebieden;
12. We werken vanaf 15 november tot 1 januari niet meer op belangrijke invalswegen voor de auto van/naar het centrum of andere winkelcentra;
13. Bij het plannen van werkzaamheden houden we rekening met drukbezochte evenementen en publiekstrekkers;
14. Bovenstaande principes gelden overdag en zeker voor de spitstijden (07.00-09.30 en 16.00-19.00). ’S avonds en ’s nachts zijn er soms meer mogelijkheden om te werken omdat er dan minder verkeer is. Gelet op het beperken van nachtelijke geluidhinder dienen de werkzaamheden wel plaats te vinden binnen de kaders van de omgevingsvergunning (werktijdenontheffing).



Gemeente Utrecht

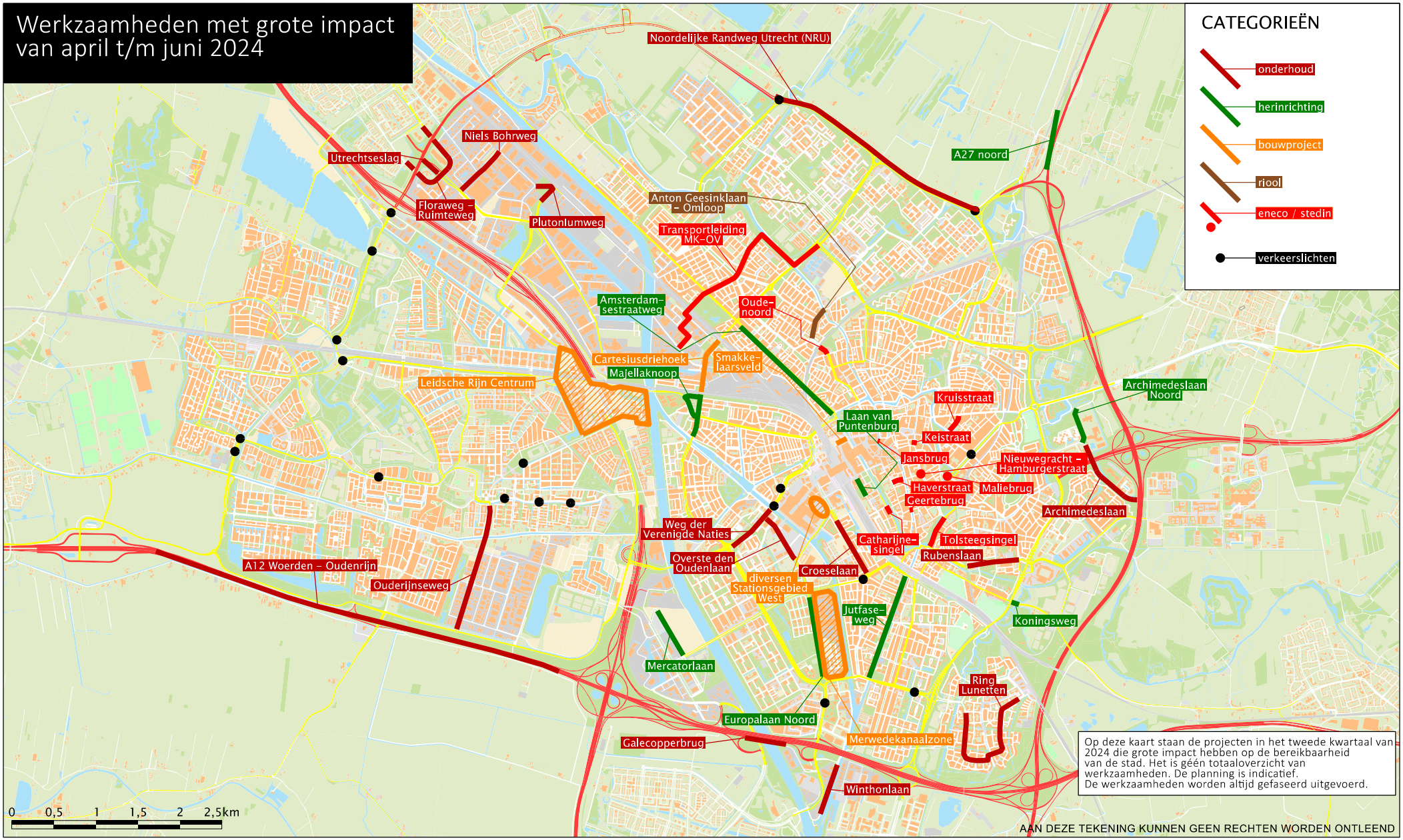
Werkzaamheden met grote impact

januari t/m maart 2024

01-02-2024
1:60.000
A4

ONTWERPSTUDIO®UIMTE

\\domstad.org\Diensten\Ruimte\OSR\totaal\overzichtskaarten\hinderplanning\osr_hinderplanning_2024_Q1_kd.dgn



Gemeente Utrecht

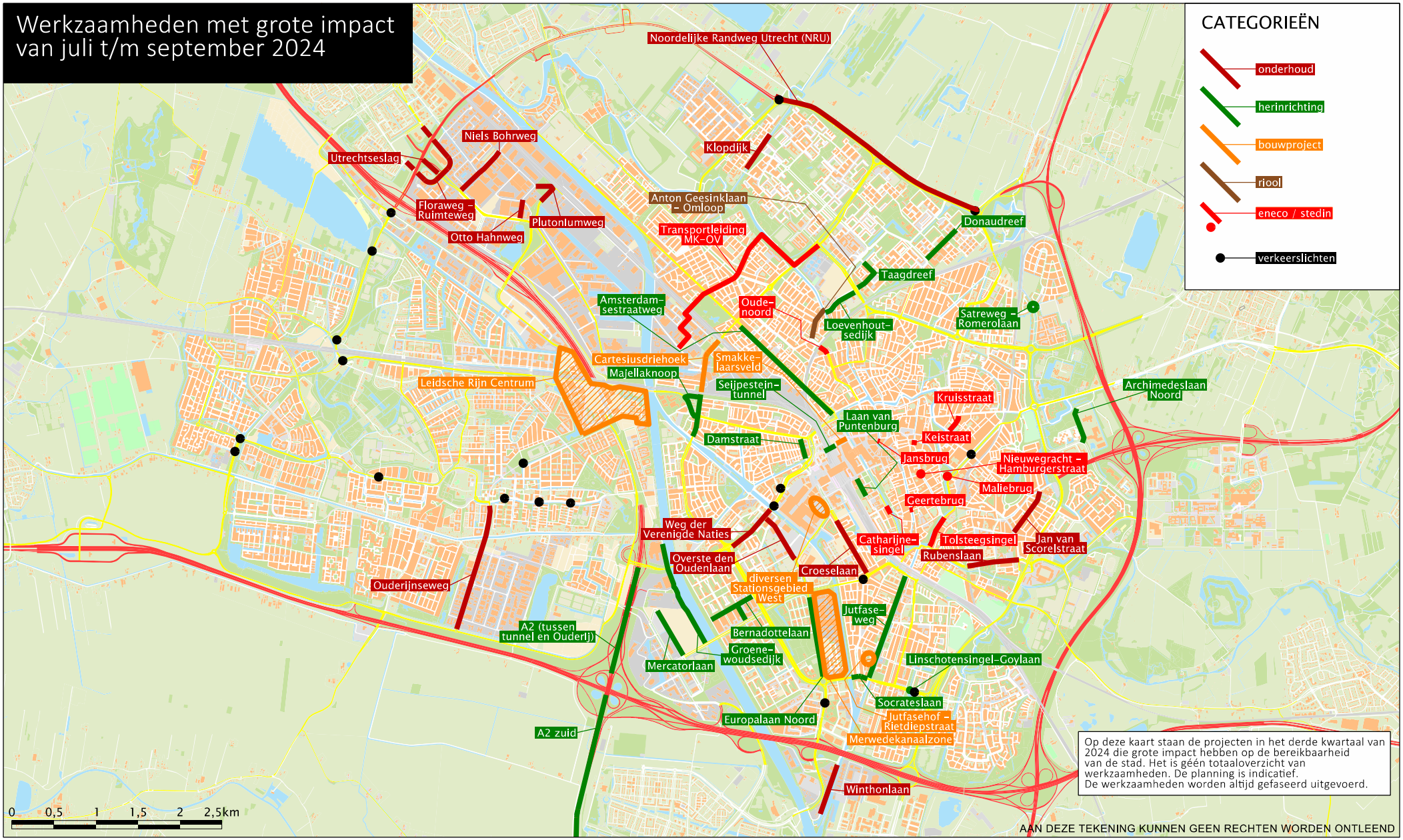
Werkzaamheden met grote impact

april t/m juni 2024

01-02-2024
1:60.000
A4

ONTWERPSTUDIO®UIMTE

\\domstad.org\Diensten\Ruimte\OSR\totaal\overzichtskaarten\hinderplanning\osr_hinderplanning_2024_Q2_kd.dgn



Gemeente Utrecht

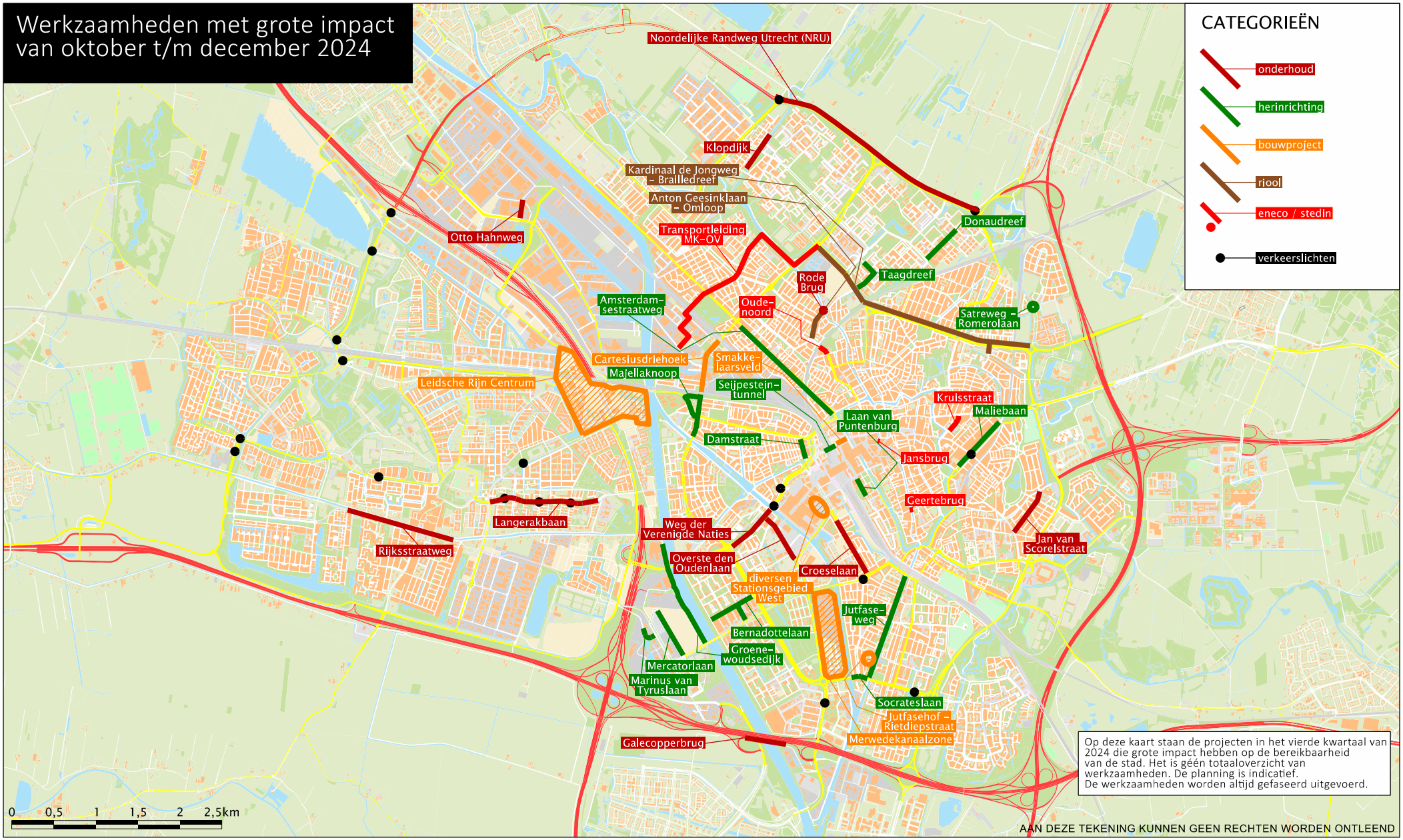
Werkzaamheden met grote impact

juli t/m september 2024

01-02-2024
1:60.000
A4

ONTWERPSTUDIO®UIMTE

\\domstad.org\Diensten\Ruimte\OSR\totaal\overzichtskaarten\hinderplanning\osr_hinderplanning_2024_Q3_kd.dgn



Gemeente Utrecht

Werkzaamheden met grote impact

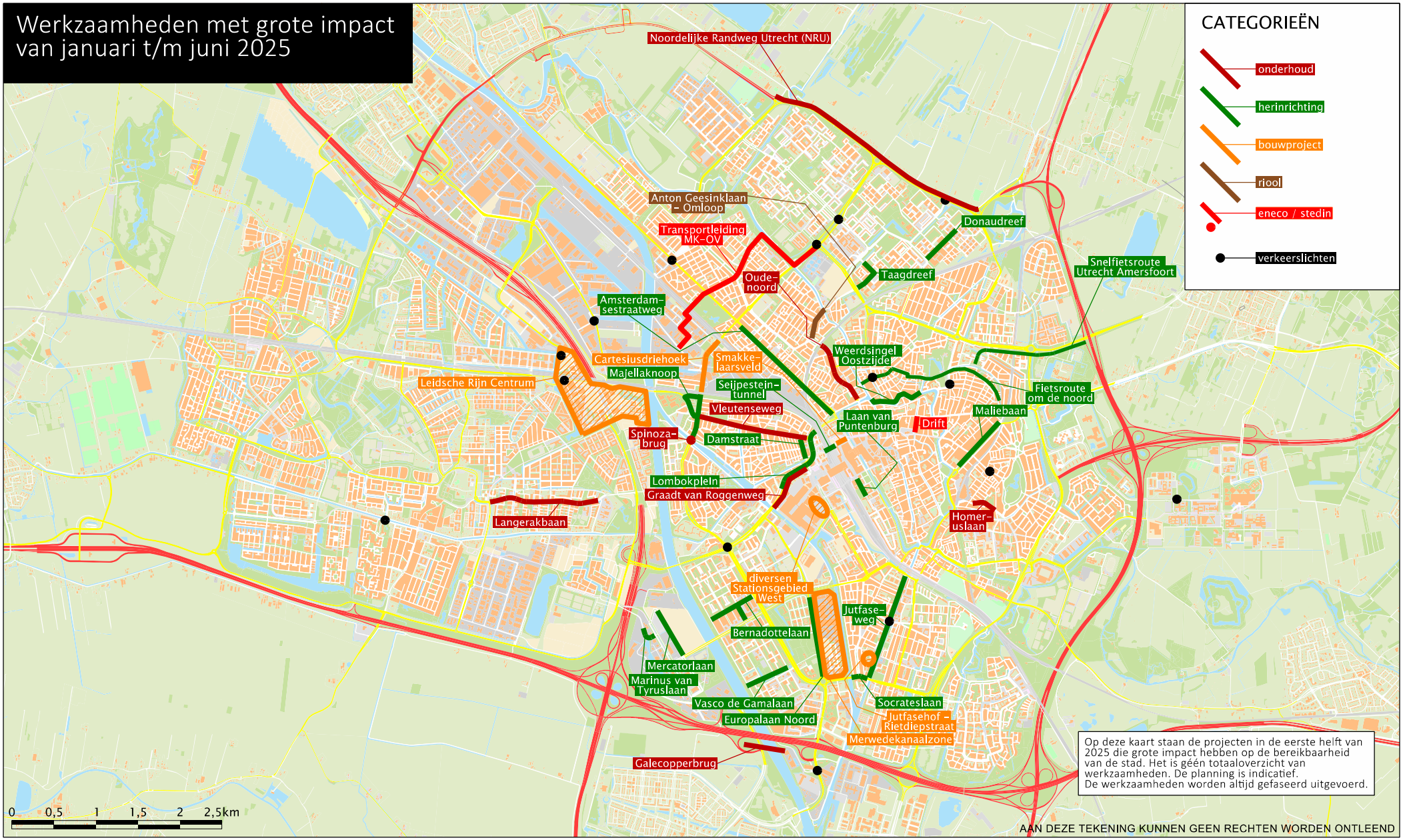
oktober t/m december 2024

19-12-2023
1:60.000
A4

ONTWERPSTUDIO®UIMTE

W:\Ruimte\OSR\totaal\overzichtskaarten\hinderplanning\osr_hinderplanning_2024_Q4_kd.dgn

Werkzaamheden met grote impact van januari t/m juni 2025



Gemeente Utrecht

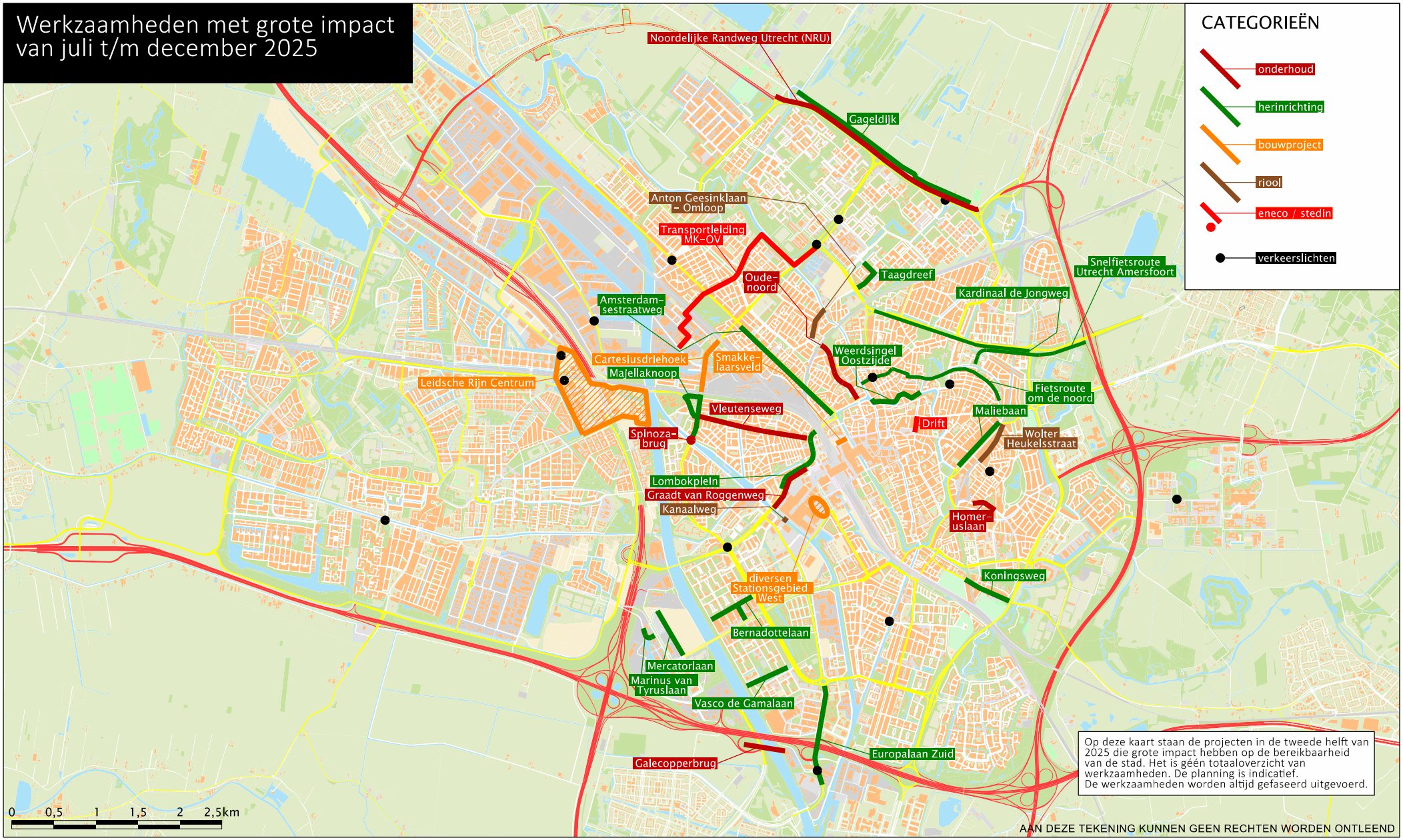
Werkzaamheden met grote impact

januari t/m juni 2025

19-12-2023
1:60.000
A4

ONTWERPSTUDIO®UIMTE

W:\Ruimte\OSR\totaal\overzichtskaarten\hinderplanning\osr_hinderplanning_2025_Q1_Q2_kd.dgn



Gemeente Utrecht

Werkzaamheden met grote impact

juli t/m december 2025

19-12-2023
1:60.000
A4

ONTWERPSTUDIO RUIMTE

W:\Ruimte\OSR\totaal\overzichtskaarten\hinderplanning\osr_hinderplanning_2025_Q3_Q4_kd.dgn

Gemeente Utrecht

BEANTWOORDING SCHRIFTELIJKE RAADSVRAGEN 2024, NUMMER 205

Datum	31 januari 2025
Van	College B&W
Behandeld door	G. Verrijn Stuart
Doorkiesnummer	14030
E-mailadres	g.verrijnstuart@utrecht.nl
Kenmerk	30083452.
Beleidsveld	Mobiliteit

Geachte leden van de raad,

Hierbij ontvangt u de beantwoording van de schriftelijke raadsvragen jaargang 2024 nummer 205 van raadslid Sungur en commissielid Usta (DENK) van 2 december 2024 over ‘Verkeerschaos in Utrecht’. De gestelde vragen zijn onderaan bijgevoegd.

Vraag 1
Hoe verklaart het college dat er op verschillende plekken in de stad tegelijkertijd grootschalige werkzaamheden plaatsvinden, wat leidt tot verwarring, verkeersopstoppingen en onnodig ongemak voor weggebruikers?
***Antwoord* 1**
Met de vele werkzaamheden geven we uitvoering aan de verschillende beleidsplannen voor het verbeteren van de kwaliteit van de openbare ruimte, waaronder het Mobiliteitsplan 2040. We zorgen ervoor dat straten beter worden ingericht, met meer ruimte voor voetgangers en fietsers en een betere kwaliteit van de openbare ruimte(waaronder groen). Daarmee verbeteren we ook de bereikbaarheid voor voetgangers, fietsers, openbaar vervoer en automobilisten met een herkomst en/of bestemming in de stad. Met het onderhoud van de weg, riolering en overige kabels en leidingen zorgen we er zoveel mogelijk voor dat de wegen daarna gedurende lange tijd vrij zijn van werkzaamheden en dat verkeersdeelnemers de wegen daarna gedurende lange tijd goed kunnen gebruiken.
Er zijn inderdaad in de tweede helft van 2024 veel werkzaamheden in uitvoering geweest, op onder andere belangrijke wegen aan de noordwestkant van de stad, die weggebruikers veel gebruiken om door de stad of de stad in of uit te rijden en waar verkeershinder snel merkbaar is. Het betreft zowel herinrichtingen van wegen (bijvoorbeeld de Amsterdamsestraatweg, Jutfaseweg en de Westelijke Stadsboulevard) als onderhoud van wegen en rioleringen (bijvoorbeeld de Anton Geesinkstraat, de Omloop en de verkeerspleinen op de Noordelijke Randweg Utrecht) en diverse kabels- en leidingenprojecten. Er zijn nu in vergelijking met vorige jaren op meer plekken in de stad grootschalige projecten in uitvoering. Met deze projecten verbeteren we de openbare ruimte, maken we de stad mooier, leefbaarder en verkeersveiliger en voeren we noodzakelijk onderhoud aan wegen, bruggen en rioleringen uit.
We spannen ons daarbij in om de overlast voor alle weggebruikers tijdens de werkzaamheden zo klein mogelijk te houden. Zo zorgen we voor goede omleidingsroutes en plaatsen we bebording, waarmee we verkeersdeelnemers verwijzen naar deze routes. Ook passen we indien nodig de afstelling van de

verkeerslichten aan en zetten we verkeersregelaars in voor een goede en veilige doorstroming van het verkeer.

Vraag 2
Wordt bij de planning van werkzaamheden rekening gehouden met de impact op de doorstroming van het verkeer en effect op de inzet van de noodhulpdiensten? Zo ja, kan het college voorbeelden geven van hoe dit in de praktijk wordt toegepast?

***Antwoord* 2**
Ja. Bij het plannen van de werkzaamheden kijken we goed of projecten tegelijkertijd of na elkaar uitgevoerd moeten worden. Daarbij zorgen we ervoor dat de bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid in de omgeving van deze werkzaamheden zo goed mogelijk blijven. Hiervoor brengen we alle noodzakelijke werkzaamheden (herinrichting, onderhoud, kabels en leidingen, etc.) vroegtijdig in beeld. We sturen uw raad in het begin van elk jaar een brief over de nieuwe planning van werkzaamheden met verkeershinder in onze stad. Daarbij benoemen we ook aandachtspunten in onze werkwijze voor het regie voeren op de bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid in de stad tijdens deze werkzaamheden.
Nog dit kwartaal sturen we uw raad een brief over de Meerjaren planning van werkzaamheden met grote verkeershinder in 2025 en 2026. Voor alle projecten stemmen we de planningen en de tijdelijke verkeersmaatregelen voor de werkzaamheden zo goed mogelijk op elkaar af.
Bij de beoordeling en goedkeuring van verkeersplannen en uitvoeringsplanningen hanteren we een aantal door ons vastgestelde bereikbaarheidsprincipes (zie Raadsbrief Meerjarenplanning werkzaamheden met verkeershinder 2023 2024 bereikbaarheidsprincipes regisseur). Daarbij proberen we werkzaamheden waar mogelijk slim te combineren, zodat de weg maar één keer open hoeft. Verder stemmen we omleidingsroutes voor het verkeer goed op elkaar af en zorgen voor goede en tijdige communicatie over planning en te verwachten verkeershinder naar de omgeving. Ook streven we ernaar om, waar mogelijk, fietsers en voetgangers langs de werkzaamheden te leiden. Zo konden vorig jaar fietsers en voetgangers zonder omleiding de werkzaamheden passeren aan de Amsterdamsestraatweg en de Westelijke Stadsboulevard (herinrichting), de Anton Geesinkstraat en de Ahornstraat (riolering) en de Simplonbaan en Furkabaan (asfaltonderhoud).

Het ambtelijke 'Kernteam Tijdelijke verkeersmaatregelen' vervult een belangrijke rol in onze werkwijze. Dit team toetst de verkeersplannen voor de werkzaamheden integraal. In dit kernteam zijn de nood- en hulpdiensten, de OV-vervoerder en diverse, gemeentelijke adviseurs (communicatie, verkeer, onderhoud, etc.) vertegenwoordigd. Het kernteam beoordeelt de verkeersplannen van de werkzaamheden op goede tijdelijke verkeersmaatregelen, omleidingsroutes, bebording en communicatie. Daarnaast beoordeelt het team of – en zo ja op hoe – projecten in uitvoering kunnen gaan, waarbij ze rekening houden met andere gelijktijdige werkzaamheden in hetzelfde gebied. Het kernteam hanteert bij haar beoordeling onder andere het CROW-richtlijnen en de eerder vermelde bereikbaarheidsprincipes.
Verder moet bij projecten met grote verkeershinder (ook van andere uitvoerders dan de gemeente) , ruim voor de start van de uitvoering een zogenoemd 'BLVC-plan' (bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en communicatie) worden ingediend bij de gemeente. In dit plan moet staan op welke wijze de kwaliteit van de bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en communicatie tijdens de uitvoering geborgd blijft. We beoordelen deze BLVC-plannen en letten daarbij o.a. op de aspecten bereikbaarheid, verkeersdoorstroming en verkeersveiligheid.
Tijdens de uitvoering van werkzaamheden blijkt er soms meer ruimte nodig te zijn om het werk goed uit te kunnen voeren, zodat we de tijdelijke verkeersmaatregelen moeten aanpassen. Verder monitoren we de verkeerssituatie, hoe verkeersdeelnemers reageren op de tijdelijke verkeersmaatregelen en of deze effectief zijn, zodat we zo nodig kunnen bijsturen en extra maatregelen kunnen treffen in het belang van de verkeersveiligheid en -doorstroming. Waar nodig

sturen we op basis van onze monitoring en ontvangen meldingen van verkeersdeelnemers en bewoners bij door bijvoorbeeld de afstelling van verkeerslichten aan te passen en/of extra verkeersregelaars in te zetten.
Een voorbeeld van het beoordelen van planningen en verkeersplannen op het effect van de inzet van de nood- en hulpdiensten is de uitvoering van het project Westelijke Stadsboulevard. Hierbij hebben we ook rekening gehouden met het effect op de doorstroming voornood- en hulpdiensten. Tijdens de uitvoering van het project monitoren we continu de verkeersdoorstroming met verkeersdata en camerabeelden. Verder hebben we direct contact met de operationele brandweerpost ter plaatse, waarbij we informatie krijgen over de bereikbaarheid voornood- en hulpdiensten in het gebied van de werkzaamheden. Nood- en hulpdiensten krijgen bij spoed zoveel mogelijk prioriteit bij verkeerslichten. Zo zorgen we ervoor dat de aanrijtijden voor nood- en hulpdiensten ook tijdens werkzaamheden aan de norm voldoen.

Vraag 3
Is het College zich bewust van de toename in omleidingen en de complexiteit ervan, waardoor efficiënt reizen door de stad voor automobilisten vrijwel onmogelijk wordt?
***Antwoord* 3**
We beseffen dat de combinatie van werkzaamheden soms zorgt voor hinder voor weggebruikers, waaronder automobilisten. Hierdoor ontstaat soms ook verschuiving en daardoor (tijdelijke) drukte op andere wegen in de stad, waardoor automobilisten in de stad langer onderweg zijn. We zorgen daarom voor een goede afstemming van de planning van de werkzaamheden, zodat er niet teveel werkzaamheden tegelijkertijd worden uitgevoerd in een gebied. Daarbij spannen we ons in om de doorstroming voor automobilisten zo goed mogelijk te houden, zoals we ook zorgen voor een goede doorstroming van fietsers, voetgangers en openbaar vervoer. We beseffen ons daarbij dat de doorstroming op sommige routes in de stad vanwege meerdere werkzaamheden soms helaas tijdelijk minder goed is. In deze situaties proberen we automobilisten tijdig van goede informatie te voorzien over te verwachten verkeershinder, zo mogelijk te verwijzen naar omleidingsroutes en naar andere vormen van reizen, zoals gebruik van de fiets of openbaar vervoer.

Vraag 4
Wordt overwogen om alternatieve en gebruiksvriendelijke routes beter te communiceren naar de weggebruikers?
***Antwoord* 4**
Om Utrecht goed bereikbaar te houden en mogelijke onvrede bij verkeersdeelnemers over verkeershinder te verminderen, vinden wij het belangrijk dat we de verschillende doelgroepen die in en om Utrecht reizen een volledig overzicht kunnen bieden van de (aankomende) verkeershinder, alternatieve routes en andere opties om te reizen. We informeren daarbij via een stadsbrede communicatieaanpak verkeersdeelnemers over de bereikbaarheid van de stad. Hierbij ligt de nadruk op informatie over via welke routes en reisopties de stad wel goed bereikbaar blijft, en waarom de werkzaamheden plaatsvinden en juist nu worden uitgevoerd. Hierdoor kunnen verkeersdeelnemers beter inspelen op verkeershinder en hun reisgedrag aanpassen. Dat draagt bij aan een soepelere doorstroming en minder overlast van verkeershinder. Onderdeel van deze aanpak is ook het bieden van informatie aan doelgroepen, zodat verkeersdeelnemers bewuste keuzes kunnen maken over hoe en wanneer ze reizen (te voet, met de fiets, met het OV of met de auto, op andere tijdstippen, routes of thuis werken).

Vraag 5
Welke maatregelen neemt het College om de bijna permanente files door de stad te verminderen, gezien deze niet alleen de automobilisten maar ook het openbaar vervoer en andere verkeersdeelnemers negatief beïnvloeden?

***Antwoord* 5**
Bij de antwoorden 2, 3 en 4 hebben we maatregelen aangegeven, die de verkeersdruk op de wegen rondom de werkzaamheden en met name in de spits verminderen.

Vraag 6
Wordt er gemonitord hoe de verkeersdrukte zich ontwikkelt gedurende de dag, en zo ja, welke structurele oplossingen worden overwogen?
***Antwoord* 6**
Ja, dat gebeurt. Zie verder antwoord 2.

Vraag 7
Is het college bereid het huidige beleid te herzien en meer rekening te houden met de behoeften van de autobezitters, om een inclusieve stad te waarborgen?
Antwoord 7
Onze stad groeit de komende jaren verder. We willen de stad ook in de toekomst gezond, aantrekkelijk en bereikbaar houden voor iedereen. Hiervoor geven we prioriteit aan duurzame vervoersmiddelen zoals lopen, fietsen en openbaar vervoer, die minder ruimte innemen en bijdragen aan een betere leefomgeving. Hoewel we het gebruik van de auto ontmoedigen in gebieden waar de ruimte beperkt is en de leefkwaliteit onder druk staat, blijft de auto een belangrijk vervoermiddel. We streven ernaar dat alle bestemmingen per auto bereikbaar blijven, maar niet altijd via de kortste of snelste route. Dit betekent dat doorgaand autoverkeer op bepaalde locaties, zoals de Catharijnesingel, het Ledig Erf en het Utrecht Science Park, wordt beperkt om meer ruimte te creëren voor voetgangers, fietsers en verblijfsfuncties. In woonstraten ondersteunen we initiatieven van bewoners voor herinrichting, waarbij parkeerplaatsen plaatsmaken voor groen, speelplekken of fietsparkeerplaatsen. Daarnaast stimuleren we parkeren op afstand, bijvoorbeeld bij P+R-locaties buiten de snelwegring, om de druk op de binnenstad te verminderen.
Kortom, we streven naar een evenwichtige mobiliteitsmix waarin duurzame vervoersmiddelen de voorkeur krijgen, zonder de auto volledig uit de stad te weren. Dit draagt bij aan een gezonde, leefbare en toegankelijke stad voor iedereen.

Vraag 8
Hoe betrekt de Gemeente de inwoners en ondernemers bij het vormgeven van het mobiliteitsbeleid en de planning van werkzaamheden? Worden klachten en suggesties vanuit deze groepen actief meegenomen?
Antwoord 8
Ja, we nemen klachten en suggesties van bewoners mee bij het vormgeven van het mobiliteitsbeleid en bij de planning van werkzaamheden. Voor mobiliteitsprojecten betrekken we bewoners en ondernemers, waarbij bij grotere projecten participatiebijeenkomsten worden gehouden, waarop bewoners en overige betrokkenen suggesties en ideeën kunnen geven. Deze ontvangen input nemen we mee in de uitwerking van onze projecten.
Via de website www.utrecht.nl/melding kunnen bewoners verder onveilige situaties doorgeven aan de gemeente. Dit is de meest toegankelijke manier voor alle bewoners en alle projecten. Verder zorgen we voor de plaatsing van een bouwbord bij projecten die langer duren dan een paar weken. Op deze bouwborden nemen we voor het melden van overlast door wegwerkzaamheden ook standaard een verwijzing op naar www.utrecht.sllimmelden.nl Er is vaak ook een projectmailbox beschikbaar, die bewoners kunnen gebruiken om iets specifiek bij een projectteam te melden. Deze staat in dat geval op de projectpagina op onze website. Ook zetten aannemers soms apps in, zoals de BouwApp, waar bewoners meldingen kunnen doen. Tot slot bellen bewoners ook het algemene

telefoonnummer van de gemeente. Via het KlantContactCentrum (KCC) brengen we deze bellers in contact met de toezichthouder of projectleider van de werkzaamheden.
Bij het bepalen van de tijdelijke verkeersmaatregelen voor werkzaamheden en evenementen houden we o.a. rekening met eerdere praktijkervaringen (ook uit de andere grote steden), eerdere evaluaties en de resultaten van onze monitoring van de verkeersstromen), Op basis van meldingen van bewoners, etc. kunnen we indien noodzakelijk ook tijdelijke verkeersmaatregelen aanpassen tijdens de werkzaamheden (b.v. extra bebording, verkeersregelaars, etc.).

Vraag 9
Er is een petitie gestart in onze gemeente omtrent de verkeerschaos. Is het college hiervan op de hoogte? Hoe beoordeelt het college de wens die in de petitie wordt geuit, en welke acties overweegt het college naar aanleiding hiervan te ondernemen?
Antwoord 9
Het petitierecht is een belangrijk instrument voor inwoners en staat niet voor niets in de grondwet. Wij kijken dus uit naar de formele indiening van de petitie. Zodra dat is gebeurd, gaan we graag in gesprek met de indieners. Het is goed om te zien dat inwoners actief meedenken over mobiliteit in onze stad. Het pleidooi voor een gebalanceerde aanpak, waarbij zowel automobilisten als andere weggebruikers centraal staan, sluit aan bij onze visie. We werken voortdurend aan een veilige en vlotte doorstroming voor iedereen, terwijl we tegelijkertijd meer ruimte geven aan duurzame mobiliteit. Dit draagt bij aan een leefbare en goed bereikbare stad.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Schriftelijke vragen: Verkeerschaos in Utrecht

02-12-2024

Vragen:

De afgelopen jaren is de stad Utrecht volop aan het veranderen. De aanpassingen brengen echter uitdagingen met zich mee, met name op het gebied van bereikbaarheid en verkeersdoorstroming. Inwoners, ondernemers en bezoekers ervaren steeds vaker hinder door een opeenstapeling van werkzaamheden, complexe omleidingen en aanhoudende files. Dit leidt niet alleen tot verwarring en ongemak, maar roept ook vragen op over de toegankelijkheid van de stad en de gevolgen voor het dagelijks leven.

Om meer inzicht te krijgen in het gevoerde beleid en mogelijke verbeteringen te verkennen, stellen wij u de volgende vragen:

1. Hoe verklaart het college dat er op verschillende plekken in de stad tegelijkertijd grootschalige werkzaamheden plaatsvinden, wat leidt tot verwarring, verkeersopstoppingen en onnodig ongemak voor weggebruikers?
2. Wordt bij de planning van werkzaamheden rekening gehouden met de impact op de doorstroming van het verkeer en effect op de inzet van de noodhulpdiensten? Zo ja, kan het college voorbeelden geven van hoe dit in de praktijk wordt toegepast?
3. Is het college zich bewust van de toename in omleidingen en de complexiteit ervan, waardoor efficiënt reizen door de stad voor automobilisten vrijwel onmogelijk wordt?
4. Wordt overwogen om alternatieve en gebruiksvriendelijke routes beter te communiceren naar de weggebruikers?
5. Welke maatregelen neemt het college om de bijna permanente files door de stad te verminderen, gezien deze niet alleen de automobilisten maar ook het openbaar vervoer en andere verkeersdeelnemers negatief beïnvloeden?
6. Wordt er gemonitord hoe de verkeersdrukte zich ontwikkelt gedurende de dag, en zo ja, welke structurele oplossingen worden overwogen?
7. Is het college bereid het huidige beleid te herzien en meer rekening te houden met de behoeften van autobezitters, om een inclusieve stad te waarborgen?
8. Hoe betrekt de Gemeente de inwoners en ondernemers bij het vormgeven van mobiliteitsbeleid en de planning van werkzaamheden? Worden klachten en suggesties vanuit deze groepen actief meegenomen?
9. Er is een petitie is gestart in onze gemeente omtrent de verkeerschaos. Is het college hiervan op de hoogte? Hoe beoordeelt het college de wens die in de petitie wordt geuit, en welke acties overweegt het college naar aanleiding hiervan te ondernemen?

Gesteld door:

- Mahmut Sungur, DENK
- Miraç Usta, DENK