Bundel - Commissie Leefomgeving van 10 september 2026

1 Opening

2 Vaststellen van de agenda van 10 september 2026

3 Vaststellen van de behandelvoorraad
Ter vaststelling.
Langetermijnagenda commissie Leefomgeving 10 september 2026
Concept behandelvoorraad commissie Leefomgeving 10 september 2026

3.1 Verkeersveiligheid in de stad
Dossier 5463 voorblad
Raadsbrief monitor mobiliteitsplan 2026 - cijfers over 2025
Monitor Mobiliteitsplan 2026 - cijfers van 2025 - college

3.2 Tuinwijkroute in breder perspectief
Dossier 5462 voorblad
Raadsbrief Vaststelling Voorlopig Ontwerp Herinrichting Tuinwijkroute
Voorlopig Ontwerp Herinrichting Tuinwijkroute - ontwerptoelichting
Samenwerkingsverslag VO Herinrichting Tuinwijkroute
Presentatie Tuinwijkroute
Presentatie gemeente utrecht
Fietsersbond Presentatie RIB Tuinwijkroute
Informatie over RIB
Inbreng Fietsersbond RIB Tuinwijkroute def
Bijlage petitie 'Tuinwijkroute - Meer veiligheid door meer groen' (16 april 2026) (1)
Bijlage 2 petitie 'Tuinwijkroute - Meer veiligheid door meer groen' (16 april 2026) (1)

3.3 SV 2026 nr. 76 Regeren is vooruit kijken - Drinkwatertekort 2030
Dossier 5456 voorblad
Beantwoording SV2026 nr 76 over Regeren is vooruit kijken - drinkwatertekort 2030

3.4 Europese natuurherstelverordening
Dossier 5457 voorblad
Beantwoording SV2026 nr 79 over de Europese natuurherstelverordening

4 Transcripties
Ter kennisname:
- Transcriptie commissie Energie(transitie), Duurzaamheid, Vastgoed en Wonen 8 juli 2025
Commissievergadering Energie(transitie), Duurzaamheid, Vastgoed en Wonen 8 juli 2025

5 Toezeggingen/moties
Ter vaststelling:
- Motielijst commissie Leefomgeving 10 september 2026
- Toezeggingenlijst commissie Leefomgeving 10 september 2026
Motielijst commissie Leefomgeving 10 september 2026
Toezeggingenlijst commissie Leefomgeving 10 september 2026

6 Ingekomen stukken
Ingekomen stuk:
Nr.1 Petitie (Verkeers)veiligheid op de Meester Tripkade
Openbare lijst LIS 10 september 2026

7 Uitvoerbaarheid en juridische haalbaarheid van de milieuzone en zero-emissiezone

Wethouder: Kleinrensink
beleidsterrein: Klimaat en milieu
Indicatieve behandeltijd: 90 minuten
De fracties van UtrechtNu!, VVD, Stadsbelang Utrecht, CDA, JA21 en Student & Starter wensen de beantwoording van SV 2026 nr. 86 en 87 en de raadsbrief 'Knelpunt uitbreiding milieuzone personenauto's en autobussen' te agenderen vanwege vragen over de uitvoerbaarheid, juridische haalbaarheid en planning van het gemeentelijke beleid rondom de milieuzone en zero-emissiezone. Uit de recente raadsbrief blijkt dat de voorgenomen uitbreiding van de milieuzone voor personenauto's en autobussen per 1 januari 2027 op grond van de huidige landelijke regelgeving niet kan worden ingevoerd. Het college geeft daarbij aan dat bij de voorbereiding van het uitvoeringsprogramma en het ontwerpverkeersbesluit is uitgegaan van andere uitgangspunten dan uiteindelijk in de definitieve regelgeving zijn opgenomen.
Daarnaast hebben verschillende partijen aandacht gevraagd voor de gevolgen van netcongestie, de beschikbaarheid van laadinfrastructuur, de uitvoerbaarheid voor ondernemers en de samenhang tussen de verschillende emissiemaatregelen. Ook heeft recente jurisprudentie over de toepassing van de zero-emissiezone nieuwe vragen opgeroepen over de uitvoerbaarheid van het beleid.
De fracties willen met het college in gesprek over de gevolgen van deze ontwikkelingen voor de verdere invoering van de milieuzone en zero-emissiezone, de mogelijke vervolgstappen, de gevolgen voor inwoners en ondernemers en de wijze waarop de raad hierover wordt betrokken.

Dossier 5390 voorblad
Raadsbrief Knelpunt uitbreiding milieuzone personenauto's en autobussen
Beantwoording SV2026 nr 87 over Zero-emissiezone, stekker eruit
Beantwoording SV2026 nr 86 over Rechterlijke uitspraak Jaarbeurs en zero-emissiezone

8 Beantwoording op vragen over betaald parkeren in Zuilen en Lunetten
Wethouder: Sienot
beleidsterrein: Mobiliteit
Indicatieve behandeltijd: 60 minuten
De fracties van de VVD, UtrechtNu!, Stadsbelang Utrecht, Utrecht Solidair, CDA en JA21 willen in gesprek met de commissie en het college over de beantwoording van schriftelijke vragen SV2026-80 inzake het uitstellen van betaald parkeren. Alsmede de halfjaarlijkse voortgangsbrief parkeren.
De fracties constateren dat de beantwoording slechts beperkt ingaat op de kern van de gestelde vragen, in het bijzonder waar het gaat om de onderbouwing van de gekozen invoeringsstrategie, de afweging van alternatieven zoals uitstel of fasering, en de effecten van invoering buiten het directe plangebied. In de beantwoording wordt vooral vastgehouden aan de huidige koers, zonder inzichtelijk te maken welke scenario's zijn overwogen, welke effecten worden verwacht op omliggende wijken en hoe deze meewegen in de besluitvorming.
Daarnaast blijft onduidelijk hoe het college het draagvlak onder bewoners betrekt en hoe wordt omgegaan met signalen uit de praktijk dat effecten van invoering zich breder voordoen dan vooraf aangenomen. Bij ingrijpende maatregelen als betaald parkeren is het van belang dat expliciet wordt gemaakt welke keuzes er zijn, welke risico's worden genomen en hoe daarop wordt gestuurd.
Ten slotte wijzen de fracties op een fundamenteel financieel risico dat in de beantwoording onderbelicht blijft. Er lijkt impliciet te worden uitgegaan van stabiele of stijgende parkeeropbrengsten, terwijl economische inzichten (zoals de Laffer-curve) en ervaringen in andere steden laten zien dat hogere tarieven en minder autobezit juist kunnen leiden tot dalende inkomsten. Dit spanningsveld wordt versterkt door mobiliteitstrends zoals deelmobiliteit en (op termijn) zelfrijdende voertuigen, die de parkeerbehoefte verder verminderen. De fracties vragen het college daarom expliciet te maken in hoeverre het beleid financieel toekomstbestendig is en welke scenario's zijn uitgewerkt voor teruglopende parkeerinkomsten.
De fractie van BIJ1 wil in debat over waarom de verdere invoering van betaald parkeren niet wordt uitgesteld zolang er geen werkelijk (gratis) alternatief geboden wordt.

Dossier 5389 voorblad
Beantwoording SV2026 nr 80 over Uitstellen invoering betaald parkeren
Raadsbrief Halfjaarlijkse update Parkeren
Overzicht voortgang Parkeermanagementsysteem (PMS) april 2026

9 Raadsmemo Rapporten variant De Pagter / openstellen busbaan Meernbrug
Wethouder: Sienot
beleidsterrein: Mobiliteit
Indicatieve behandeltijd: 30 minuten
De fracties van de VVD, UtrechtNu!, Stadsbelang Utrecht, CDA en JA21 willen in gesprek over de Raadsmemo Rapporten variant De Pagter / openstellen busbaan Meernbrug. Graag bespreken zij de uitkomsten van het onderzoek en het verkeerskundig advies. De fracties constateren dat het onderzoek maar beperkt is uitgevoerd, terwijl de verkeerssituatie echt steeds nijpender wordt voor de inwoners van De Meern. De agenderende partijen willen van het college weten welke mogelijkheden er naast de variant De Pagter worden onderzocht om te komen tot een passende oplossing voor de langdurige ongewenste verkeerssituatie op de Meernbrug.

Dossier 5379 voorblad
Raadsmemo Toezegging variant De Pagter Meernbrug
PU-GU Meernbrug gebruik HOV-baan
DTV-Goudappel Memo variant De Pagter
M112 overweeg openstellen busbaan tussen Meernbrug en Regenboogbrug

Langetermijnagenda commissie Leefomgeving d.d. 10 september 2026

Onderwerp	Beleidsveld	Planning aanbieden aan raad	Fatale termijn Raadsbesluit	Datum aangeboden	Beoogd kwartaal commissie procedureel	Beoogd kwartaal commissie inhoudelijk	Beoogd kwartaal raadsbehandeling	Aangeboden/ Gestopt	Toelichting wijziging planning	Toelichting fatale termijn
Meerjarenstrategie ROM Utrecht Region	Economische Zaken	2026 Q2			2026 Q2	2026 Q2				
Horecabrief	Economische Zaken	2026 Q2								
(deel)Omgevingsvisie Lage Weide	Economische Zaken	2026 Q3			2026 Q3	2026 Q4	2026 Q4		Was Q1 2026, wordt Q3 2026.	
Nota van Uitgangspunten Wind Lage Weide	Energie en Klimaat	2027 Q2								
Klimaatvisie	Energie en Klimaat								De ontwerp-visie is in maart 2026 ter inzage gelegd. De planning voor het aanbieden van de visie aan de raad is aan het nieuwe college.	

Langetermijnagenda commissie Leefomgeving d.d. 10 september 2026

Begrotingswijziging 2026 SGL	Groen	2026 Q4								
Zienswijze Begrotingswijziging 2026 en 2027 ODU	Klimaat en Milieu	2026 Q4	11-12-2025		2026 Q4	2026 Q4	2026 Q4			Fatale termijn is gebaseerd op jaarcyclusplanning van de ODU.
Zienswijze Begroting 2027 en 2028 + Meerjarenraming ODU	Milieu en Emissieloos Vervoer	2027 Q2	18-06-2027		2027 Q2	2027 Q2	2027 Q2			Fatale termijn is gebaseerd op de jaarcyclus planning van de ODU.
Zienswijze Kadernota 2028 ODU	Milieu en Emissieloos Vervoer	2026 Q4	09-01-2026		2026 Q4	2026 Q4	2026 Q4			Fatale termijn is gebaseerd op jaarcyclusplanning van de ODU.
Zienswijze Begroting 2027 en 2028 + Meerjarenraming ODU	Milieu en Emissieloos Vervoer	2026 Q2	19-06-2026		2026 Q2	2026 Q2	2026 Q2			Planning is gebaseerd op jaarcyclusplanning van de ODU.
Raadsvoorstel Gebiedsplan Gebiedsgericht Grondwaterbeheer	Milieu en Emissieloos Vervoer	2026 Q4			2026 Q4	2027 Q1	2027 Q1			
Besluit tot aanleg fietsverbinding Boorstraat	Mobiliteit	2026 Q4			2026 Q4	2026 Q4	2026 Q4			

Langetermijnagenda commissie Leefomgeving d.d. 10 september 2026

Voorkeursbeslissing MIRT-verkenning OV en Wonen regio Utrecht	Mobiliteit	2026 Q4			2026 Q4	2026 Q4				
Wijziging APV i.v.m. verbod op fossiele reclame	Openbare ruimte	2026 Q1				2026 Q2	2026 Q2			

Concept-behandelvoorraad commissie Leefomgeving 10 september 2026

	Titel	Soort	Ontvangen	Beleidsterrein	Beschrijving	In commissie	Behandelduur
3.1	Verkeersveiligheid in de stad	Agendering	3-9-2026	Mobiliteit (Sienot)	De fracties van Partij voor de Dieren, VVD, D66, Stadsbelang Utrecht, EenUtrecht, GroenLinks/PvdA, Student & Starter, JA21, UtrechtNu!, ChristenUnie en CDA willen het hebben over verkeersveiligheid in de stad in het licht van de in het coalitieakkoord beschikbaar gestelde middelen. Voorafgaand aan het debat stellen we technische vragen aan het college om een overzicht te krijgen van de meest urgente locaties en mogelijke maatregelen. Op een technische sessie willen we de mogelijkheid om door te kunnen vragen op de antwoorden zodat we deze informatie kunnen meenemen in het debat.	Behandeling in de commissie op 8 oktober of 15 oktober.	120 minuten
3.2	Tuinwijkroute in breder perspectief	Agendering	3-9-2026	Mobiliteit (Sienot)	De fracties van EenUtrecht, VVD en Stadsbelang Utrecht en UtrechtNu! vragen het huidige plan voor herinrichting van de Tuinwijkroute te evalueren met de resultaten van de Noordpoort-studie. De agenderende fracties willen met de wethouder in gesprek over wat nu de meest adequate volgorde is en om bovenal duidelijkheid te scheppen welke aanpassingen (wanneer) zullen plaatsvinden die leiden tot een voor de bewoners goede herinrichting. Door het aannemen van de motie van 16 juli over het nemen van fysieke	Behandeling in de commissie op 8 oktober of 15 oktober.	60 minuten

					maatregelen verkeersveiligheid ligt er duidelijk een opdracht om het ontwerp aan te passen. De kern is dat er met betrekking tot de herinrichting van straten nu nog (te)veel onduidelijk is. Met de komende resultaten van de Noordpoort-studie kunnen alternatieve plannen beter scoren dan het huidige plan van de gemeente dat voorligt voor de Tuinwijkroute. Daarbij komt dat bewoners van de straten die nu de Tuinwijkroute vormen een eigen voorstel dat zij i.s.m. de Fietsersbond gemaakt hebben als alternatief voor de door de gemeente voorgestelde herinrichting beoordeeld willen hebben. Tijdens een RIB van 4 juni hebben zij hun bezwaren toegelicht. In de uiteindelijke keuze voor herinrichting dienen aspecten leefbaarheid, verkeersdoorstroming en verkeersveiligheid voor alle alternatieven voldoende onderzocht te worden teneinde een gedegen afweging te kunnen maken om de verkeerssituatie in het grotere gebied rondom de Noordpoort te kunnen optimaliseren en waterbed-effecten die verkeersproblematiek verplaatsen te voorkomen. Onze vragen zijn: 1. Wat de goede volgorde is in de projecten: eerst Noordpoort-studie afronden en dan pas definitief aan de slag met de Tuinwijkroute? Of anderszins? 2. Hoe heeft de gemeente de verschillend belangen afgewogen en daarbij specifiek gekeken naar de aspecten verkeersdoorstroming ten opzichte van wat er is gedaan of nog		

					kan worden gedaan om het aantal vervoersbewegingen op de Tuinwijkroute aanmerkelijk te verminderen, omwille van een leefbare buurt? 3. Zijn er inhoudelijke en/of procesmatige bezwaren het alternatief van de Fietsersbond annex bewonersgroep danwel een betere oplossing die mogelijkerwijs uit of na de Noordpoort studie volgt alsnog integraal te beoordelen en te vergelijken met het basisvoorstel van de gemeente? Zo ja, welke zijn dit en wat is er nodig ze weg te nemen?		
3.3	SV 2026 nr. 76 Regeren is vooruit kijken – Drinkwatertekort 2030	Agendering	3-9-2026	Openbare Ruimte (Schilderman)	Voor de zomer hebben Volt, Student & Starter, Stadsbelang Utrecht, Partij voor de Dieren, GroenLinks/PvdA en ChristenUnie schriftelijke vragen gesteld over het drinkwatertekort wat wordt verwacht voor 2030. Inmiddels is de zomer van 2026 de geschiedenis ingegaan als de warmste ooit gemeten in Nederland. De aanhoudende hitte en droogte hebben opnieuw duidelijk gemaakt hoe kwetsbaar de beschikbaarheid van voldoende zoet- en drinkwater is. De partijen Volt, Stadsbelang Utrecht, GroenLinks/PvdA, D66, Partij voor de Dieren en ChristenUnie willen naar aanleiding van de beantwoording van de schriftelijke vragen in debat over de rol die de gemeente Utrecht kan spelen in de drinkwateropgave, zoals waterbesparing en het tegengaan van watervervuiling.	Behandeling in de commissie op 8 oktober of 15 oktober.	90 minuten

Concept-behandelvoorraad commissie Leefomgeving 10 september 2026

3.4	Europese natuurherstelverordening	Agendering	3-9-2026	Groen (Schilderman)	Op 16 juni jl. heeft het college de schriftelijke vragen over de Europese natuurherstelverordening beantwoord die gesteld waren door de fracties GroenLinks-PvdA, D66 en Volt. Naar aanleiding van deze beantwoording zouden dezelfde fracties, plus Partij voor de Dieren, dit graag agenderen voor het commissiedebat. De agenderende fracties willen graag in debat over wat deze verordening betekent voor Utrecht, of het huidig beleid en regelgeving toereikend is en hoe er met deze verordening omgegaan moet worden.	Behandeling in de commissie op 8 oktober of 15 oktober.	30 minuten

Created with an evaluation copy of Aspose.Words. To remove all limitations, you can use Free Temporary License
https://products.aspose.com/words/temporary-license/

Commissie Leefomgeving

Dossiernummer 5463
Vergaderdatum 10 september 2026
Agendapunt 3.1
Titel Verkeersveiligheid in de stad

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Leefomgeving	**10 september 2026**

Evaluation Only. Created with Aspose.Words. Copyright 2003-2026 Aspose Pty Ltd.

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

Gemeente Utrecht

Aan de gemeenteraad

Behandeld door	P. Stumpel-Vos	**Datum**	26 juni 2026
E-mail	p.stumpel@utrecht.nl	**Kenmerk**	34177860
Type brief	Aanbiedingsbrief	**Onderwerp**	Monitor mobiliteitsplan 2026 - cijfers over 2025
Bijlage(n)	1	**Beleidsveld**	Mobiliteit

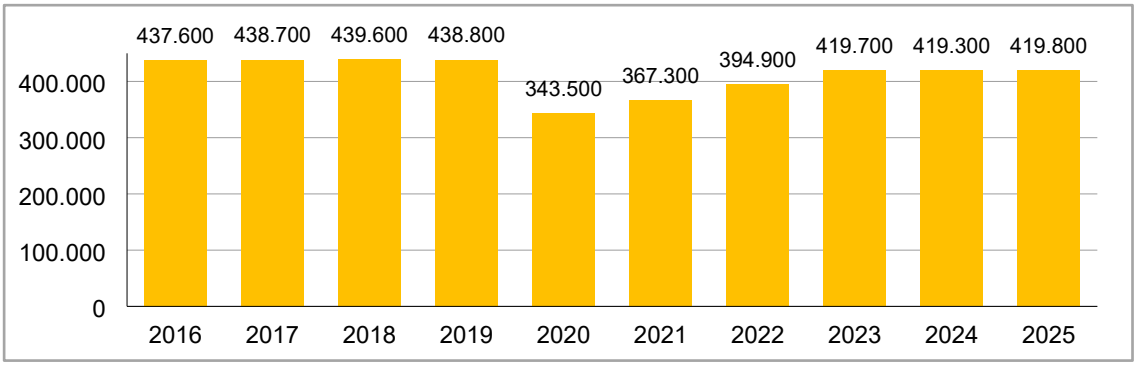
Geachte leden van de raad,

Met veel plezier sturen wij u de monitor mobiliteitsplan 2026. Deze jaarlijkse monitor laat de mobiliteitsontwikkelingen in 2025 zien in vergelijking met de jaren ervoor. Hiermee volgen we hoe de mobiliteit in de stad zich ontwikkelt en of dit in lijn is met de ambities uit het in juli 2021 door uw raad vastgestelde Mobiliteitsplan 2040. In deze brief hebben we de belangrijkste resultaten van de monitor samengevat en toegelicht.

De stad bereikbaar, verkeersveilig en leefbaar houden vraagt in een groeiende stad scherpe keuzes
In 2025 zette de daling van het aantal verkeersslachtoffers voor het derde jaar op rij door én bleef het aantal verplaatsingen met motorvoertuigen van en naar de stad stabiel terwijl het aantal inwoners en banen de afgelopen jaren verder groeide. Daar staat tegenover dat het autobezit het laatste jaar licht stijgt, er veel korte autoritten zijn en het aandeel gebiedsvreemd gemotoriseerd verkeer niet daalt. In onze groeiende stad neemt de druk op de openbare ruimte toe waardoor het mobiliteitssysteem onder druk komt te staan. Kortom, de mobiliteitstransitie ontwikkelt zich op belangrijke onderdelen conform ons mobiliteitsbeleid maar blijft desondanks op een aantal vlakken achter.

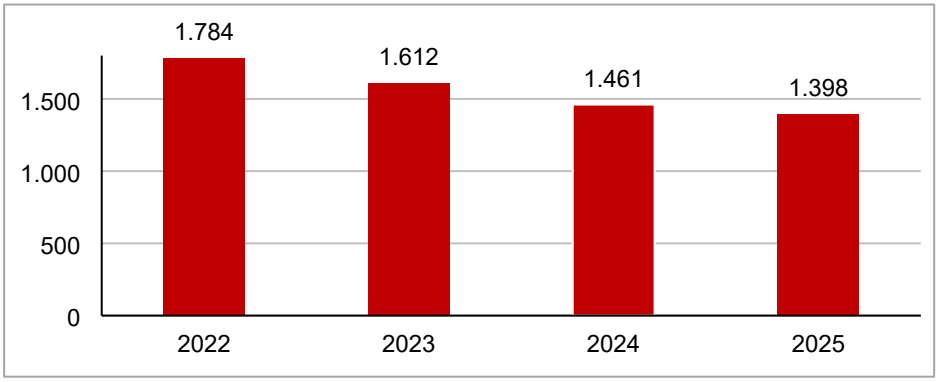
Gezien de verwachte groei van het aantal inwoners en arbeidsplaatsen zijn investeringen in mobiliteit randvoorwaardelijk om verdere groei van de stad mogelijk te maken. Steeds meer mensen moeten dezelfde ruimte delen, ook al nam het aantal inwoners de afgelopen twee jaar minder sterk toe. We investeren in mobiliteitsmaatregelen om Utrecht gezond, aantrekkelijk en bereikbaar te houden – de ambitie van het Mobiliteitsplan 2040. Voorbeelden zijn de herinrichting van straten, de 30 km/uur-aanpak, de verbetering van fietsinfrastructuur, de vermindering van ruimte voor autoparkeren, de invoering van betaald autoparkeren en het stimuleren van deelmobiliteit.
Daarbij is monitoring essentieel om zichtbaar te kunnen maken of de groei van de stad niet leidt tot een evenredige groei van autoverkeer. En om te kunnen onderbouwen of de ingezette mobiliteitstransitie naar lopen, fietsen, OV en deelmobiliteit - vervoersmiddelen die minder ruimte innemen - effect heeft. Die inzichten hebben we nodig om ons beleid waar nodig te kunnen intensiveren of bij te stellen.

Het aantal motorvoertuigen dat op werkdagen van en naar Utrecht rijdt, is stabiel
We zien dat de groei van Utrecht zich tot nu toe niet ‘vertaalt’ naar extra autoverkeer van en naar de stad (gebied binnen de ring A2/A12/NRU). De laatste drie jaar is het aantal motorvoertuigen dat van en naar Utrecht rijdt stabiel. Vergeleken met de jaren voor corona rijden er 5% minder motorvoertuigen, ook al is het aantal inwoners toegenomen (+7% ten opzichte van 2019). Zeer waarschijnlijk dragen de eerdergenoemde maatregelen hieraan bij. Donderdag is de drukste werkdag, maandag en vrijdag zijn iets rustiger, maar de verschillen tussen de werkdagen zijn klein. De verdeling over de werkdagen is nagenoeg gelijk aan voor corona, wat betekent dat er op alle werkdagen een afname is ten opzichte van 2019.



Grafiek: Aantal motorvoertuigen van en naar Utrecht per etmaal (werkdag) (bron: verkeerstellingen gemeente Utrecht)

Het aantal verkeersslachtoffers is afgenomen, tegelijkertijd neemt gevoel van verkeersonveiligheid toe
De verbetering van de verkeersveiligheid is een belangrijk doel. Elk verkeersslachtoffer is er één te veel. In de jaarstukken (Programma Duurzame bereikbaarheid) 2025 rapporteren we dat we streven naar een structurele afname van het aantal verkeersslachtoffers waar een ambulance naartoe is gegaan. Het aantal verkeersslachtoffers waar een ambulance naartoe is gegaan, is voor het derde jaar op rij afgenomen. In 2025 hebben 1.398 verkeersslachtoffers zorg ontvangen van ambulancepersoneel. De afname van verkeersslachtoffers is zichtbaar bij alle type ongevallen en bij bijna alle type vervoerswijzen (auto, fiets, scooter). De afname in Utrecht wijkt af van de landelijke ontwikkeling (Meer verkeersdoden in 2025 | CBS).



Grafiek: Aantal verkeersslachtoffers gezien door medisch personeel van de ambulance, op wegen in beheer van de gemeente Utrecht (bron: MOVE, Veiligheid NL)

We zien wel een sterke toename in verkeersslachtoffers op de elektrische fiets. Ambulancepersoneel registreerde in 2025 819 slachtoffers op een fiets (58% van alle verkeersslachtoffers in 2025), waarvan minimaal 202 op een elektrische fiets/fatbike (14% van alle verkeersslachtoffers). Een elektrische fiets wordt soms als gewone fiets geregistreerd, dus het werkelijke aantal is groter. Sinds

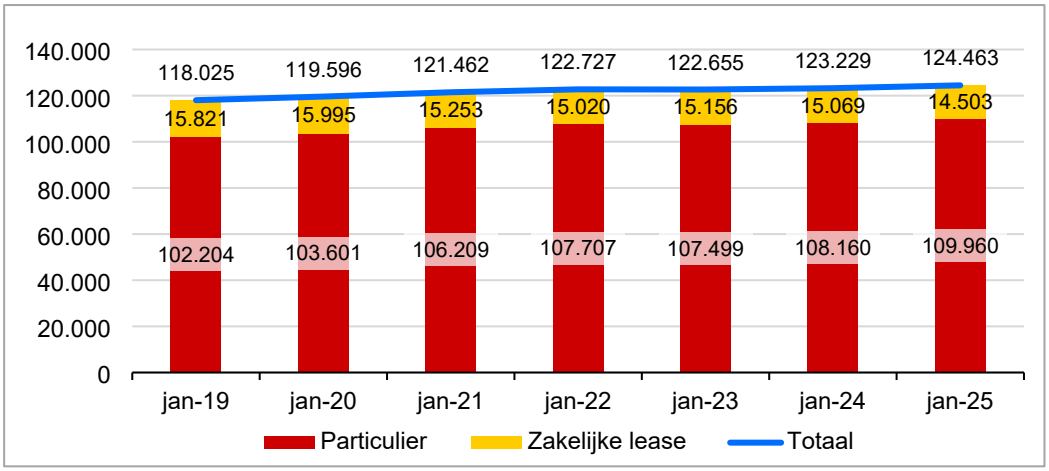
2025 wordt de fatbike als aparte vervoerwijze geregistreerd: 70 van de 202 verkeersslachtoffers op een elektrische fiets/fatbike in 2025 reed op een fatbike (5% van alle verkeersslachtoffers).
Verder raakten in 2025 143 verkeersslachtoffers gewond na een botsing mét een fiets (10% van alle verkeersslachtoffers). We weten dat minimaal 20 hiervan gewond raakten na een botsing met een fatbike en 13 met een andere elektrische fiets (elk afzonderlijk afgerond 1% van alle verkeersslachtoffers). Het aantal slachtoffers dat gewond raakte na een botsing met een auto is groter: 551 in 2025 (39% van alle verkeersslachtoffers). De veroorzaker van de verkeersongevallen is niet bekend.

Ondanks de afname van het aantal verkeersslachtoffers, is het percentage Utrechters dat (zeer) tevreden is over de verkeersveiligheid in de eigen buurt afgenomen van 64% in 2023 naar 62% in 2025. In 2021 was 63% tevreden. De streefwaarde van 64% zoals opgenomen in de Programmabegroting Duurzame bereikbaarheid is niet gehaald.
De Utrecht Monitor laat zien dat het bredere gevoel van onveiligheid toeneemt, en dat geldt dus ook in het verkeer. Dit beeld is ook in de rest van het land te zien. Uit een peiling van Veilig Verkeer Nederland blijkt dat minder Nederlanders zich veilig voelen in het verkeer en dat mensen zich vooral in de avond onveiliger voelen. Vaak genoemde oorzaken van een gevoel van onveiligheid in het verkeer zijn auto's die te hard rijden en fietsers zonder verlichting. In de Voortgangsrapportage Programma Duurzame Mobiliteit 2025 rapporteren we over wat we allemaal doen om de verkeersveiligheid in de stad te verbeteren.

Autoparkeerdruk neemt af in gebieden waar betaald parkeren is ingevoerd, maar neemt toe in aangrenzende gebieden
De openbare ruimte in Utrecht is schaars en geparkeerde auto’s nemen veel ruimte in. Betaald parkeren helpt om parkeeroverlast te verminderen en moedigt het gebruik van duurzame alternatieven voor de auto aan. In de gebieden waar betaald parkeren is ingevoerd, zien we dat de parkeerdruk na invoering lager ligt dan tijdens de meting ervoor. Wel neemt de parkeerdruk vaak toe in de aangrenzende gebieden waar nog geen betaald parkeren geldt: het waterbedeffect. Zodra in deze gebieden ook betaald parkeren wordt ingevoerd, wordt deze stijging te niet gedaan.
Het effect van invoering betaald parkeren op de parkeerdruk kunnen we bepalen in gebieden waar ook een parkeerdrukmeting heeft plaatsgevonden vóórdat het waterbedeffect optrad. Op dit moment hebben we dit voor acht gebieden in beeld: in zes van deze gebieden is het effect dat de parkeerdruk is gedaald, in twee gebieden is een kleine toename te zien. Op basis van deze bevindingen is er vooralsnog sprake van een overwegend positief effect op de parkeerdruk. Tegelijk spelen ook andere factoren een rol, zoals het opheffen van parkeerplaatsen voor vergroening, verkeersveiligheid of herinrichtingen. Ook kunnen bouwontwikkelingen de parkeerdruk beïnvloeden. We blijven de parkeerdruk de komende jaren volgen.

Sinds 2022 zijn 436 parkeerplaatsen (waarvan 132 in 2025) omgezet in ruimte voor bijvoorbeeld fietsparkeerplaatsen, groen en verblijf. Dit draagt bij aan de leefbaarheid van de stad. De streefwaarde van 1.126 opgeheven plekken zoals opgenomen in de Programmabegroting Duurzame bereikbaarheid is niet gehaald. Dit komt doordat veel parkeerplekken die in 2025 opgeheven zouden worden, zijn doorgeschoven naar 2026 vanwege vertragingen in de uitvoering van projecten.

Totaal aantal personenauto’s neemt jaarlijks toe, in 2025 ook meer auto’s per 1.000 inwoners
Met de groei van het aantal inwoners neemt ook het aantal personenauto’s toe. Sinds dit jaar hebben we ook de zakelijke leaseauto’s die privé worden gebruikt in beeld. Waar het aantal particuliere personenauto’s stijgt, daalt het aantal zakelijke lease personenauto’s. Dit heft een deel van de stijging van het absolute aantal personenauto’s in privébezit (incl. private lease) op, maar niet helemaal.



Grafiek: Aantal geregistreerde personenauto's in de gemeente Utrecht (bron: CBS)

Het aantal personenauto's per 1.000 inwoners (incl. lease) vertoont de afgelopen jaren lichte schommelingen, met een stijging in de coronajaren, een afname daarna, en weer een stijging in 2024. Het autobezit op 1 januari 2025 komt uit op 330 per 1.000 inwoners. We weten dat het aantal in werkelijkheid iets groter is, omdat nog niet alle opgeleverde nieuwe woonadressen goed zijn geregistreerd en daarmee niet zijn meegenomen in deze cijfers. Dit laten we corrigeren, en we verwachten dat we daarmee een wat grotere toename gaan zien. De cijfers van 2026 komen nog beschikbaar. We verwerken de geactualiseerde gegevens na de zomer in de online publicatie van de monitor mobiliteitsplan.

Het aantal treinreizigers op station Leidsche Rijn is sterk gegroeid
In 2025 is het aantal treinreizigers dat in- of uitstapte op station Leidsche Rijn met 19% gegroeid. Daarmee was dit het station in Nederland met de grootste groei. Dit komt door versterking van het knooppunt door een combinatie van ruimtelijke ontwikkelingen rondom het station en uitbreiding van de treindienstregeling.
We zien dat de verdeling van de treinreizigers over de verschillende stations stabiliseert. In 2025 stapte net als in de drie jaren ervoor 84% van alle treinreizigers in Utrecht in of uit op station Utrecht Centraal. Als er meer mensen op andere stations in- en uitstappen, helpt dat om de drukte op Utrecht Centraal te beperken. Vergeleken met 2015 is er nu een betere verdeling. Toen stapte 89% van de treinreizigers in of uit op Utrecht Centraal.

De moeite om plekken te kunnen bereiken verschilt per wijk
Over het algemeen zien we dat inwoners van de wijken Overvecht en Zuidwest vaker dan gemiddeld in Utrecht moeite hebben om bepaalde plekken te bereiken. De wijken Noordoost en Oost vallen in positieve zin op; hier kunnen inwoners juist vaker dan gemiddeld in Utrecht de gewenste locaties bereiken. Zo kan 93% van de Utrechters de huisarts altijd of vaak bereiken. In Overvecht (88%) en in Zuidwest (90%) is de bereikbaarheid van de huisarts lager, in Oost (95%) en Noordoost (97%) juist hoger. Een ander voorbeeld is de werklocatie: 93% van alle Utrechters kan de werklocatie altijd of vaak bereiken. In Overvecht (86%) en in Zuidwest en ook Noordwest (91%) is dit lager, terwijl dit in Noordoost en Oost en ook Binnenstad (alle drie 97%) hoger is.

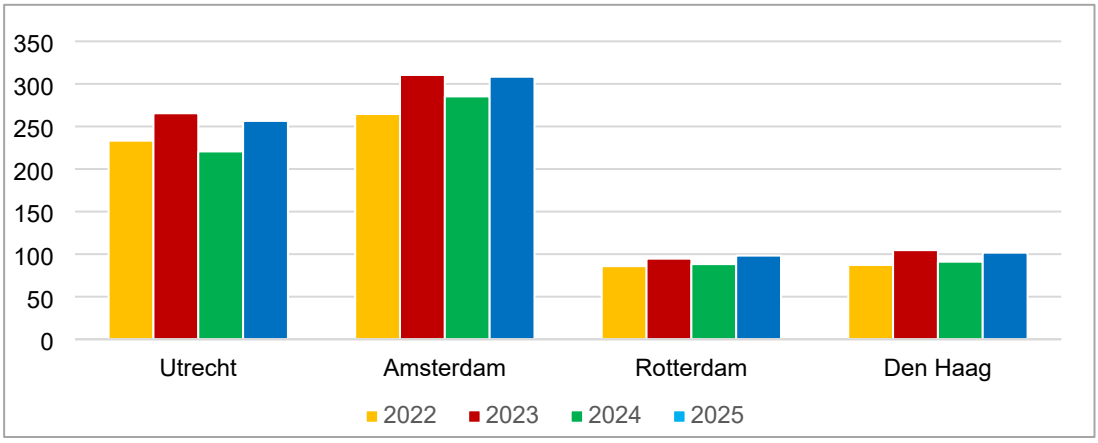
Utrechters die een fiets hebben, kunnen vaker plekken waar ze naartoe willen bereiken
Het hebben van een eigen fiets en/of een auto in het huishouden beïnvloedt de mate waarin inwoners hun bestemmingen kunnen bereiken. Inwoners met een eigen fiets - met of zonder auto in het huishouden - geven vaker aan een bestemming te kunnen bereiken dan inwoners zonder eigen fiets, ongeacht het autobezit in het huishouden. Het hebben van een eigen fiets heeft dus meer invloed op het kunnen bereiken van bestemmingen dan het hebben van een auto in het huishouden. Zo kan 79%

van de inwoners zonder eigen fiets maar met een auto in het huishouden altijd of vaak de supermarkt bereiken tegenover 96% van de inwoners met een eigen fiets, maar zonder auto in het huishouden.

Gebiedsvreemd gemotoriseerd verkeer en korte autoritten nemen niet af
We zien opnieuw geen daling in het aandeel gebiedsvreemd gemotoriseerd verkeer (verkeer zonder herkomst of bestemming in het aanliggende gebied van invalswegen en stedelijke verbindingswegen). De streefwaarde van een maximaal gemiddeld aandeel van 20% gebiedsvreemd verkeer op de invalswegen, zoals opgenomen in de Programmabegroting Duurzame bereikbaarheid, is niet gehaald, het gerealiseerde aandeel was 22%. We zien dat verkeer tijdens wegwerkzaamheden en files op de Ring van Utrecht andere routes gaat rijden. Zo is door filedruk op de A27 meer autoverkeer via de Waterlinieweg gaan rijden. Ook is als gevolg van de werkzaamheden aan de Westelijke Stadsboulevard en de omleidingsroutes meer gemotoriseerd verkeer gaan rijden via de Vleutensebaan en de Amsterdamsestraatweg zonder daar een bestemming te hebben. Daar staat tegenover dat het aandeel gebiedsvreemd verkeer op de Einsteindreef is afgenomen. De meest effectieve maatregel om gebiedsvreemd verkeer op een weg te beperken, is de infrastructuur zo inrichten dat automobilisten die geen herkomst of bestemming hebben in het aanliggende gebied van die weg niet meer gebruik kunnen maken van die weg. Er zijn hiervoor verschillende projecten in de stad in voorbereiding, zoals de voorgenomen knips Catharijnesingel en Ledig Erf, waarmee we streven naar een afname van het gebiedsvreemd verkeer de komende jaren.

Uit de monitor blijkt ook dat bijna de helft van de autoritten met een bestemming in Utrecht korter dan 10 kilometer is. Dit percentage is de afgelopen jaren nagenoeg gelijk gebleven. Voor deze ritten zijn de (elektrische) fiets of het openbaar vervoer een goed alternatief.

Aanbod en gebruik van deelmobiliteit nemen toe
Utrecht heeft met 257 commerciële deelauto's per 100.000 inwoners de op één na hoogste dichtheid in 2025 in Nederland, na Amsterdam. Het aantal commerciële deelauto's in Utrecht nam toe van 826 in 2024 naar 960 in 2025. Daarmee is de daling in 2024 bijna volledig hersteld. De afname in 2024 was een landelijke trend: deelauto-aanbieders zochten de balans tussen voldoende auto's om te zorgen dat mensen niet misgrijpen, zonder dat er een overschot aan deelauto's ontstaat die weinig/niet gebruikt worden.



Grafiek: Aantal deelauto's per 100.000 inwoners (bron: CROW)

Met de 1.000 elektrische fietsen werden in 2025 bijna 567.000 ritten gemaakt, 17% meer dan in 2024. Ook neemt het aantal deelbakfietsen en het gebruik ervan weer toe na de doorstart eind 2025, nadat de deelbakfietsaanbieder Cargoroo eind 2024 failliet ging. Tot slot werden in 2025 bijna 800.000 verplaatsingen met OV-fietsen gemaakt. Dit is iets lager dan eerdere jaren, en is te wijten aan de tijdelijke sluiting van de stalling Jaarbeursplein.

Bij 27% van de Utrechters heeft iemand van het huishouden in 2025 gebruik gemaakt van deelmobiliteit (excl. OV-fiets en excl. lenen van een auto van buren, familie of vrienden). In 2023 was dit 26%. De toename is kleiner dan beoogd, de streefwaarde van 32% zoals opgenomen in de Programmabegroting Duurzame bereikbaarheid is niet gehaald. De daling van het aantal deelauto's in 2024 en het faillissement van Cargoroo in 2024 zijn van invloed geweest op het achterblijven van het aandeel huishoudens dat gebruik maakt van deelmobiliteit. We verwachten als gevolg van onder meer de nieuwe regionale elektrische deelfietsen (van Lime) een verdere toename van het gebruik van deelmobiliteit. Dat zien we inmiddels ook terug: het aantal ritten met deze regionale deelfietsen neemt sterk toe. Op basis van de eerste vijf maanden van 2026 verwachten we minimaal een verdubbeling in gebruik van de Lime deelfietsen ten opzichte van 2025. Nader onderzoek zal uitwijzen welke gebruikersgroepen zorgen voor deze groeispurt en welk effect dit heeft op het aandeel huishoudens binnen Utrecht dat er gebruik van maakt, maar de verwachting is dat het regionale deelfietsensysteem een positieve bijdrage heeft aan de streefwaarde.

Meer cijfers en ontwikkelingen vindt u in de bijgevoegde monitorrapportage.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Monitor mobiliteitsplan 2026

Mobiliteitsplan 2040 - cijfers over 2025

Gemeente Utrecht

juni 2026

Colofon:

Uitgave
Ontwikkelorganisatie Ruimte
Gemeente Utrecht
030 - 286 00 00
mobiliteitsonderzoek@utrecht.nl

Internet
www.utrecht.nl

Informatie
Auteurs: Patricia Stumpel, Sander van Weperen, Lucas van der End

Foto voorkant
Tom Philip Janssen

Inhoud

Inleiding 5

Samenvatting 6

Demografische en economische ontwikkelingen 7
1. Inwoners 7
2. Banen 9
3. Studenten 10
4. Bezoekers - dagbezoekers en hotelgasten 10
5. Omvang pendel woon-werkverkeer 11

Conclusies 'Demografische en economische ontwikkelingen' 12

Gezond stedelijk leven voor iedereen 13

Bezit en gebruik vervoerwijzen
6. Auto-, fiets-, brom/snorfiets- en brommobielbezit 13
7. Modal split 18
8. Aantal motorvoertuigen van en naar Utrecht 21
9. Aantal fietsers 22
10. Aantal openbaar vervoer gebruikers 23
11. Verplaatsingen naar economische kerngebieden 25

Mobiliteit voor iedereen
12. Toegankelijkheid bushaltes 27
13. Aantal en aandeel inwoners en arbeidsplaatsen binnen loopafstand van en ov halte 28
14. Gebruik van de regiotaxi 28
15. Ervaren bereikbaarheid van bestemmingen 29

Verbeteren verkeersveiligheid
16. Aantal verkeersslachtoffers 31
17. Tevredenheid verkeersveiligheid 34

Verbeteren verblijfskwaliteit
18. Fijnstof en Stikstofdioxide 36
19. Tevredenheid en overlast eigen buurt 38

Conclusies 'Gezond stedelijk leven voor iedereen' 39

Stap 1 Slim bestemmen 40

Verdichten rond stedelijke knooppunten
20. Aantal inwoners en arbeidsplaatsen met toegang tot een ov knooppunt binnen 10 minuten 41
21. Aantal in- en uitstappers op knooppunten 42

Bereikbaarheid van voorzieningen
22. Bereikbaarheid van supermarkten 43
23. Bereikbaarheid van primair onderwijs 44

Conclusies 'Slim bestemmen' 45

Stap 2 Anders reizen 46

Stimuleren reizen buiten de spits
24. Verdeling motorvoertuigen, bus- en tramgebruik en fietsers over de dag 47

Aanbod en gebruik elektrische en gedeelde vervoerwijzen
25. Aantal deelauto's en gebruik 49
26. Aantal deelfietsen en gebruik 50
27. Aantal elektrische (motor)voertuigen 53
28. Aantal laadpunten 54

Goederenvervoer
29. Aandeel/ aantal schoon vervoer 55

Conclusies 'Anders reizen' 56

Stap 3 Netwerken op orde 57

Voetganger
30. Aandeel lopen in modal split (t/m 2024) 58
31. Tevredenheid inwoners over lopen 58
32. Aantal voetgangerslachtoffers 60

Fiets
33. Aandeel fiets in modal split (t/m 2024) 61
34. Tevredenheid inwoners over fietsen 62
35. Aantal fietsslachtoffers 63

Inhoud

Openbaar Vervoer
36. Aandeel openbaar vervoer in modal split 64
37. Herkomst OV-gebruikers met bestemming Utrecht 65
38. Reisbewegingen Utrecht Centraal 65
39. In/uitstappers Utrecht Centraal in relatie tot andere treinstations 66
40. Tevredenheid inwoners openbaar vervoer 66

Motorvoertuigen
41. Herkomst motorvoertuigen en ritlengtes 68
42. Interne ritten en ritlengtes 69

Multimodale reis
43. P+R gebruik 70

Conclusies 'Netwerken op orde' 71

Stap 4 Slim parkeren 72

Autoparkeren
44. Autoparkeerplaatsen 73
45. Tevredenheid autoparkeren 73
46. Autoparkeerdruk 75

Fietsparkeren
47. Aantal stallingsplekken 77
48. Capaciteit en wachtlijst buurtstallingen en fietstrommels 77
49. Aantal gestalde fietsen 78
50. Aantal verwijderde verkeerd gestalde fietsen, weesfietsen en fietswrakken 79
51. Tevredenheid inwoners fietsparkeren 79

Conclusies 'Slim Parkeren' 81

Stap 5 Slim sturen 82

Verminderen gebiedsvreemd verkeer
52. Gebiedsvreemd gemotoriseerd verkeer 83

Conclusies 'Slim Sturen' 84

Inleiding

Mobiliteitsplan 2040

Het mobiliteitsbeleid van de gemeente Utrecht staat in het in juli 2021 vastgestelde Mobiliteitsplan 2040*. Utrecht wil een stad zijn waarin gezondheid en leefbaarheid voorop staan. Daarom geven we voorrang aan duurzame vervoersmiddelen. Duurzame vervoersmiddelen nemen minder ruimte in beslag. Daardoor is er meer ruimte voor groen en plekken om te spelen. Ook zorgen duurzame vervoermiddelen voor minder geluidsoverlast, minder uitstoot en voor minder ongelukken.

Om te volgen hoe de mobiliteit in de stad zich ontwikkelt en of dit in lijn is met de doelstellingen uit het mobiliteitsplan brengen we jaarlijks de monitor mobiliteitsplan uit. Deze monitor is de tiende editie.

Leeswijzer

De indeling is gebaseerd op het Mobiliteitsplan 2040.

In hoofdstuk 1 worden de demografische en economische ontwikkelingen gekwantificeerd. Hiermee geven we inzicht in de groei van de stad aan de hand van bijvoorbeeld het aantal inwoners en banen.

In hoofdstuk 2 'Gezond stedelijk leven voor iedereen' brengen we het bezit en gebruik van de verschillende vervoerwijzen in beeld. Ook staan hier cijfers die een beeld geven over de mate waarin mobiliteit toegankelijk is voor iedereen, de verkeersveiligheid en de verblijfskwaliteit.

Hoofdstukken 3 tot en met 7 gaan in op de vijf stappen uit het Mobiliteitsplan 2040: Slim bestemmen, Anders reizen, Netwerken op orde, Slim parkeren en Slim sturen. Bij elke stap geven één of meerdere indicatoren aan wat de huidige situatie is.

Effecten mobiliteitsplan

In de monitor geven we aan de hand van relevante indicatoren inzicht in de ontwikkelingen in het mobiliteitssysteem. Een deel van deze ontwikkelingen hangt samen met de maatregelen uit het mobiliteitsplan. Tegelijk worden deze ontwikkelingen ook beïnvloed door andere factoren, zoals ander beleid en autonome trends. Daardoor is niet precies vast te stellen welk effect direct door het mobiliteitsplan komt. Waar mogelijk vergelijken we de ontwikkelingen in Utrecht met die in Nederland en met de drie andere grote steden. Hiermee kunnen we zien of de ontwikkelingen in Utrecht vergelijkbaar zijn of afwijken.

Nieuwe cijfers

We hebben de monitor ten opzichte van vorig jaar op een paar punten uitgebreid. We hebben cijfers toegevoegd over het aantal zakelijke leaseauto's die privé worden gebruikt, brommobielbezit, het aantal ritten met de OV-fiets, en de tevredenheid van inwoners over de loop- en fietsroute naar de supermarkt.

Komende edities voegen we gefaseerd nieuwe indicatoren toe zodat we de ontwikkelingen in de mobiliteit inzichtelijk blijven maken en kunnen beoordelen of deze in lijn zijn met de beleidsdoelstellingen.

* Mobiliteitsplan 2040, gemeente Utrecht

Samenvatting

Groei Utrecht zorgt voor meer mobiliteit maar vlakt af

De groei van het aantal inwoners (+0,4% in 2025) vlakt af en ligt voor het eerst deze eeuw onder het landelijk gemiddelde. Vergeleken met 2015 zijn er 13% meer inwoners. Het aantal banen is flink toegenomen in 2024, met 5%. Er zijn in 2024 36% meer banen dan in 2015. Cijfers van 2025 zijn nog niet beschikbaar. De samenstelling van de mobiliteitsdeelnemers verandert: het aantal studenten en toeristen is in de afgelopen jaren afgenomen, terwijl het aantal werknemers dat buiten de gemeente woont juist is gegroeid – vooral het aantal werknemers van buiten de provincie is toegenomen. Utrecht wordt aantrekkelijker als werkplek voor een bredere regio. Dit resulteert in een verschuiving naar andere mobiliteitspatronen - meer langere afstandsreizen van en naar de stad en meer verbinding met de provincie en daarbuiten. Tegelijkertijd is thuiswerken steeds gebruikelijker en werken werknemers die ver weg wonen vaker thuis dan werknemers die dichterbij wonen.

Geen groei autoverkeer, veel korte ritten

We zien dat de groei van Utrecht zich tot nu toe niet ‘vertaalt’ naar extra autoverkeer van en naar de stad (gebied binnen de ring A2/A12/NRU). De laatste drie jaar is het aantal motorvoertuigen dat van en naar Utrecht rijdt stabiel. Vergeleken met de jaren voor corona rijden er 5% minder motorvoertuigen, ook al is het aantal inwoners toegenomen (+7% ten opzichte van 2019). Dit komt niet alleen door mobiliteitsbeleid, maar ook doordat meer mensen sinds corona thuiswerken. Ook zien we in 2025 geen toename van het aantal motorvoertuigen van en naar het gebied Leidsche Rijn/Vleuten-De Meern ten opzichte van 2024. Vergeleken met 2019 rijdt er in 2025 1% meer verkeer. In dit gebied zijn relatief veel woningen toegevoegd, veel meer dan de toename van 1% in motorvoertuigbewegingen.

Het effect van meer thuiswerken zien we ook terug in het openbaar vervoer. De groei die we na de coronajaren zagen, vlakt af. In 2024 nam het aantal reizigers in bussen en trams met 4% toe, in 2025 met 1%. Het aantal bus- en tramreizigers is ongeveer 4% lager dan voor corona. Het aantal in-/uitstappers in de trein nam ook toe in 2025, met 3%. Maar er zijn ongeveer 10% minder in-/uitstappers in de trein dan voor corona. Wel groeide station Leidsche Rijn hard, met 19% en was daarmee in 2025 het snelst groeiende station van Nederland. Dit komt door uitbreiding van de dienstregeling en ruimtelijke ontwikkeling.
Bij de fiets zien we op sommige plekken een toename (Leidsche Rijn +10% t.o.v. 2024, +57% t.o.v. 2019), op andere een afname (USP gelijk t.o.v. 2024, -18% t.o.v. 2019). De ochtendspits is minder druk dan voor corona. Dit lijkt een blijvende verandering, voor motorvoertuigen, fiets en openbaar vervoer. Mensen werken deels thuis en gaan soms later naar het werk. Dit zorgt voor een lagere piekbelasting van de netwerken. De avondspits is niet afgenomen, terwijl dan het netwerk en het openbaar vervoer het zwaarst belast worden.
Bij de motorvoertuigen zien we veel korte ritten; van alle ritten met bestemming Utrecht, is 47% korter dan 10 kilometer. Er is nog geen daling te zien in deze ritlengtes. Voor ritten over deze afstand kunnen de (elektrische) fiets en het openbaar vervoer een goed alternatief zijn.

Bezit van een fiets belangrijk voor ervaren bereikbaarheid van bestemming

Inwoners met een eigen fiets - met of zonder auto in het huishouden - geven vaker aan een bestemming te kunnen bereiken dan inwoners zonder eigen fiets.

Auto- en bromfietsbezit nemen toe, snorfietsbezit neemt af

Met de groei van het aantal inwoners neemt ook het aantal personenauto’s toe. Vergeleken met 1 januari 2024 zijn er 1.234 auto's bijgekomen (+1%). Het autobezit per 1.000 inwoners schommelt de laatste jaren, met een stijging in de coronajaren, een afname daarna, en weer een stijging in 2024, waarmee het autobezit op 1 januari 2025 uitkomt op 330 per 1.000 inwoners. Gevolg is dat er meer behoefte is aan parkeerruimte. Wel zijn er grote verschillen tussen wijken. Na de coronajaren daalde het autobezit per 1.000 inwoners in alle wijken, behalve in Overvecht. In veel wijken stagneerde deze daling, of boog deze om in een stijging. Uitzonderingen zijn Binnenstad, Oost, Zuid en Leidsche Rijn. Ook het aantal bromfietsen neemt toe. Dit komt vooral doordat de populariteit van de snorfiets is gedaald, door de ingevoerde landelijke helmplicht in 2022 en doordat in een deel van Utrecht de snorfiets op de rijbaan moet rijden.

Verdere afname aantal verkeersslachtoffers

In 2025 overleden 4 personen bij een verkeersongeval in Utrecht. In de twee voorgaande jaren waren dat 9 personen per jaar. Het aantal verkeersslachtoffers waar een ambulance naartoe is gegaan, is voor het derde jaar op rij afgenomen en was in 2025 5% lager dan in 2024. Vergeleken met 2022 is dit aantal slachtoffers met 22% afgenomen. Het grootste deel van de slachtoffers bestaat uit fietsers die gewond raakten bij een eenzijdig ongeval (21%), gevolgd door slachtoffers bij een ongeval tussen meerdere auto's (incl. vrachtauto en motor, 17%). Meer dan de helft van alle slachtoffers (58%) zat op een (elektrische) fiets. Er zijn grote verschillen tussen de aantallen verkeersslachtoffers per wijk. In de wijk Zuid vielen de minste verkeersslachtoffers, in de wijken Binnenstad en Overvecht de meeste.

Aanbod en gebruik deelmobiliteit nemen toe

Utrecht heeft met 257 commerciële deelauto’s per 100.000 inwoners de op één na hoogste dichtheid in 2025 in Nederland, na Amsterdam. Het aantal commerciële deelauto’s in Utrecht nam in 2025 toe van 826 naar 960. Daarmee is de daling in 2024 bijna volledig hersteld. De afname in 2024 was een landelijke trend: deelauto-aanbieders zochten de balans tussen voldoende auto’s om te zorgen dat mensen niet misgrijpen, maar geen overschot aan deelauto’s die weinig/niet gebruikt werden. Verder neemt het aantal ritten met elektrische deelfietsen toe. Met de 1.000 elektrische fietsen werden in 2025 bijna 567.000 ritten gemaakt, 17% meer dan in 2024. Ook neemt het aantal deelbakfietsen en het gebruik ervan weer toe na de doorstart eind 2025, nadat Cargoroo eind 2024 failliet ging. Tot slot werden in 2025 bijna 800.000 verplaatsingen met OV-fietsen gemaakt.

Afname parkeerdruk in betaald parkeren gebieden, toename in aangrenzende gebieden

We zien dat de gemeten parkeerdruk in de gebieden waar betaald parkeren is ingevoerd nu lager is dan in de meting voor de invoering van betaald parkeren. Hierdoor blijft er ruimte over en ontstaan er kansen om deze in te zetten voor bijvoorbeeld fietsparkeerplekken, groen, ontspannen en spelen. Andersom stijgt de parkeerdruk vaak in de gebieden die grenzen aan gebieden waar betaald parkeren is ingevoerd door uitwijking van automobilisten. Het netto-effect van invoering betaald parkeren op de parkeerdruk bepalen we in gebieden waar een parkeerdrukmeting heeft plaatsgevonden vóór het waterbedeffect optrad. Dit hebben we op dit moment in beeld voor negen gebieden. In zeven daarvan is het netto-effect dat de parkeerdruk is gedaald, in twee gebieden is een kleine toename te zien.

Demografische en economische ontwikkelingen

Groei van de stad

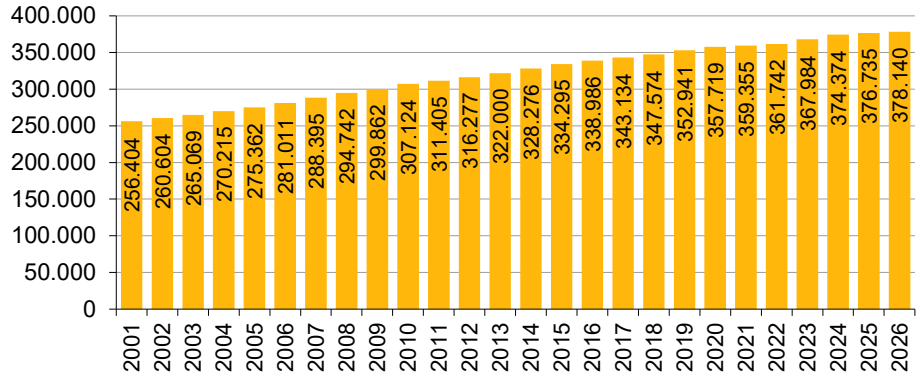
Utrecht is een aantrekkelijke stad. Dat merken we aan het toenemend aantal inwoners en bezoekers. De stad gaat in de periode van 2026 tot 2040 van ruim 378.000 naar bijna 480.000 inwoners (Bevolkingsprognose 2025, afdeling Onderzoek & Advies, gemeente Utrecht).
Verder is Utrecht hét nationale knooppunt; veel bedrijven en instellingen vestigen zich in het centrum van het land of organiseren er bijeenkomsten. De centrale ligging maakt Utrecht ook populair voor bezoekers, forenzen en studenten (Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040).

De verdere verdichting van de stad maakt het noodzakelijk de beschikbare ruimte anders te gebruiken. Om onze groeiende stad gezond en bereikbaar te houden, geven we voorrang aan schone manieren van vervoer die zo min mogelijk ruimte innemen. Er zal minder ruimte zijn voor rijdende en stilstaande auto's; het stimuleren van lopen, fietsen en openbaar vervoer en deelmobiliteit is daarom noodzakelijk (Mobiliteitsplan 2040).

Dit hoofdstuk bevat cijfers over de feitelijke groei van het aantal inwoners, banen, studenten en toeristische bezoekers in 2025. De groei van de pendel is tot en met 2024 weergegeven; gegevens hiervan komen twee jaar na het betreffende jaar beschikbaar.

1. Inwoners

aantal inwoners gemeente Utrecht (peildatum 1 januari)



Bron: GBA, gemeente Utrecht

Utrecht groeide in 2025 met 1.405 inwoners naar 378.140 inwoners op 1 januari 2026 (+0,4%). De bevolking groeide voor het tweede jaar op rij minder hard dan de jaren daarvoor. Op de coronajaren 2020 en 2021 na, groeide Utrecht deze eeuw elk jaar met minstens 4.000 inwoners. In 2025 had Utrecht een vertrekoverschot: 31.100 mensen verhuisden naar Utrecht, terwijl 31.800 Utrechters de stad verlieten. Dit toegenomen vertrek vond relatief veel plaats bij gezinnen met jonge kinderen, met name naar andere Nederlandse gemeenten.

Alle grote steden groeiden in 2025 (en 2024) minder hard dan in 2023. Van de tien grootste gemeenten groeide Almere in 2025 het sterkst (+1,3%), gevolgd door Amsterdam (+0,9%) en Breda (+0,7%). De groei van Utrecht (+0,4%) is voor het eerst deze eeuw lager dan het landelijke groeipercentage (+0,5%).

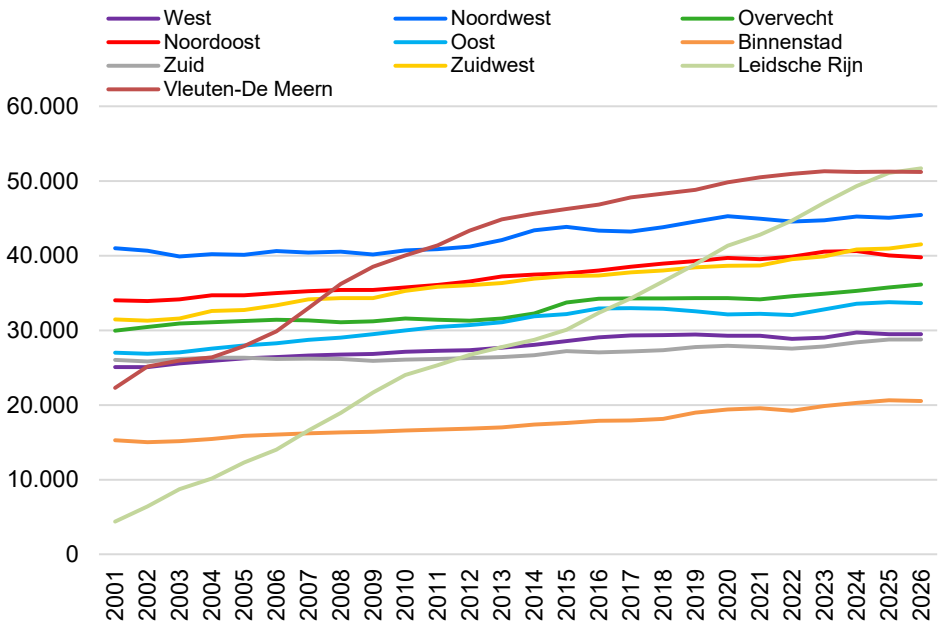
Utrecht is een jonge stad, er wonen relatief veel twintigers en dertigers. De bevolking bestaat voor 11,3% uit 65-plussers. Dat is lager dan in de andere G4 steden en ver onder het landelijk gemiddelde. Wel nam in 2025 het aandeel 65-plussers toe, van 11,0% naar 11,3%. De leeftijdsgroepen die in 2025 in aandeel zijn gedaald (-0,2% per groep), zijn 0-3, 18-26 en 27-34 jaar. Het aantal huishoudens nam toe met 0,25% naar 196.401. Ruim de helft hiervan betreft een eenpersoonshuishouden (53%).

De verwachting is dat Utrecht in 2029 de grens van 400.000 inwoners passeert en dat de stad in 2040 bijna 480.000 inwoners heeft (Bevolkingsprognose 2025). De groep 65-plussers zal procentueel het sterkst groeien. De groep 27 t/m 34 jaar blijft absoluut gezien de grootste.

Utrecht Monitor, Onderzoek & Advies, gemeente Utrecht
Bevolkingsprognose 2025, afd. Onderzoek & Advies, gemeente Utrecht

Demografische en economische ontwikkelingen

Aantal inwoners per wijk

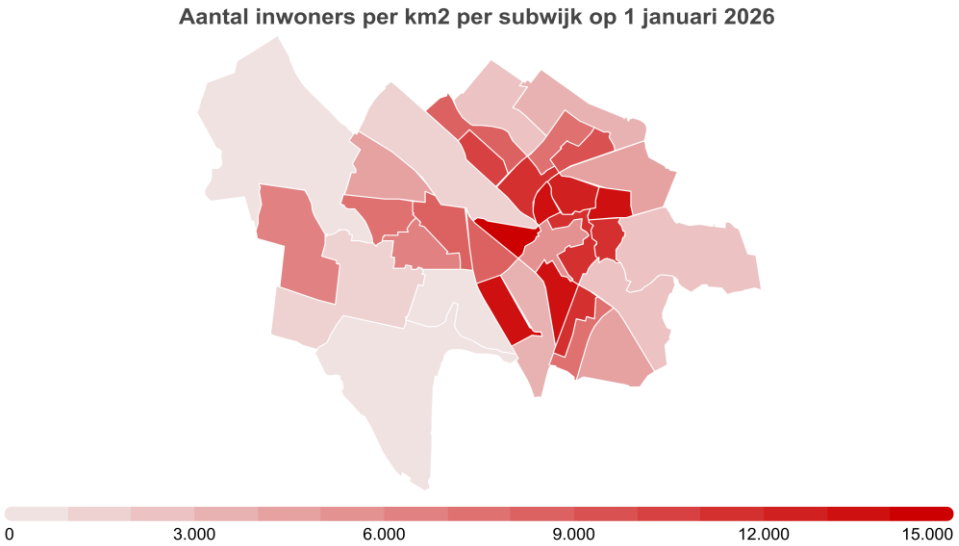


Bron: GBA, gemeente Utrecht. Peildatum 1 januari.

De wijk Leidsche Rijn is met 51.700 inwoners op 1 januari 2026, voor het eerst de wijk met de meeste inwoners in Utrecht, vlak voor Vleuten-De Meern. Leidsche Rijn is net als in eerdere jaren ook het meest gegroeid in 2025 (+611 inwoners), waarbij vooral de subwijk 'Leidsche Rijn centrum e.o.' is gegroeid (+511). Andere subwijken die sterk zijn gegroeid in 2025 zijn 'Ondiep, 2e Daalsebuurt' (+673) en Transwijk (+593).

In 16 van de 34 subwijken is het aantal inwoners in 2025 afgenomen. De subwijk met de grootste afname is 'Binnenstad woongebied' (-273 inwoners).

De gemeentelijke bevolkingsprognose uit 2025 laat zien dat alle wijken in de stad gaan groeien. Zuidwest wordt de grootste wijk met 71.000 inwoners in 2040, dat is 72% meer dan nu. De toename van ongeveer 30.000 inwoners in deze wijk vindt grotendeels plaats in de Merwedekanaalzone.
Na Zuidwest kennen de wijken Oost en Binnenstad de grootste relatieve groei. Oost groeit met 45% in de periode 2026-2040 bij Utrecht Science Park en op termijn Galgenwaard en Lunetten-Koningsweg, en Binnenstad groeit met 47% wat samenhangt met de gebiedsontwikkeling in en rondom Beurskwartier en Stationsgebied.



Bron: GBA, gemeente Utrecht, op basis van de landoppervlakte

Met de groei van het aantal inwoners neemt de bevolkingsdichtheid, dat is het aantal inwoners per km^2, elk jaar toe. Op 1 januari 2026 heeft Utrecht een bevolkingsdichtheid van 4.033 inwoners per km^2. Een jaar eerder waren dit er 15 per km^2 minder en in 2020 waren het er 221 per km^2 minder.

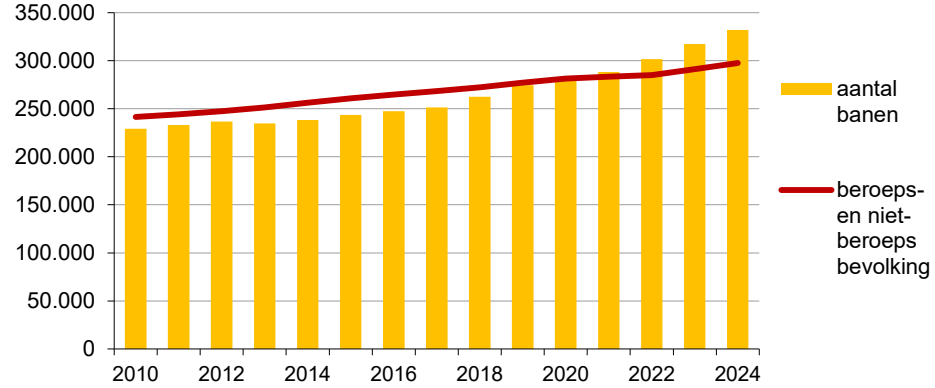
De bevolkingsdichtheid verschilt sterk binnen de stad. De subwijk met de meeste inwoners per km^2 is ‘Lombok, Leidseweg’ (14.946 inwoners per km^2), terwijl er in 'Leidsche Rijn-zuid', 'Vleuten, Haarzuilens' en 'Rijnenburg' minder dan 1.000 inwoners per km^2 wonen (958, 782 en 27).

Volgens de bevolkingsprognose 2025 neemt de bevolkingsdichtheid in Utrecht naar verwachting toe naar meer dan 5.500 inwoners per km^2 in 2045. Per km^2 zijn dat ruim 1.500 meer inwoners dan nu.

Demografische en economische ontwikkelingen

2. Banen (t/m 2024)

aantal banen versus beroeps- en niet-beroepsbevolking in Utrecht



Bron: Provinciaal Arbeidsplaatsen Register.
Het aantal banen is uitgedrukt in het aantal fulltime en parttime werkzame personen, incl. uitzendkrachten bij bedrijven en instellingen. Peildatum 1 april.

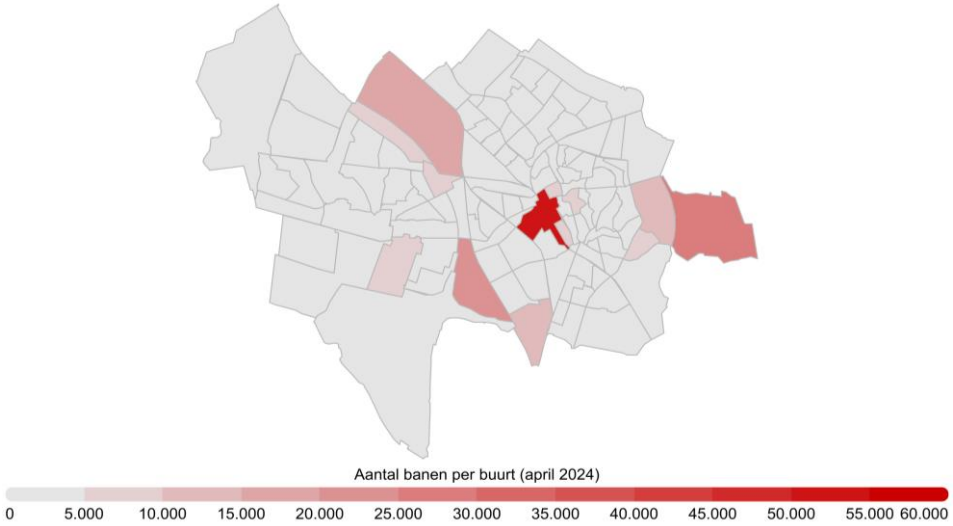
Het aantal geregistreerde banen in Utrecht in 2025 is nog niet bekend.

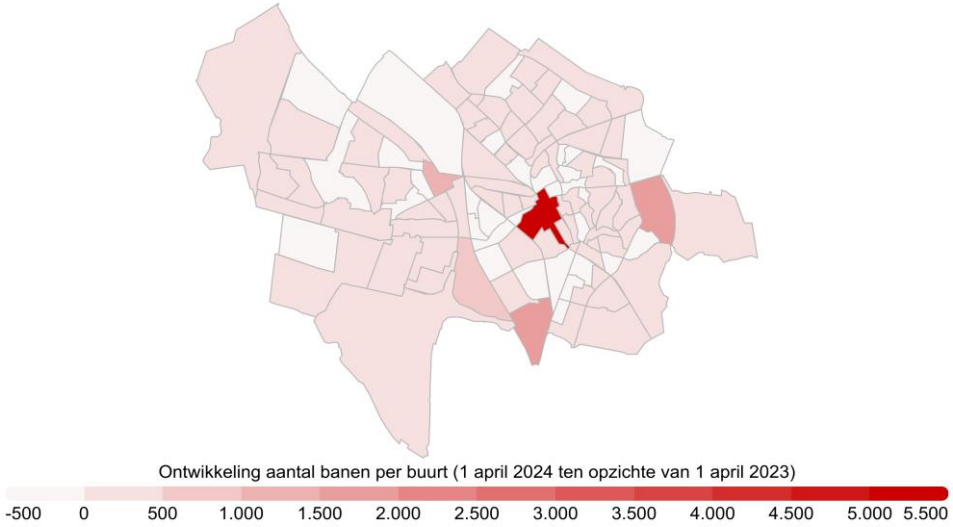
In de afgelopen jaren nam het aantal banen toe. Op 1 april 2024 telde Utrecht 331.920 banen bij in Utrecht gevestigde bedrijven. Het aantal banen is met ruim 14.000 toegenomen (+5%). Vergeleken met 2015 zijn er nu 36% meer banen. Dit betreft het aantal werknemers dat op een werklocatie in de gemeente is geregistreerd, dit betekent niet dat die werknemers altijd op deze locatie werken. Vanaf 2020 zijn er in Utrecht meer banen dan inwoners in de arbeidsactieve leeftijd (15 t/m 74 jaar).

De buurt met de meeste banen is "Hoog Catharijne, NS, Jaarbeurs, hier zijn ruim 51.000 banen en het aantal banen is hier ook het sterkst gegroeid (+ 5.160 ten opzichte van 2023). In de buurten Grauwaart (-240), Pijlsweerd-zuid (-230) en Oud Hoograven-noord (-220) is het aantal banen het sterkst afgenomen.

Deze en andere cijfers over de arbeidsmarkt zijn ook terug te vinden in de Utrecht Monitor.

Utrecht Monitor, Onderzoek & Advies, gemeente Utrecht

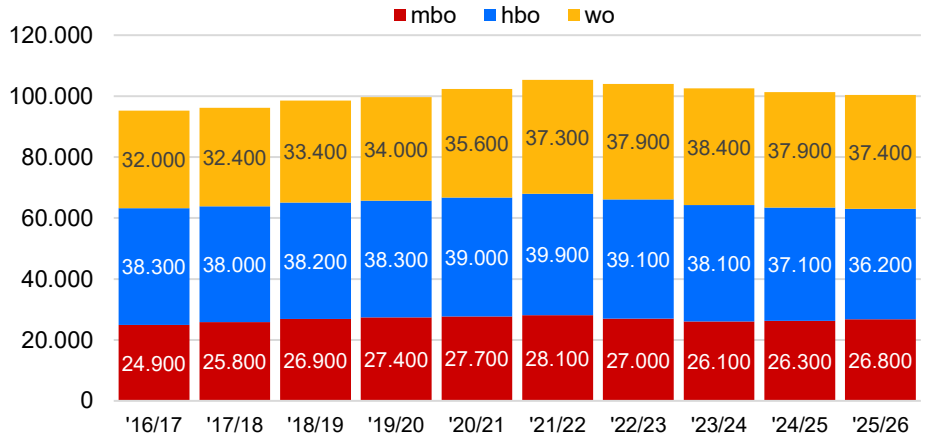




Bron: Provinciaal Arbeidsplaatsen Register.

Demografische en economische ontwikkelingen

3. Studenten



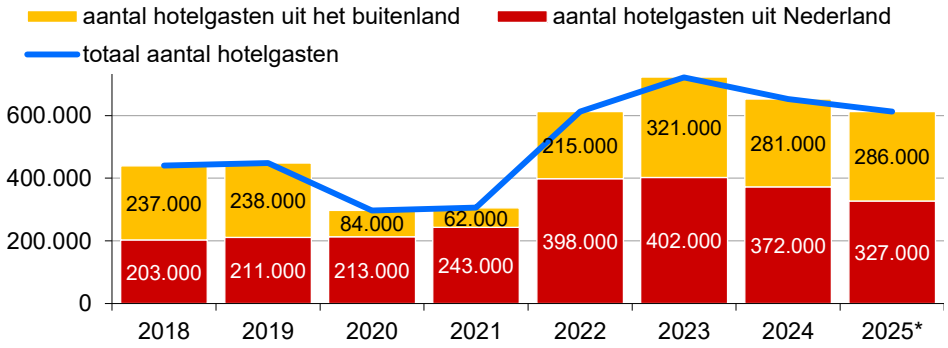
Bron: DUO. Afgerond op honderdtallen. Laatste jaar zijn voorlopige cijfers.
Aantallen hbo- en wo-studenten betreffen studenten aan Utrechtse instellingen.
Aantallen mbo-studenten betreffen studenten aan mbo-instellingen met hoofdvestiging in Utrecht.

In het schooljaar 2025/2026 volgen minder studenten hoger beroepsonderwijs (hbo) dan in het jaar ervoor (-2,4%). Ook zijn er minder studenten wetenschappelijk onderwijs (wo) aan Utrechtse instellingen dan in het jaar ervoor (-1,3%). Landelijk zijn eveneens afnames te zien (-2,2% hbo en -1,7% wo). Het aantal studenten dat les volgt aan een Utrechtse mbo-instelling is juist toegenomen (+1,8%), landelijk nam dit met 0,2% toe.

Zowel in Utrecht als landelijk zien we dezelfde patronen. Voor en tijdens de coronajaren nam het aantal studenten toe, daarna namen deze aantallen jaarlijks iets af, waarbij alleen het aantal mbo-studenten weer aan het toenemen is. In schooljaar 2025/2026 zijn er in Utrecht 4,5% minder studenten dan in 2021/2022, landelijk is dat 7,1% minder. Vergeleken met schooljaar 2016/2017 zijn er nu 5,6% meer studenten, landelijk is dat 3,8% meer.

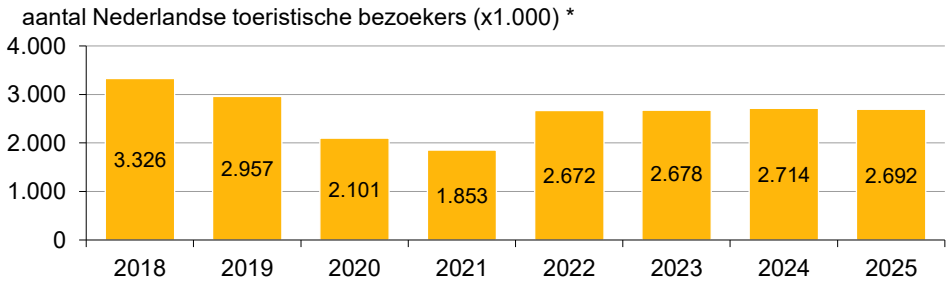
Uit de landelijke monitor studentenhuisvesting blijkt dat meer hbo- en wo-studenten buiten Utrecht wonen dan in Utrecht (64% woont buiten Utrecht in 2024/2025). Dit aandeel is vergelijkbaar met de jaren ervoor (62-64% vanaf 2019/2020, cijfers op basis van data CBS, afkomstig van Ministerie van Onderwijs, verrijkt met uitkomsten van enquête en prognoses door Kences). Studenten die buiten Utrecht wonen, reizen over langere afstanden en daardoor met andere modaliteiten.

4. Bezoekers



Bron: CBS. Incl. zakelijke gasten, afgerond op duizendtallen. * Voorlopige cijfers.

Het aantal hotelgasten in Utrecht was in 2025 6% lager dan in 2024, het aantal nachten bleef nagenoeg gelijk. De afname van het aantal gasten is vooral te verklaren doordat in 2025 minder verblijfsaccommodaties open waren dan in 2024. Een van de oorzaken dat er minder hotelkamers beschikbaar zijn voor toeristen is dat hotelkamers in gebruik zijn door het COA voor de opvang van statushouders. In vergelijking met de andere grote steden is Utrecht de enige stad waar het aantal hotelgasten afneemt. Dat was een jaar eerder ook al het geval. Vergeleken met de twee jaren voor de coronapandemie is het aantal gasten toegenomen met ruim een derde.

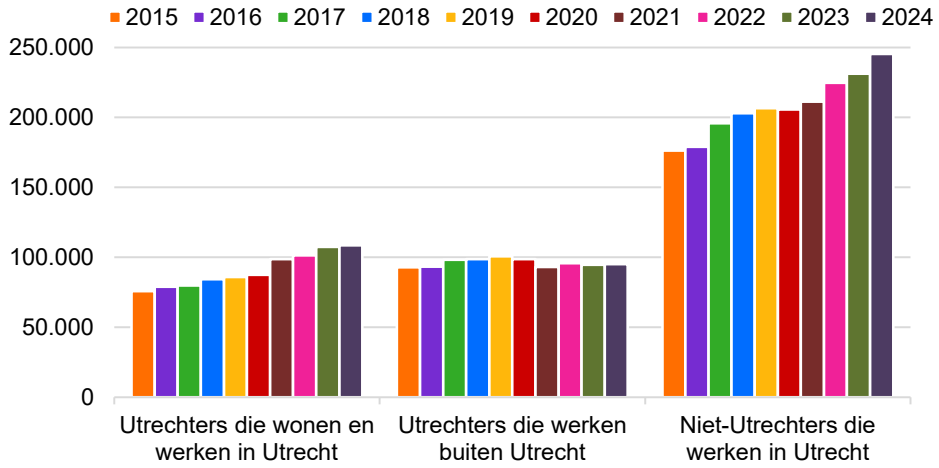


Bron: NBTC-NIPO. * Unieke bezoekers, het grootste deel is dagbezoeker (95%).

In 2025 kwamen er bijna 2,7 miljoen unieke toeristische bezoekers uit Nederland naar Utrecht. Dat aantal is iets lager dan in 2024 en iets hoger dan in 2023 en 2022, maar nog steeds lager dan in 2019, vóór corona (-9%). 83% van deze bezoekers komt van buiten de provincie Utrecht. 45% kwam met de trein (+1 procentpunt t.o.v. 2024 en meer dan in andere steden), 44% met de auto (+2 procentpunt t.o.v. 2024). Winkelen is de belangrijkste activiteit waarvoor mensen naar Utrecht komen (23% van de bezoekers).

Demografische en economische ontwikkelingen

5. Omvang pendel woon-werkverkeer



Bron: CBS (cijfers van december).
*Op basis van werknemers bij instellingen en bedrijven. Exclusief zelfstandigen. De definitie die het CBS hanteert voor 'banen' wijkt af van de definitie gehanteerd voor indicator 2. Het zorgt echter wel voor een goede weergave van de groei van de pendel.

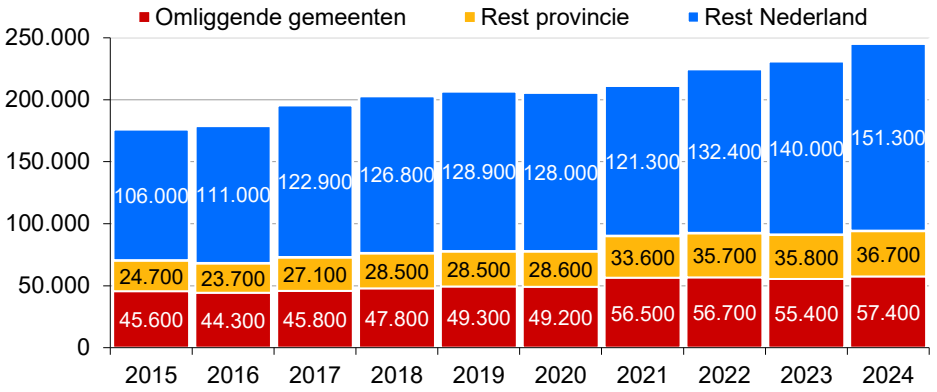
Cijfers over de pendel zijn beschikbaar tot en met december 2024; de CBS data komen anderhalf jaar na het betreffende jaar beschikbaar.

Het grootste deel van de werknemers in Utrecht bestaat uit mensen die buiten Utrecht wonen (69% in december 2024, exclusief zelfstandigen). Dit percentage is iets toegenomen, dit was 68% in 2023, maar schommelt al jaren rondom de 68 à 69%. Er werken sinds 2021 meer Utrechters in Utrecht (108.700) dan buiten Utrecht (95.200). Daarvoor was dit andersom.

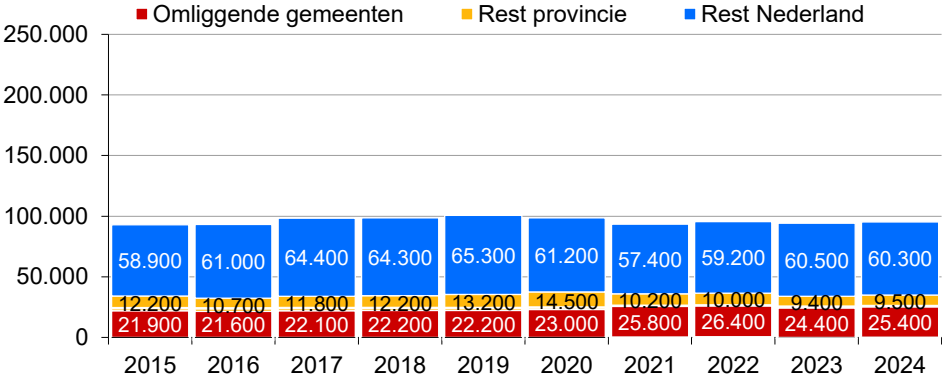
De groep werknemers wonend en werkend in Utrecht is 2024 met 1% toegenomen naar 108.700. Vergeleken met 2019 is de toename 26% en ten opzichte van 2015 is dit 43%. De groep werknemers wonend in Utrecht maar werkend buiten Utrecht is ook met ongeveer 1% toegenomen naar 95.200. Vergeleken met 2019 is deze groep afgenomen met 5% en ten opzichte van 2015 met 2% gegroeid.

Het aantal werknemers dat in Utrecht werkt en buiten Utrecht woont, is met 245.400 beduidend groter en neemt al jaren toe. Deze groep is ten opzichte van 2023 toegenomen met 6%. Vergeleken met 2019 is de toename 19% en ten opzichte van 2015 is de groei 39%. Het is niet bekend welke vervoermiddelen zij gebruiken.

inkomende pendel, werknemers van buiten Utrecht die in Utrecht werken



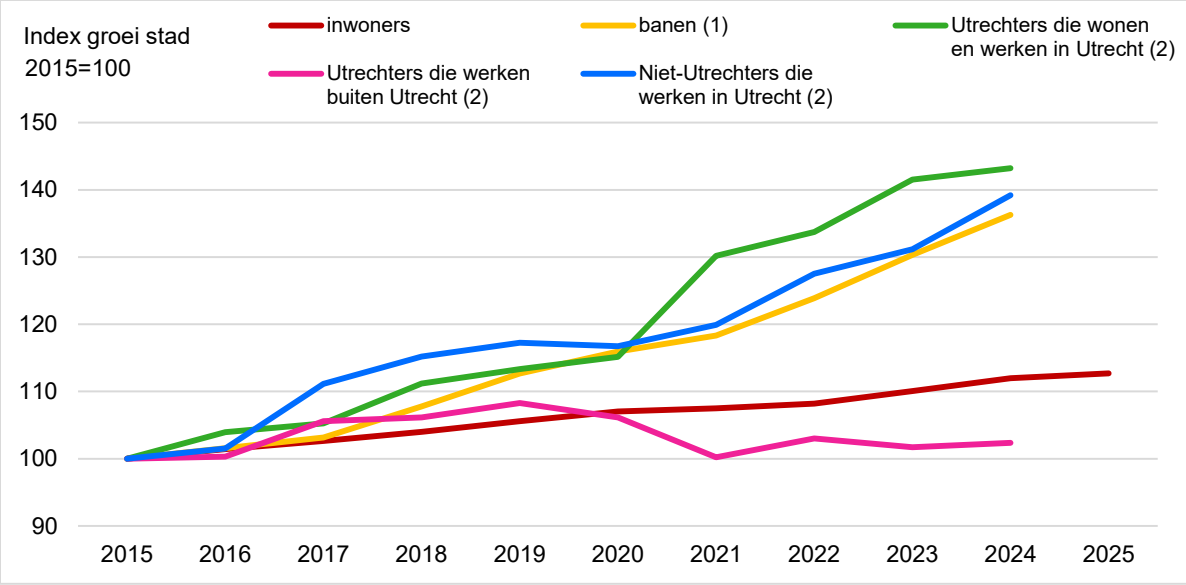
uitgaande pendel, inwoners van Utrecht die buiten Utrecht werken

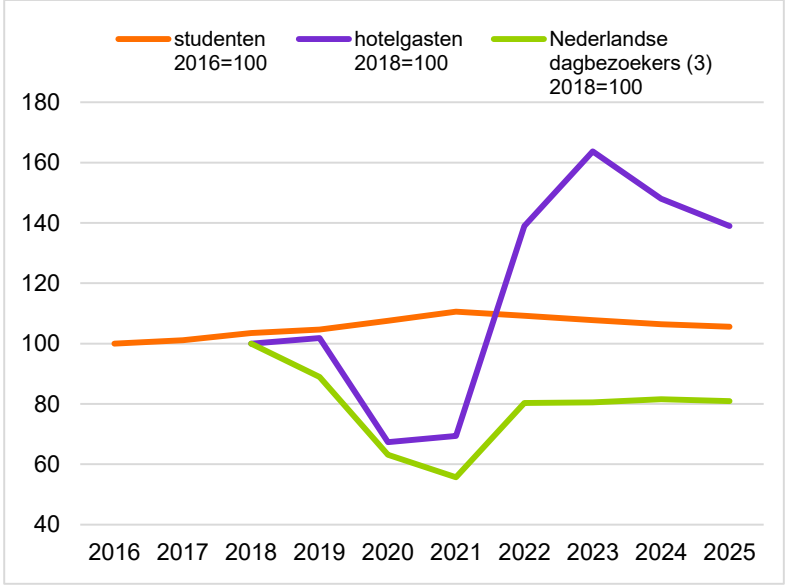


Bron: CBS (cijfers van december).
De toename van 6% bij de inkomende pendel zat vooral bij de werknemers die buiten de provincie Utrecht wonen en werken in Utrecht. De inkomende pendel vanuit de omliggende gemeenten en de rest van de provincie nam ook iets toe. De uitgaande pendel kende een groei van 1%. Alleen de pendel naar omliggende gemeenten nam toe, naar de rest van de provincie en naar de rest van Nederland bleven nagenoeg gelijk.
De groei van de pendel zorgt voor meer verplaatsingen. Doordat een groot deel van de groei van de pendel op verplaatsingen zit van of naar buiten de provincie, zorgt dit voor meer verplaatsingen over langere reisafstanden.

Demografische en economische ontwikkelingen

Conclusies





(1) Betreft groei fulltime en parttime werkzame personen bij bedrijven en instellingen, incl. uitzendkrachten in de periode a pril tot april (PAR).
(2) Op basis van werknemers bij instellingen en bedrijven. exclusief zelfstandigen (CBS). Dit betekent niet dat die werknemer s altijd op deze locatie werken. Een onbekend deel van de groei is het gevolg van een administratieve verschuiving van banen naar met name hoofdkantoren.
(3) Betreft unieke toeristische bezoekers, waarvan het grootste deel dagbezoeker is (NBTC-NIPO).

In 2025 nam het aantal inwoners toe met 1.405 inwoners naar 378.140 inwoners (+0,4%). De bevolking groeide voor het tweede ja ar op rij minder hard dan de jaren daarvoor. De groei van Utrecht is voor het eerst deze eeuw lager dan het landelijke groeipercentage (+0,5%). Vergeleken met 2 015 zijn er nu 13% meer inwoners.

Cijfers over het aantal banen in 2025 is nog niet beschikbaar. In de afgelopen jaren nam het aantal geregistreerde banen in U trecht sterk toe. Op 1 april 2024 telde Utrecht 331.920 banen bij in Utrecht gevestigde bedrijven (+5% vergeleken met 2023). Er waren in 2024 36% meer banen dan in 2015. Van af 2020 zijn er in Utrecht meer banen dan het aantal inwoners in de arbeidsactieve leeftijd (15 t/m 74 jaar).

Vanaf schooljaar 2021/2022 neemt het totaal aantal studenten (mbo, hbo en wo) af. In schooljaar 2025/2026 waren er 1% minder studenten dan een jaar eerder (wo: -1,3%, hbo -2,4% en mbo +1,9%). Vergeleken met 2016/2017 zijn er nu 5,5 % meer studenten.

Het aantal hotelgasten was in 2024 6% lager dan in 2023, wel zijn er nu 54% meer hotelgasten dan in 2018. Het aantal Nederlan dse toeristische dagbezoekers was in 2024 1% meer dan in 2023. Vergeleken met 2018 zijn het er nu 18% minder.

Het aantal werknemers dat in Utrecht werkt en buiten Utrecht woont, is in 2024 toegenomen met 6% naar 245.400. Deze groep nee mt elk jaar toe. Ten opzichte van 2015 is de groei 39%. Het aantal Utrechters dat buiten Utrecht werkt, is na de daling met 1% in 2023, in 2024 weer toegenomen met 1% naar 95.200. Ten opzichte van 2015 is deze groep met 2% gegroeid. Sinds 2021 werken er meer Utrechters in Utrecht dan buiten Utrecht. Het aantal Utrechters dat wer kt in Utrecht is in 2024 met 1% gegroeid naar 108.700. Vergeleken met 2015 is deze groep met 43% gegroeid. Deze groep heeft kleinere woon-werkafstanden. Cijfers van 2025 zijn er nog niet.

Gezond stedelijk leven voor iedereen

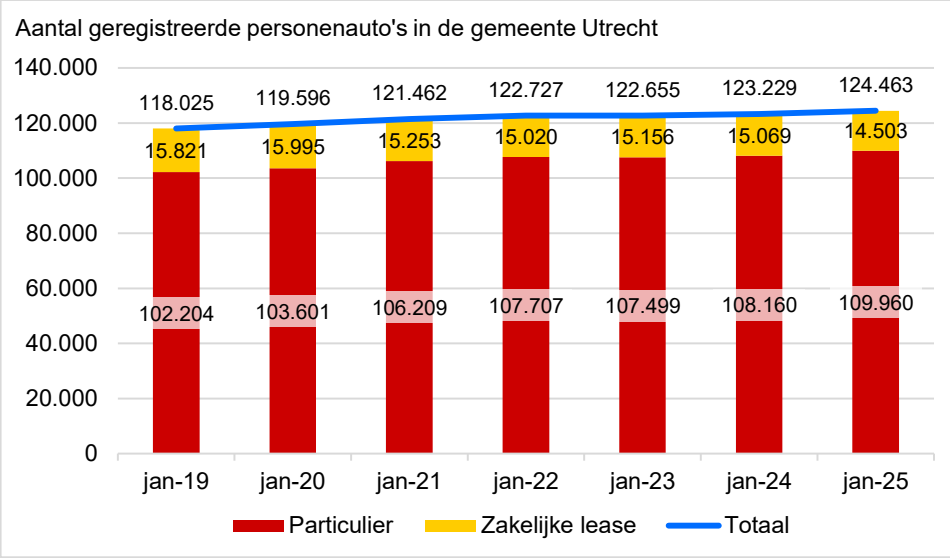
Voorrang aan schone manieren van vervoer die weinig ruimte innemen

We willen graag dat iedereen gezond en prettig kan wonen en werken in de groeiende stad. In Utrecht geven we daarom voorrang aan schone manieren van vervoer die weinig ruimte innemen: lopen, fietsen, openbaar vervoer en deelvervoer. We maken de openbare ruimte aantrekkelijker door te zorgen voor minder parkeerplekken voor auto's op straat en door de wegen anders in te richten. Zo krijgen we meer ruimte voor groen, verblijven en spelen. De auto minder gebruiken zorgt bovendien voor een gezonde toekomst. Anders reizen is gezond voor de reiziger en de omgeving. Het zorgt voor schonere lucht, minder geluidsoverlast en hogere verkeersveiligheid.
Utrecht wil ook een inclusieve stad zijn. We werken aan het wegnemen van zowel fysieke als niet-fysieke barrières en belemmeringen.

Dit hoofdstuk bevat cijfers van de ontwikkelingen op indicatoren die verband hebben met bovenstaande, beginnend met het fiets- en autobezit. Vervolgens zijn de ontwikkelingen in gebruik van de vervoerwijzen weergegeven. Verder bevat dit hoofdstuk cijfers over toegankelijkheid, verkeersveiligheid en luchtkwaliteit.

Bezit en gebruik vervoerwijzen

6. Auto- en fietsbezit



Bron: CBS. Betreft personenauto's in particuliere eigendom (inclusief private lease), en zakelijke lease personenauto's (als ze ook privé gebruikt worden). Personenauto's op naam van bedrijven zijn buiten beschouwing gelaten, net als alle bedrijfswagens (bv. bestelbusjes), ongeacht hun eigendomsvorm. Let op: de cijfers zijn nog niet definitief.

Sinds dit jaar hebben we data van het CBS dat inzicht geeft in het aantal personenauto's dat zakelijk geleased wordt, op voorwaarde dat zij ook privé gebruikt worden, en er dus bijtelling betaald wordt. Deze aantallen waren eerder niet in beeld, en leveren nu een beter beeld op van het totale aantal personenauto's in Utrecht. Deze data is door CBS op aanvraag samengesteld, ook voor o.a. de gemeenten Amsterdam, Rotterdam en Den Haag.

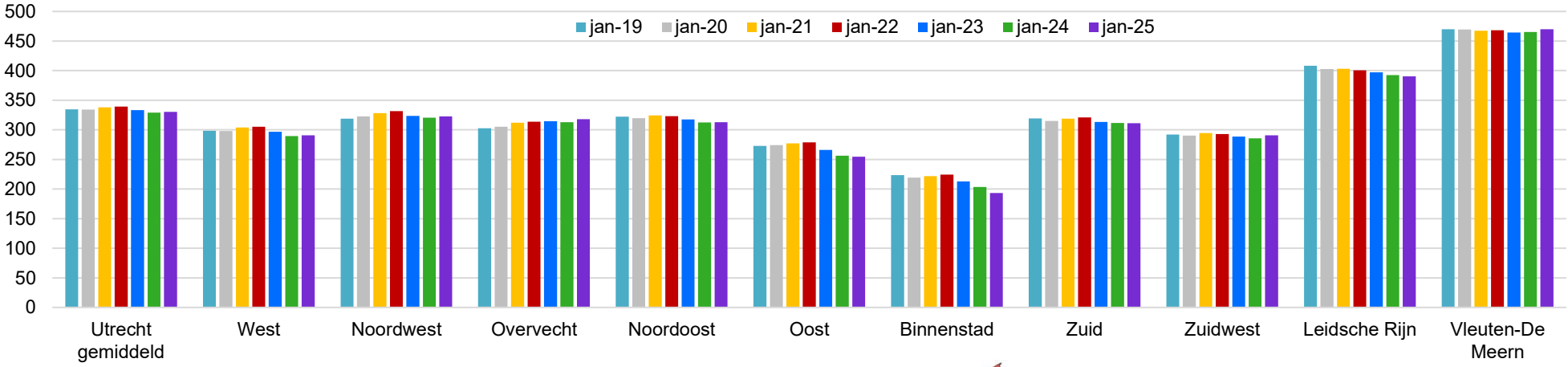
Op 1 januari 2025 waren er 124.463 personenauto's in de gemeente Utrecht geregistreerd, waarvan 14.503 zakelijke lease (11,7%). Cijfers van 1 januari 2026 zijn nog niet beschikbaar.

Vergeleken met 1 januari 2024 zijn er 1.234 auto's bijgekomen (+1%). Dit is het resultaat van een groei van het aantal particuliere personenauto's (+1.800, +1,6%) en een daling van het aantal zakelijke lease personenauto's (-566, -3,9%). Deze trend is al langer zichtbaar: in totaal neemt het aantal personenauto's toe, waarbij het aantal particuliere personenauto's sterker toeneemt, terwijl het aantal zakelijke lease personenauto's langzaam afneemt. Daarmee is het aandeel zakelijke lease tussen 2019 en 2025 gedaald van 13,4% naar 11,7%.

Bezit en gebruik vervoerwijzen

Autobezit

Aantal particuliere personenauto's (incl. zakelijke lease met privégebruik) per 1.000 inwoners, Utrecht gemiddeld en per wijk

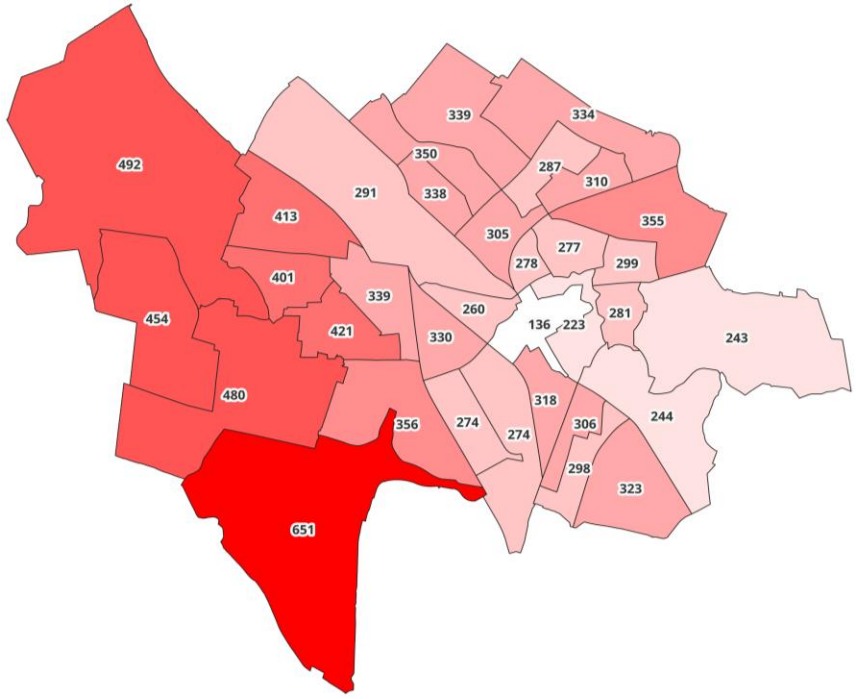


Bron: CBS. Betreft personenauto's in particulier bezit, incl. zakelijke lease met privégebruik.
Let op: de cijfers zijn nog niet definitief.

Het autobezit per 1.000 inwoners schommelt de laatste jaren, met een stijging in de coronajaren, een afname daarna, en weer een stijging in 2024, waarmee het autobezit op 1 januari 2025 uitkomt op 330 per 1.000 inwoners.

Tussen de wijken zijn er grote verschillen in autobezit. Dit is het hoogst in Vleuten-De Meern (470 per 1.000 inwoners) en Leidsche Rijn (390), en het laagst in Binnenstad (193) en Oost (255). Ook op subwijkniveau is dit terug te zien, met het hoogste autobezit in Rijnenburg (651), Vleuten, Haarzuilens (492), De Meern (480) en Veldhuizen, Vleuterweide (454), en het laagste autobezit in Binnenstad city- en winkelgebied (136), Binnenstad woongebied (223), Wilhelminapark, Rijnsweerd (243), Abstede, Gansstraat (244) en Lombok, Leidseweg (260). Algemeen is het beeld zichtbaar dat subwijken dichtbij de binnenstad een lager autobezit hebben en subwijken richting de randen van Utrecht een hoger autobezit. Uitzondering is het lagere autobezit aan de oostelijke rand van Utrecht, wat (deels) verklaard kan worden door het hoge aantal studenten aan die kant van de stad.

De trends in autobezit verschillen per wijk. Na de coronajaren daalde het autobezit per 1.000 inwoners in alle wijken, behalve in Overvecht. In veel wijken stagneerde deze daling, of boog deze om in een stijging. Uitzonderingen zijn Binnenstad met een sterke daling van 10 auto's per 1.000 inwoners per jaar, en de wijken Oost, Zuid en Leidsche Rijn waar ook kleine dalingen te zien zijn. Let op: deze trends kunnen lokaal nog licht veranderen wanneer de cijfers definitief zijn (kleinere dalingen, sterkere stijgingen).

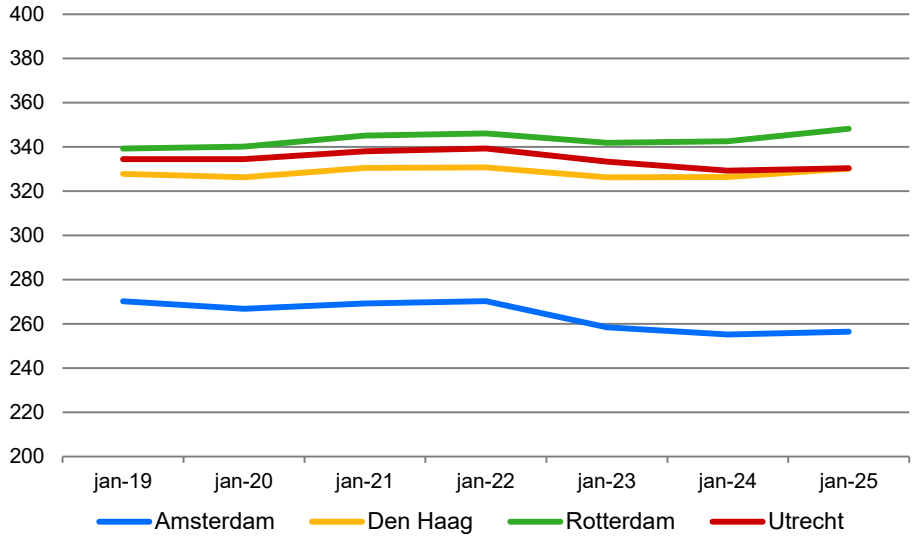


Bron: CBS. Betreft het autobezit per subwijk op 1 januari 2025

Bezit en gebruik vervoerwijzen

Autobezit

Aantal particuliere personenauto's (incl. zakelijke lease met privégebruik) per 1.000 inwoners



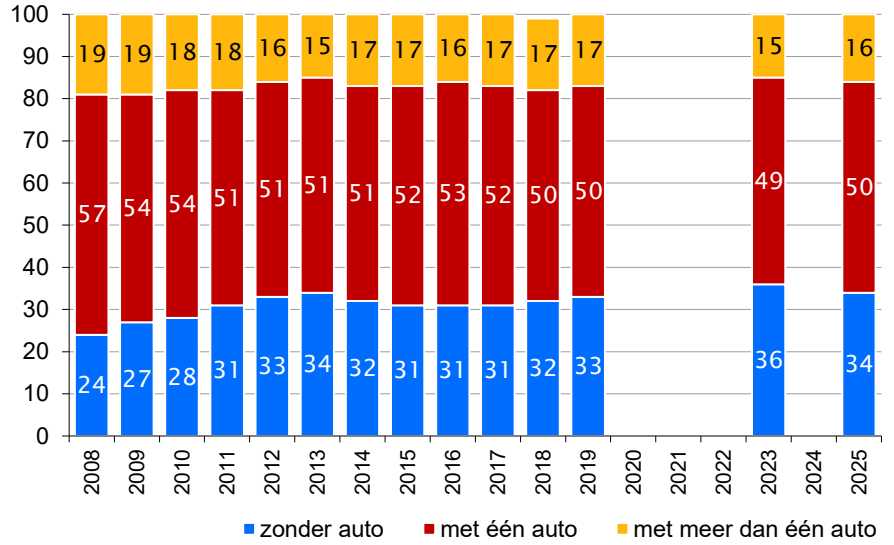
Bron: CBS. Betreft personenauto's in particulier bezit, incl. zakelijke lease met privégebruik. Let op: voorlopige cijfers.

Op 1 januari 2025 waren er 330 particuliere personenauto's per 1.000 inwoners in Utrecht. Dat is 0,3% hoger dan in 2024, maar 1,2% lager dan in 2019. Cijfers voor 2026 zijn nog niet beschikbaar, de verwachting is dat de stijging van het laatste jaar doorzet.

Ook in de andere G4-steden nam het aantal personenauto's per 1.000 inwoners iets toe, nadat ook daar het autobezit daalde in de eerste jaren na corona. In Amsterdam is het autobezit ten opzichte van 2019 sterker gedaald dan in Utrecht (-5,1%, in Utrecht -1,2%), terwijl het autobezit in vergelijking met 2019 juist toenam in Rotterdam (+2,6%) en Den Haag (+0,8).

Het aantal personenauto's per 1.000 inwoners is in Utrecht met 330 hoger dan in Amsterdam (256), gelijk aan Den Haag, en lager dan in Rotterdam (348).

Percentage inwoners dat binnen het huishouden beschikking heeft over 0, 1 en 2 of meer personenauto's



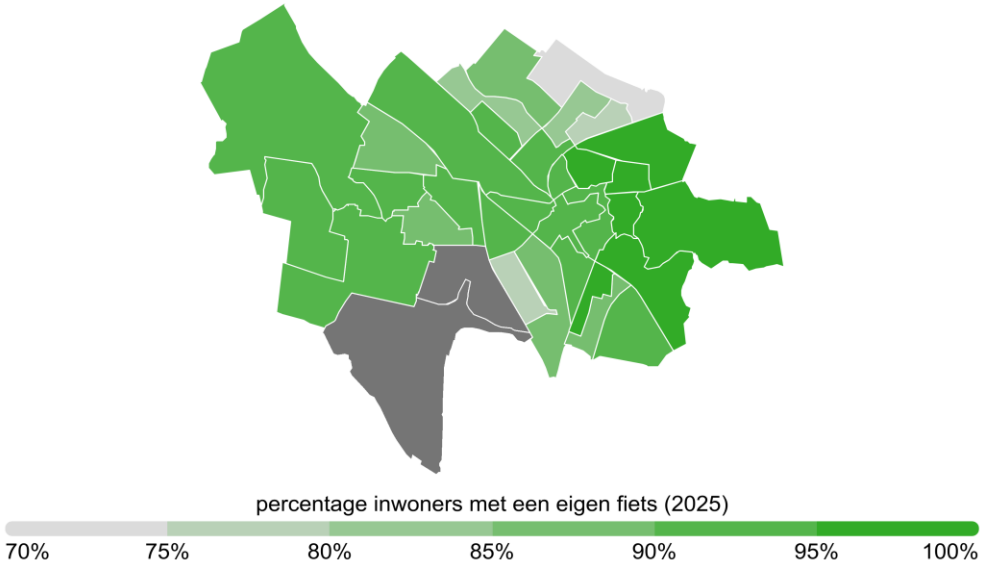
Bron: Inwonersenquête gemeente Utrecht. Inclusief leaseauto's. Deze enquête houden we sinds 2019 elke twee jaar. Omdat de autobeschikbaarheid in 2021 op een andere manier is gemeten, zijn de percentages van dat jaar niet vergelijkbaar.

Het aandeel Utrechters zonder auto in het huishouden is afgenomen van 36% in 2023 naar 34% in 2025. In 2019 was dat 33%. In de jaren daarvoor schommelde dit percentage, met ook in 2013 als resultaat 34%.

50% van de Utrechters heeft één auto in het huishouden, net als in 2019. Het aandeel Utrechters dat twee of meer personenauto's heeft binnen het huishouden is 16%.

Bezit en gebruik vervoerwijzen

Fietsbezit



Bron: Inwonersenquête gemeente Utrecht. Rijnenburg en Leidsche Rijn zuid hebben geen waarde door beperkt aantal respondenten.

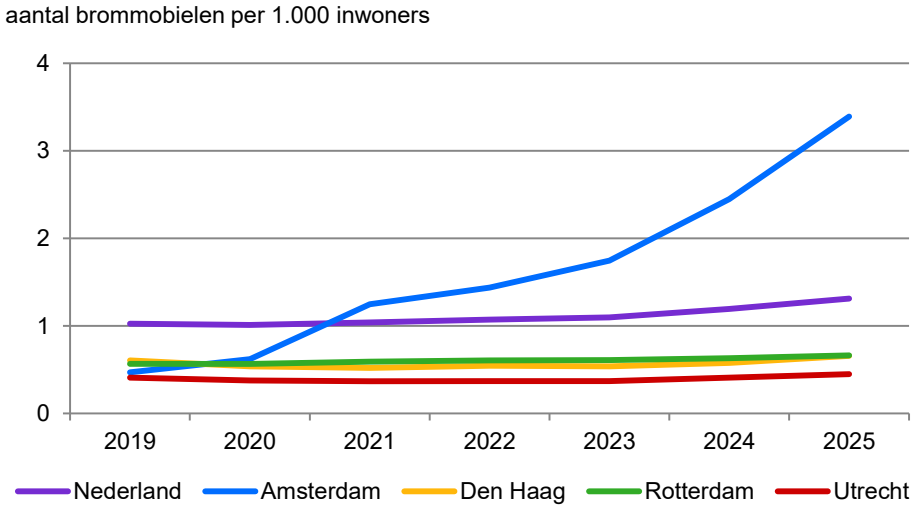
Negen op de tien Utrechters hebben minimaal één eigen fiets in 2025, net als in 2023. Driekwart (78%) heeft een niet-elektrische fiets. Een kwart (24%) heeft een elektrische fiets. In 2023 was dat nog 19%. Utrecht volgt hierin de landelijke trend waarbij elektrisch fietsverkeer toeneemt (Mobiliteitsbeeld 2025, KiM). Eén op de tien Utrechters (10%) heeft geen eigen fiets.

In Oost en Noordoost is het aandeel inwoners met een eigen fiets het hoogst (beide 96%). In Overvecht (78%) is het eigen fietsbezit het laagst, vooral in de subwijken Zambesidreef, Tigrisdreef (28% zonder fiets) en Taagdreef, Wolgadreef (25% zonder fiets). Ook in de subwijk Kanaleneiland zijn er relatief veel mensen zonder eigen fiets (24%).

Inwoners die slecht of precies kunnen leven van hun inkomen hebben relatief minder vaak een eigen fiets (resp. 75% en 83%). Verder bezitten inwoners zonder startkwalificatie en havo/vwo/mbo-2, 3, 4-opgeleiden relatief minder vaak een fiets (resp. 69% en 83%) dan hbo/wo-opgeleiden (95%). In 2025 hebben we 1.158 fietsen uitgegeven aan inwoners met een U-pas in het kader van de fietsdeals.

Mobiliteitsbeeld 2025, KiM

Brommobielbezit



Bron: RDW, CBS. Betreft het aantal actieve brommobielen dat mocht deelnemen aan het verkeer op de openbare weg.

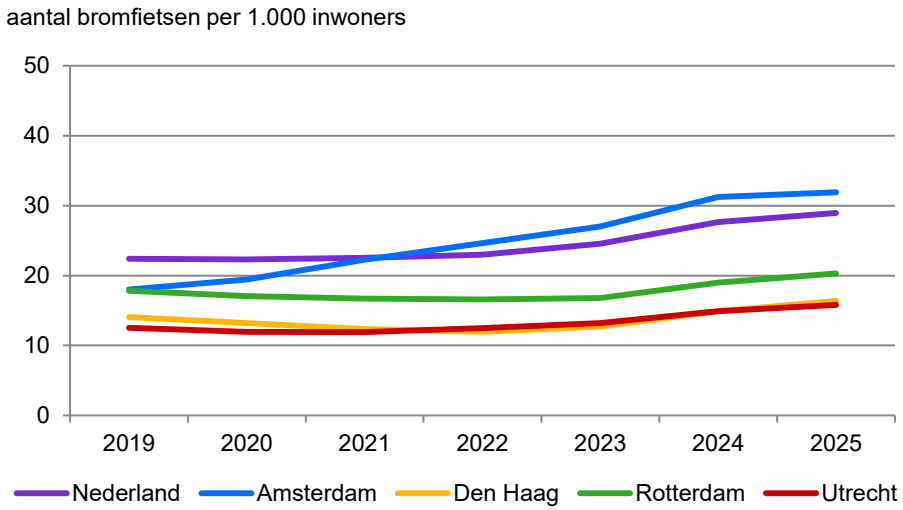
Het aantal in Utrecht geregistreerde brommobielen neemt sinds 2023 langzaam toe. Op 1 januari 2025 waren dit er 169. Dit zijn er 16 meer dan een jaar eerder (+10%), en 25 meer dan in 2019 (+17%). Cijfers van 1 januari 2026 zijn nog niet beschikbaar.

Per 1.000 inwoners waren er 0,4 brommobielen in Utrecht. Door afronding is dit getal sinds 2019 onveranderd, maar sinds 2023 neemt dit aantal langzaam toe. Het aantal brommobielen is dus iets harder gegroeid dan het aantal inwoners.

Ook landelijk en in Rotterdam en Den Haag is het aantal brommobielen per 1.000 inwoners iets toegenomen. Amsterdam valt op met een veel sterkere groei. Landelijk (1,3) en in Amsterdam (3,4), Rotterdam (0,7) en Den Haag (0,7) zijn meer brommobielen per 1.000 inwoners geregistreerd dan in Utrecht.

Bezit en gebruik vervoerwijzen

Bromfietsbezit



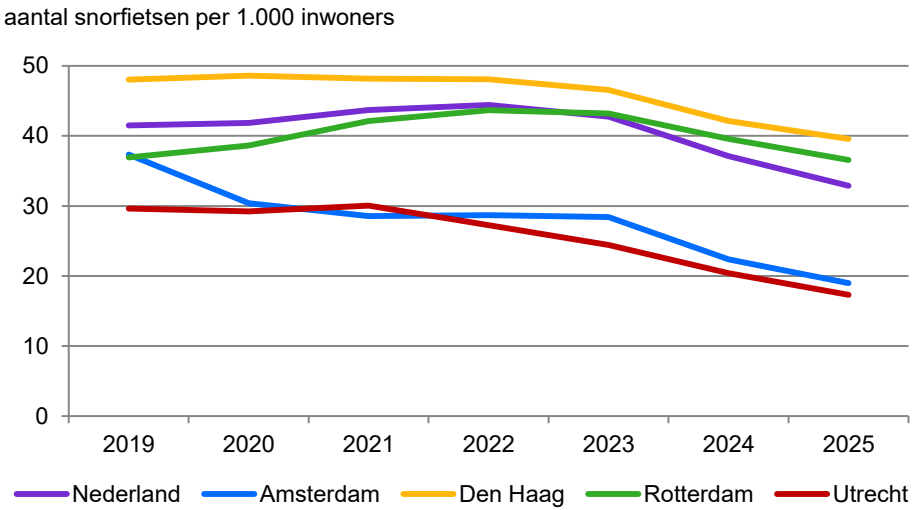
Bron: RDW, CBS. Betreft het aantal actieve bromfietsen dat mocht deelnemen aan het verkeer op de openbare weg.

Sinds 2021 neemt het aantal in Utrecht geregistreerde bromfietsen toe. Op 1 januari 2025 waren dit er 5.955. Dit zijn er 379 meer dan een jaar eerder (+7%), en 1.526 meer dan in 2019 (+34%). Cijfers van 1 januari 2026 zijn nog niet beschikbaar.

Per 1.000 inwoners waren er 15,8 bromfietsen in Utrecht. Dit is 0,9 meer dan een jaar eerder, en 3,3 meer dan in 2019. Het aantal bromfietsen is dus harder gegroeid dan het aantal inwoners.

Ook landelijk en in de andere grote steden Amsterdam, Rotterdam en Den Haag is het aantal bromfietsen per 1.000 inwoners toegenomen. Landelijk (28,9) en in Amsterdam (31,9), Rotterdam (20,3) en Den Haag (16,4) zijn meer bromfietsen per 1.000 inwoners geregistreerd dan in Utrecht.

Snorfietsbezit



Bron: RDW, CBS. Betreft het aantal actieve snorfietsen dat mocht deelnemen aan het verkeer op de openbare weg.

Het aantal in Utrecht geregistreerde snorfietsen neemt sinds 2021 af. Op 1 januari 2025 waren het er 6.522. Dit zijn er 1.118 minder dan een jaar eerder (-15%), en 3.936 minder dan in 2019 (-38%). Cijfers van 1 januari 2026 zijn nog niet beschikbaar.

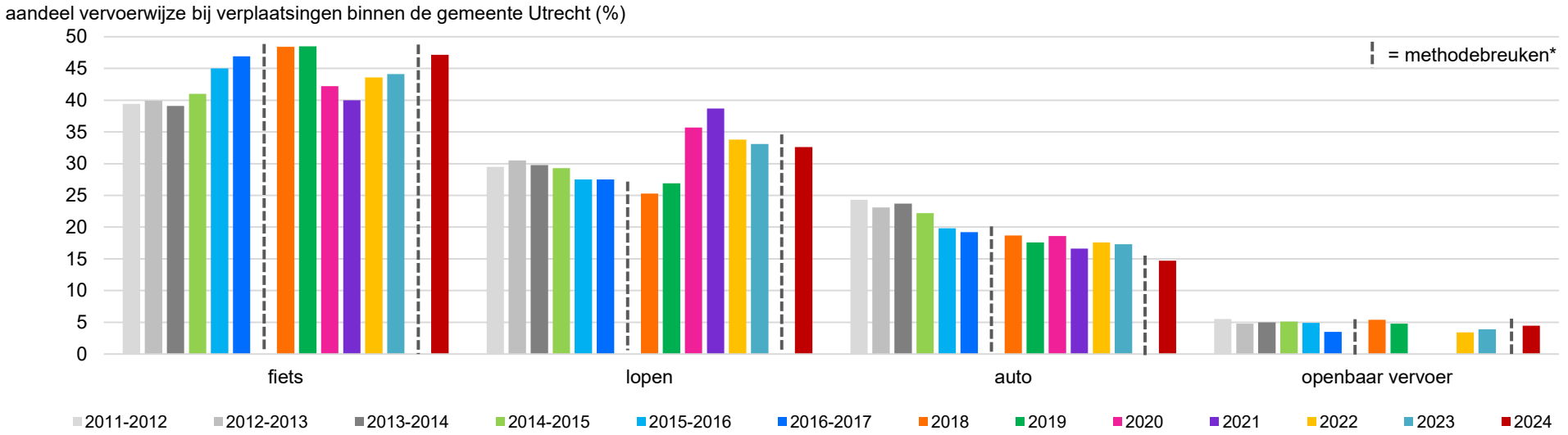
Per 1.000 inwoners waren er 17,3 snorfietsen in Utrecht. Dit is 3,1 minder dan een jaar eerder, en 12,3 minder dan in 2019.

Waarschijnlijk is de afname van de afgelopen jaren het gevolg van de invoering van de maatregel 'snorfiets naar de rijbaan' op 30 september 2021. In Amsterdam is deze maatregel in 2019 ingevoerd, waarna het aantal snorfietsen daar ook is afgenomen. Ook de landelijke invoering van de helmplicht op 1 januari 2022 heeft waarschijnlijk bijgedragen aan de afname.

De daling in Utrecht is sinds de invoering 'snorfiets naar de rijbaan' sterker dan de landelijke afname en ook groter dan in de andere grote steden. Landelijk (32,9) en in Den Haag (39,6), Rotterdam (36,6) en Amsterdam (19,0) zijn meer snorfietsen geregistreerd per 1.000 inwoners dan in Utrecht. Er zijn meer snorfietsen dan bromfietsen in Utrecht, maar het verschil wordt kleiner omdat het aantal bromfietsen toeneemt.

Bezit en gebruik vervoerwijzen

7. Modal split (t/m 2024)

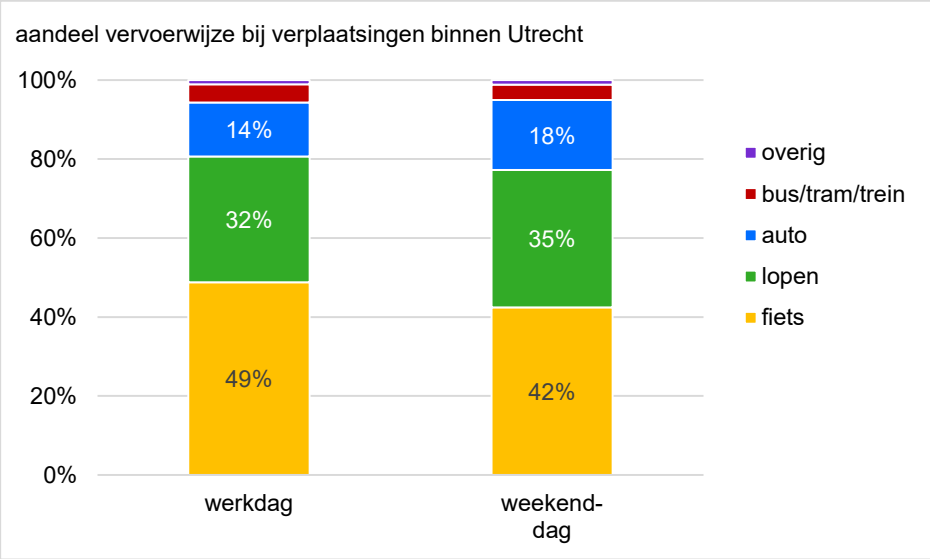


Bron: CBS. Tot en met 2017: OViN. 2018-2024: ODiN. Op basis van de hoofdvervoerwijze, dit is de vervoerwijze waarmee binnen een verplaatsing de langste afstand is afgelegd. Het betreft gemiddelde weekdagen. * Het verplaatsingsonderzoek is in 2018 herontworpen. Dit heeft kleine (niet te kwantificeren) verschuivingen teweeg gebracht in de modal split. Hierdoor is het niet mogelijk de cijfers vanaf 2018 één op één met de jaren ervoor te vergelijken. De cijfers van 2024 zijn gecorrigeerd vanwege een methodebreuk in het onderzoek. Hierdoor kunnen de cijfers van 2024 ook niet één op één vergeleken worden met de jaren ervoor.

De fiets is de meest gebruikte vervoerwijze voor verplaatsingen binnen Utrecht. In 2024 werd voor 47% van de interne verplaatsingen gekozen voor de fiets. Vanwege een methodebreuk kunnen de cijfers van 2024 niet vergeleken worden met de cijfers van de jaren ervoor.
In de coronajaren was een verschuiving te zien van fiets en openbaar vervoer naar lopen. Na de coronajaren nam het aandeel lopen weer af, maar bleef wel hoger dan voor corona. In 2024 werd 33% van de interne verplaatsingen te voet gedaan.
15% van de interne verplaatsingen werd in 2024 gedaan met de auto.
Het percentage openbaar vervoer is een stuk lager dan de percentages van de andere vervoerwijzen, in 2024 werd 4% van de verplaatsingen binnen Utrecht met het openbaar vervoer gedaan.

Bezit en gebruik vervoerwijzen

Modal split (t/m 2024)



Bron: ODiN, CBS i.o.v. gemeente Utrecht. Op basis van de hoofdvervoerwijze, dit is de vervoerwijze waarmee binnen een verplaatsing de langste afstand is afgelegd. Werkdagen zijn excl. feestdagen, weekenddagen zijn incl. feestdagen.

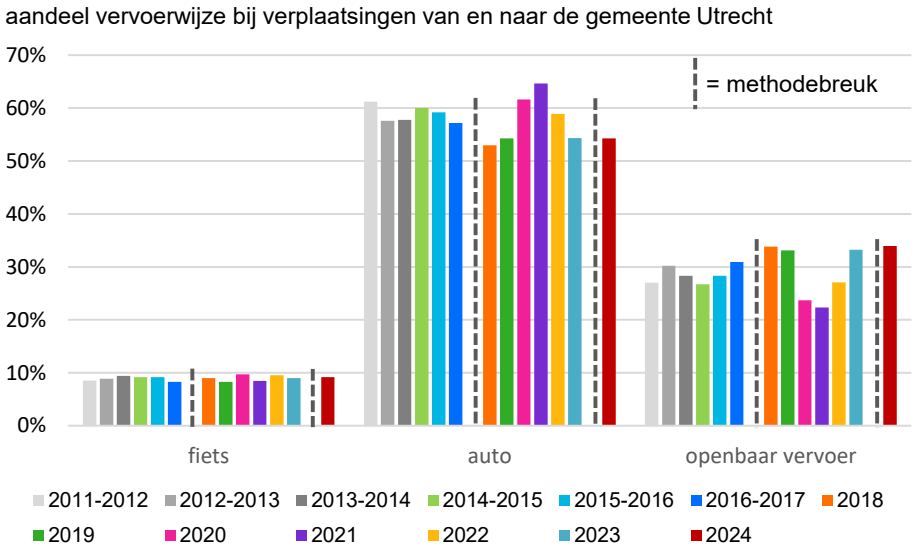
De vervoerwijzekeuze is op werkdagen voor verplaatsingen binnen de gemeente Utrecht anders dan op weekenddagen.

Op werkdagen wordt vaker voor de fiets gekozen (49%) dan op weekenddagen (42%). Op weekenddagen wordt relatief vaker gelopen dan op werkdagen (35% ten opzichte van 32%). Ook wordt op weekenddagen relatief vaker de auto gebruikt dan op werkdagen (18% ten opzichte van 14%).

Foto: Tom Philip Janssen

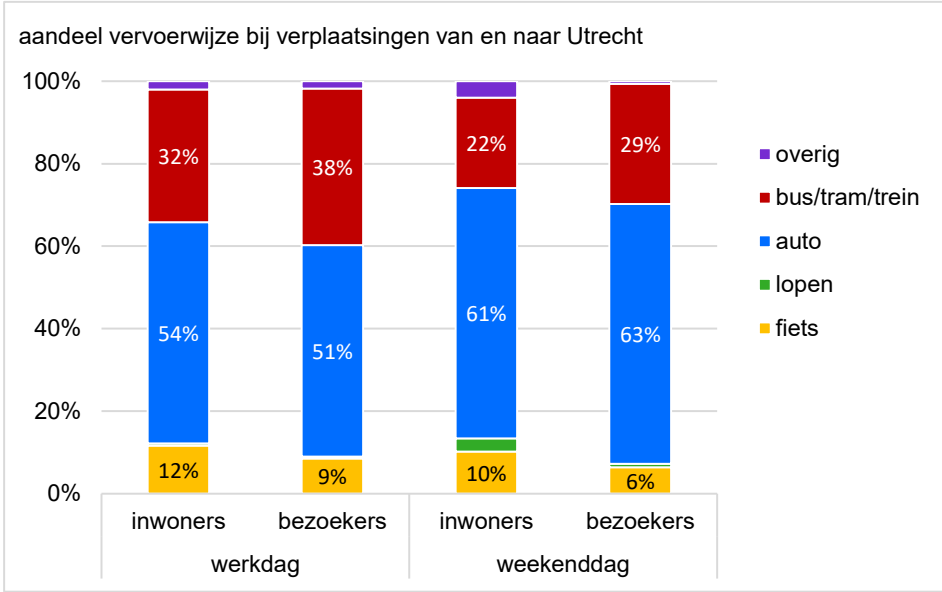
Bezit en gebruik vervoerwijzen

Modal split (t/m 2024)



Bron: CBS i.o.v. gemeente Utrecht. Tot en met 2017: OViN. 2018-2024: ODiN. Op basis van de hoofdvervoerwijze, dit is de vervoerwijze waarmee binnen een verplaatsing de langste afstand is afgelegd. Het betreft gemiddelde weekdagen.
* Het verplaatsingsonderzoek is in 2018 herontworpen. Dit heeft kleine (niet te kwantificeren) verschuivingen teweeg gebracht in de modal split. Hierdoor is het niet mogelijk de cijfers vanaf 2018 één op één met de jaren ervoor te vergelijken. De cijfers van 2024 zijn gecorrigeerd vanwege een methodebreuk in het onderzoek. Hierdoor kunnen de cijfers van 2024 ook niet één op één vergeleken worden met de jaren ervoor.

De auto is de meest gebruikte vervoerwijze voor verplaatsingen van en naar Utrecht. In 2024 werd voor 54% van de externe verplaatsingen gekozen voor de auto. Ook in eerdere jaren wordt vooral de auto gebruikt bij verplaatsingen van en naar Utrecht.
Als gevolg van de coronamaatregelen nam het gebruik van het openbaar vervoer in 2020 en 2021 sterk af. Er was een verschuiving te zien van openbaar vervoer naar vooral de auto. Deze ontwikkeling is gekeerd. Het openbaar vervoer was in 2024 goed voor 34% van de verplaatsingen van en naar Utrecht. De fiets werd gebruikt voor 9% van de verplaatsingen die de gemeentegrens passeerden.



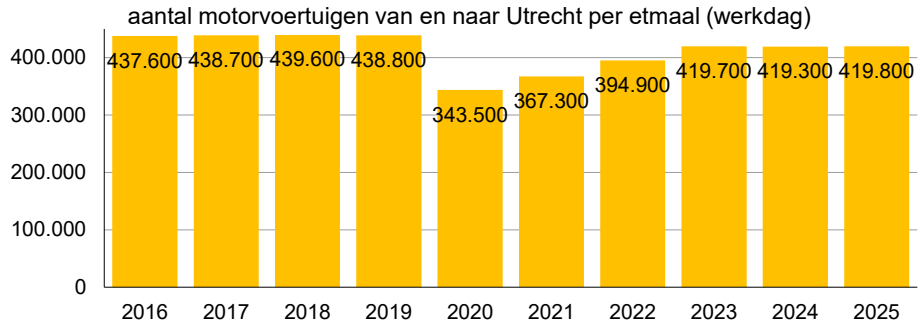
Bron: ODiN, CBS i.o.v. gemeente Utrecht. Op basis van de hoofdvervoerwijze, dit is de vervoerwijze waarmee binnen een verplaatsing de langste afstand is afgelegd. Werkdagen zijn excl. feestdagen.

Op werkdagen gebruiken inwoners voor verplaatsingen van en naar Utrecht relatief vaker de auto en de fiets dan bezoekers. Bezoekers kiezen vaker voor het openbaar vervoer.
Op weekenddagen gebruiken bezoekers relatief vaker een het openbaar vervoer en de auto voor verplaatsingen van en naar Utrecht dan inwoners. Inwoners fietsen relatief vaker.

Op weekenddagen kiezen inwoners en bezoekers relatief vaker voor de auto dan op werkdagen.

Bezit en gebruik vervoerwijzen

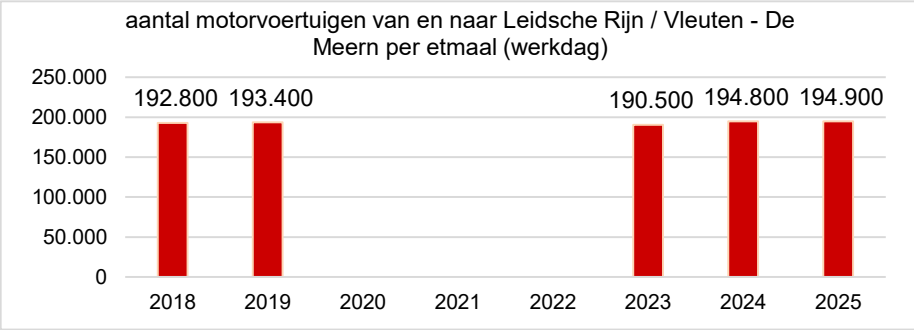
8. Aantal motorvoertuigen van en naar Utrecht



Bron: Tellingen gemeente Utrecht

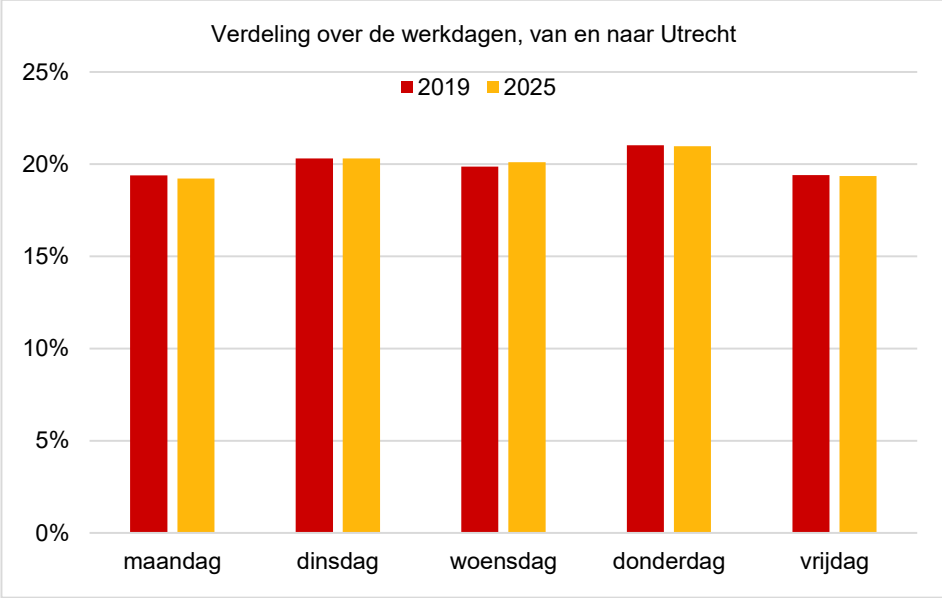
Ten opzichte van 2024 is er geen significante toename van het aantal motorvoertuigen dat het gebied dat omringd wordt door de snelwegen en de Zuilense Ring/Karl Marxdreef in- en uitrijdt. Er is na jaren van stijging sinds 2020 geen significante groei meer waargenomen sinds 2023. Het aantal motorvoertuigen is lager dan in 2019, het jaar voor corona. Toen lagen de intensiteiten 5% hoger.

Ook voor het gebied ten westen van de A2 en ten noorden van de A12 (Leidsche Rijn, Vleuten en De Meern) volgen we de aantallen in- en uitgaande motorvoertuigen. Dit gebied wordt apart bepaald, omdat de A2 er tussen ligt. We zien in dit gebied in 2025 ook geen significantie toename (+0,1%), in 2024 was er wel een toename van 2% te zien. Ten opzichte van 2019, het laatste jaar voor corona, rijdt er in 2025 1% meer verkeer. Hieronder zijn de resultaten weergegeven. (De coronajaren zijn buiten beschouwing gelaten).



Bron: Tellingen gemeente Utrecht

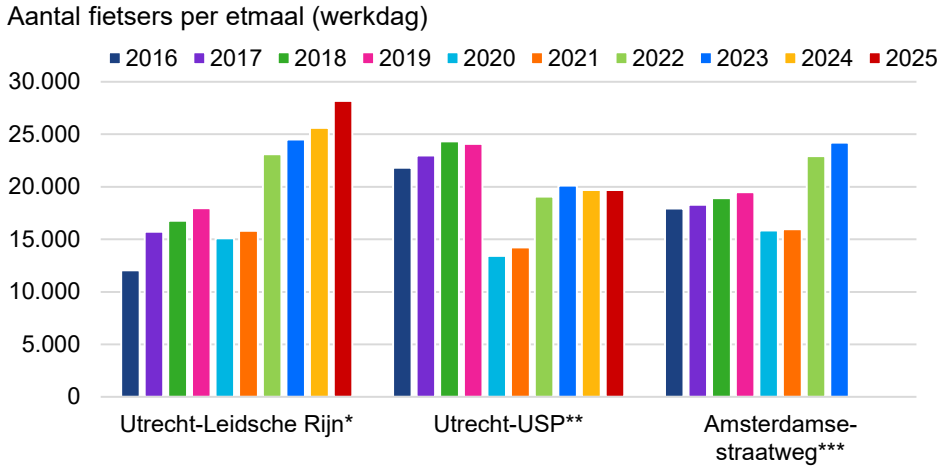
Voor het aantal motorvoertuigen dat naar het gebied rijdt omringd door de snelwegen en de NRU hebben we ook gekeken hoe de verdeling over de werkdagen is. We hebben hiervoor het laatste jaar voor corona (2019) vergeleken met het afgelopen jaar. In de grafiek hieronder is de verdeling over de werkdagen te zien. Uit de grafiek volgt dat de donderdag de drukste dag is, maandag en vrijdag zijn iets rustiger. Maar de verschillen zijn klein. Ook blijkt dat de verdeling over de dagen in 2019 en 2025 nagenoeg gelijk is gebleven. Dat betekent dat op alle dagen van de week de intensiteit ongeveer evenveel is gedaald ten opzichte van 2019.



Bron: Tellingen gemeente Utrecht

Bezit en gebruik vervoerwijzen

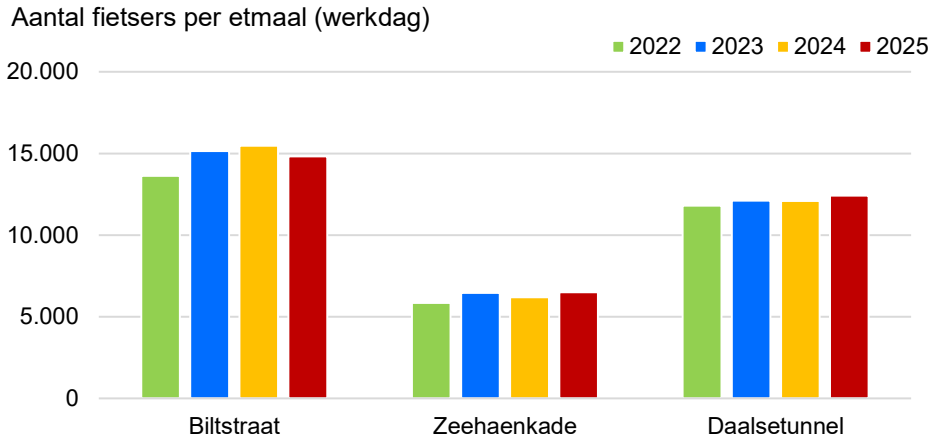
9. Aantal fietsers



Bron: Tellingen gemeente Utrecht. Excl. vakantie- en feestdagen.
* Er is geteld op de Hogeweidebrug, De Meernbrug en Dafne Schippersbrug.
** Er is geteld op de Archimedeslaan en de Weg tot de Wetenschap.
*** Vanwege werkzaamheden in 2024 en 2025 hebben we geen cijfers van de Amsterdamsestraatweg.

Met de groei van de stad, neemt ook het aantal fietsers toe. De ontwikkeling van het aantal fietsers verschilt sterk per locatie. Ook hebben weersomstandigheden veel invloed op het fietsgebruik.
Het aantal fietsers tussen Utrecht en Leidsche Rijn is sterk toegenomen naar bijna 28.200 op een gemiddelde werkdag in 2025. Dat zijn er 2.500 meer dan in 2024 (+10%) en ruim 10.000 meer dan in 2019 (+57%). Vóór corona nam het aantal fietsers hier ook sterk toe. Het aantal inwoners in de wijken Leidsche Rijn en Vleuten-De Meern is tussen 1 januari 2019 en 1 januari 2026 toegenomen met 33% en 5%.

Het aantal fietsers tussen Utrecht en het Utrecht Science Park (via de Archimedeslaan en de Weg tot de Wetenschap) is in 2025 gelijk aan 2024. Op een werkdag rijden hier gemiddeld 19.700 fietsers. Vergeleken met 2019 (vóór corona) is het gemiddeld aantal fietsers afgenomen met 4.400 (-18%). Een verklaring hiervoor is dat thuiswerken en -studeren vaker voorkomen dan vóór corona en de route naar het Utrecht Science Park wordt veel gebruikt door studenten en werknemers. Ook is het OV-gebruik naar het USP toegenomen ten opzichte van 2019.



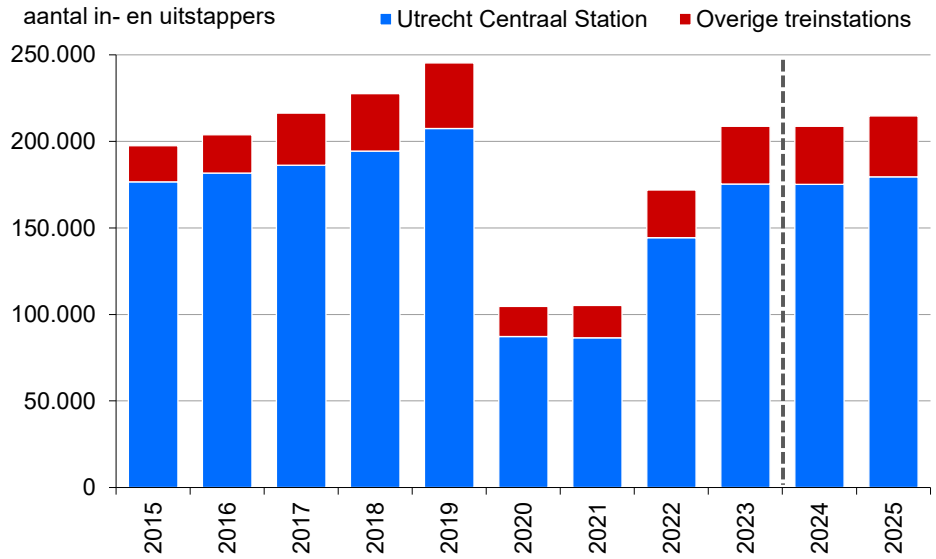
Bron: Tellingen gemeente Utrecht. Excl. vakantie- en feestdagen.
Biltstraat nabij de Berekuil, Zeehaenkade nabij de Beneluxlaan.

Op de Biltstraat, nabij de Berekuil, reden in 2025 gemiddeld bijna 15.000 fietsers per werkdag. Dat zijn er 4% minder dan een jaar eerder. Vergeleken met 2022 waren het er 9% meer.

Het aantal fietsers door de Daalsetunnel en op de Zeehaenkade is verder toegenomen. Op de Zeehaenkade reden per werkdag 6.500 fietsers. Dat zijn er 5% meer dan in 2024 en 11% meer dan in 2022.
Door de Daalsetunnel nam het aantal fietsers ten opzichte van 2024 toe met 3% en met 5% ten opzichte van 2022.

Bezit en gebruik vervoerwijzen

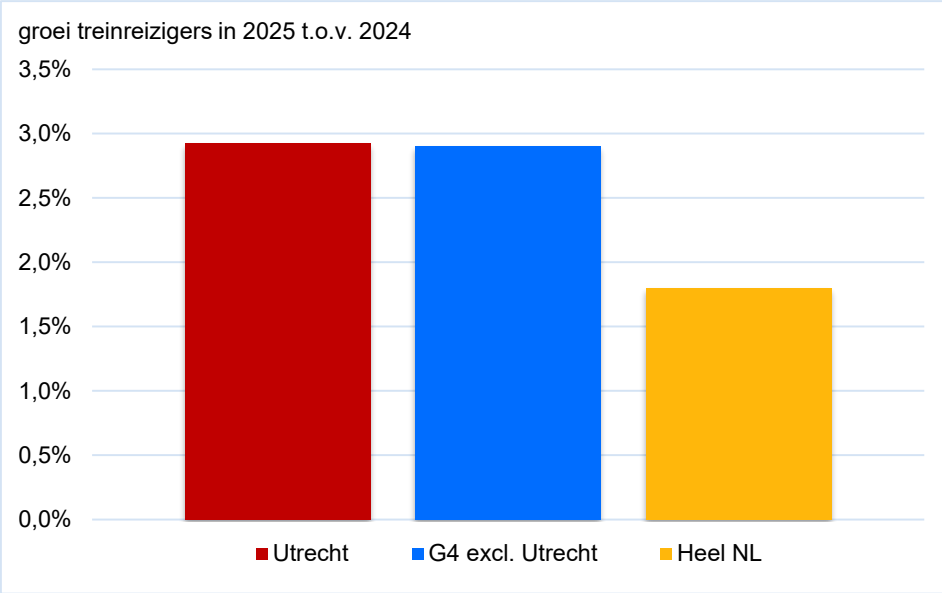
10. Openbaar vervoer gebruik



Bron: NS, in- en uitstappers per station

Het aantal in- en uitstappers van de trein groeide tot en met 2019. In 2019 stapten er op de Utrechtse stations per werkdag gemiddeld ruim 245.000 reizigers in en uit de trein. Door de corona-maatregelen is het aantal reizigers in 2020 en 2021 enorm gedaald. In 2022 is het aantal reizigers weer behoorlijk toegenomen, met 63%. Ook in 2023 is het aantal reizigers gestegen, met 21% ten opzichte van 2022. Vanaf 2023 hanteert de NS een nieuw methode voor de berekening van het aantal in-/ uitstappers per station. Daardoor zijn de cijfers na 2023 niet helemaal te vergelijken met de eerdere jaren. Op basis van gegevens van NS is de inschatting dat de cijfers van 2023 en eerder landelijk globaal 3% hoger zijn dan dat deze met de nieuwe methode zouden zijn. Dit verklaart waarom we in de grafiek tussen 2023 en 2024 geen groei zien, terwijl er in de praktijk wel een kleine groei is. Nog steeds is het aantal in-/uitstappers lager dan voor Corona, ongeveer 10%.

2025 is wel goed met 2024 te vergelijken en daarin zien we een groei van 2,9%. Utrecht Centraal groeide met 2,5% naar 179.500 in-/uitstappers. 84% van alle reizigers in Utrecht stapten in of uit op dit station. In 2015 was dit nog 89%.

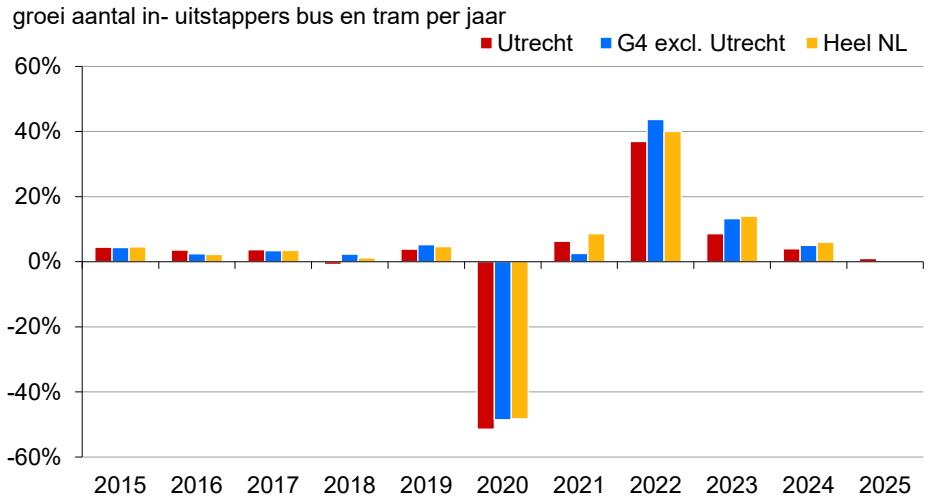


Bron: NS, in- en uitstappers per station

In de grafiek hierboven is de ontwikkeling van het aantal in-/uitstappers op alle stations in Utrecht in totaal afgezet tegen de in-/uitstappers in de andere G4-steden en tegen heel Nederland. We zien daarin dat de groei in 2025 ten opzichte van 2024 in Utrecht gelijk is aan de groei in de andere G4-steden: 2,9%. De groei in de grote steden is hoger dan het landelijk gemiddelde. In heel Nederland nam het aantal in-/uitstappers met 1,8% toe.

Bezit en gebruik vervoerwijzen

Openbaar vervoer gebruik



Bron: Instappers Utrecht o.b.v. U-OV / Provincie Utrecht*. Overige cijfers: Staat van het OV, CROW

Van 2025 zijn er cijfers alleen voor Utrecht beschikbaar en alleen tot half december, het moment waarop de nieuwe vervoersconcessie is gestart. In vergelijking met dezelfde periode in 2024 was een toename zichtbaar van 1%. Het algehele beeld daarmee is dat de reizigersgroei verder afvlakt.
In 2024 was de groei van het aantal in- en uitstappers in bus en tram in Utrecht 4% ten opzichte van 2023. Daarmee zijn er per jaar ongeveer 37 miljoen instappers. Dat is nog wel 4% minder dan in 2019, voor corona. Dit betreft het aantal instappers op alle dagen van het jaar. De groei is iets lager dan in de andere grote steden en dan in de rest van Nederland.

Eerdere jaren:
In 2021 was er in Utrecht een kleine groei van 6%, in 2022 was de groei veel groter met 37% ten opzichte van het jaar ervoor. Dit is vergelijkbaar met de groei in de andere G4-steden. Alleen in Amsterdam groeide het aantal harder, doordat er weer veel meer (buitenlandse) toeristen naar de stad zijn gekomen.
In 2023 was de groei 8,6%. Onder meer door stakingen kwam de groei in Utrecht lager uit dan in de andere G4-steden.

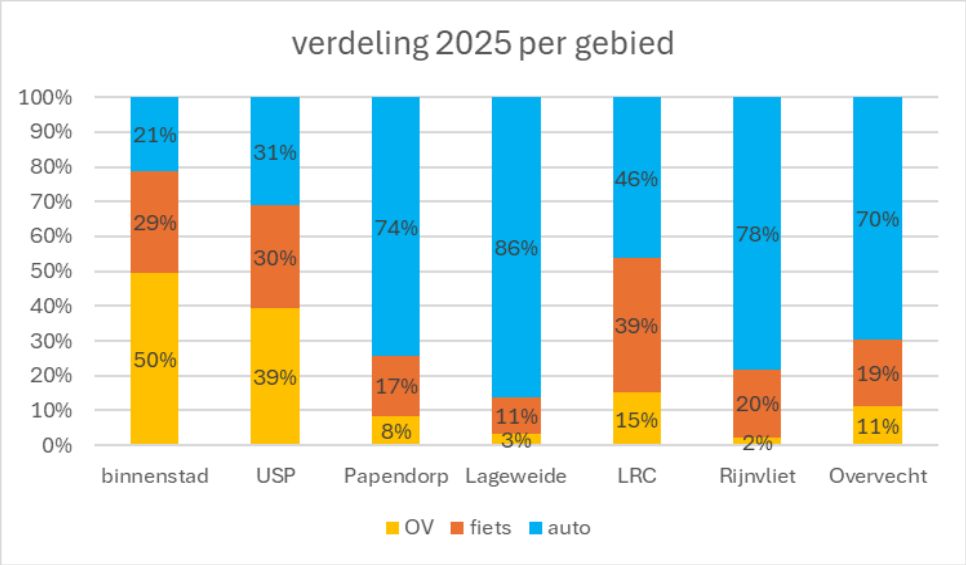
*De cijfers zijn gebaseerd op de gegevens van Qbuzz. Instappers van de bussen van de vervoerders Arriva, Keolis en Transdev die ook in Utrecht rijden, zijn hierin niet meegenomen.

Foto: Tom Janssen

Bezit en gebruik vervoerwijzen

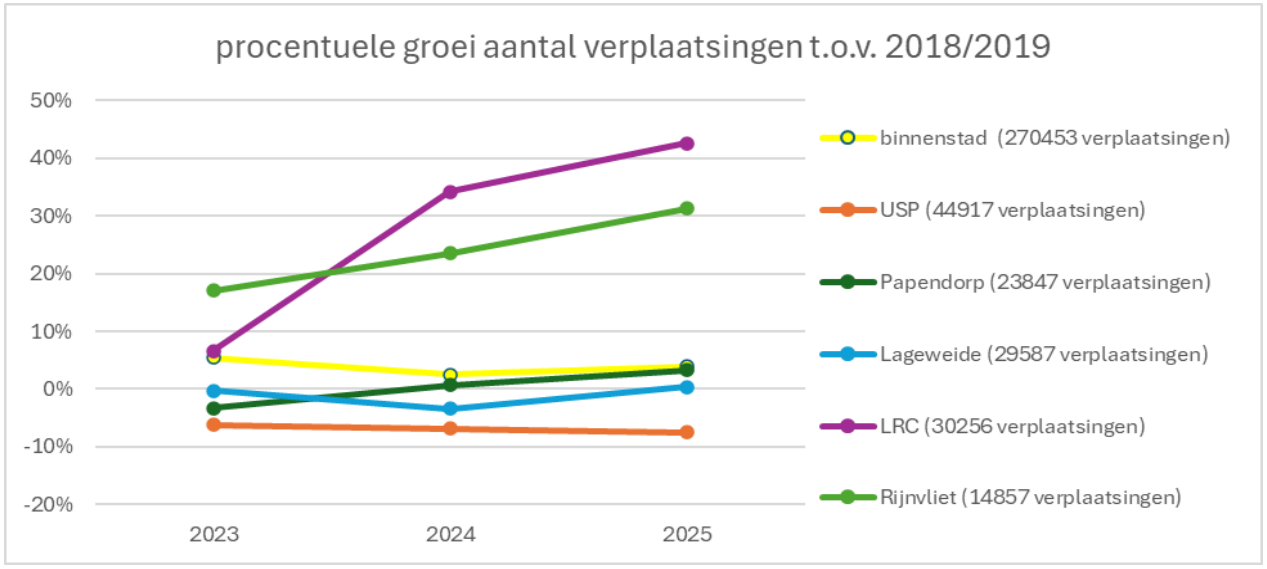
11. Verplaatsingen naar economische kerngebieden

In de figuren hiernaast staat de verdeling van de verplaatsingen naar modaliteit per gebied. Het aantal motorvoertuigen en fietsers is bepaald door aan de randen van elk gebied te tellen. Voor het OV is naar het aantal in- en uitstappers in de gebieden gekeken. We zien grote verschillen tussen gebieden, die vooral worden veroorzaakt door de nabijheid van voorzieningen, infrastructuur, functies in het gebied, woningtypes, inwonerskenmerken en de ligging ten opzichte van de rest van de gemeente en omgeving. Zo is in gebieden met goede OV-voorzieningen, zoals de binnenstad en Leidsche Rijn Centrum, het aandeel OV hoger dan in andere gebieden. Gebieden als Lageweide, Papendorp, Rijnvliet en Overvecht hebben een veel hoger auto aandeel, door een combinatie van de ligging, verminderde bereikbaarheid per fiets en OV en andere inwonerskarakteristieken (meer autobezit bijvoorbeeld in Rijnvliet, of minder fietsbezit in Overvecht).



Bron: Gemeente Utrecht/Provincie Utrecht/ NS

In de onderste grafiek is de ontwikkeling te zien van het aantal verplaatsingen van/naar de gebieden ten opzichte van 2018/2019. Daarin is in de legenda ook het absoluut aantal verplaatsingen opgenomen, waaruit volgt dat het gebied de binnenstad verreweg de meeste verplaatsingen kent. Leidsche Rijn Centrum kent de grootste groei, door de ruimtelijke ontwikkeling. Dit geldt ook voor Rijnvliet. In Lageweide is nauwelijks groei te zien en in het Utrecht Sciencepark zelfs een afname. Dit houdt waarschijnlijk verband met meer thuiswerken en een afname van het aantal studenten. Overvecht is niet opgenomen in deze grafiek, omdat we dit gebied in 2025 voor het eerst hebben bemeten.



Bron: Gemeente Utrecht/Provincie Utrecht/ NS

Bezit en gebruik vervoerwijzen

Verplaatsingen naar economische kerngebieden

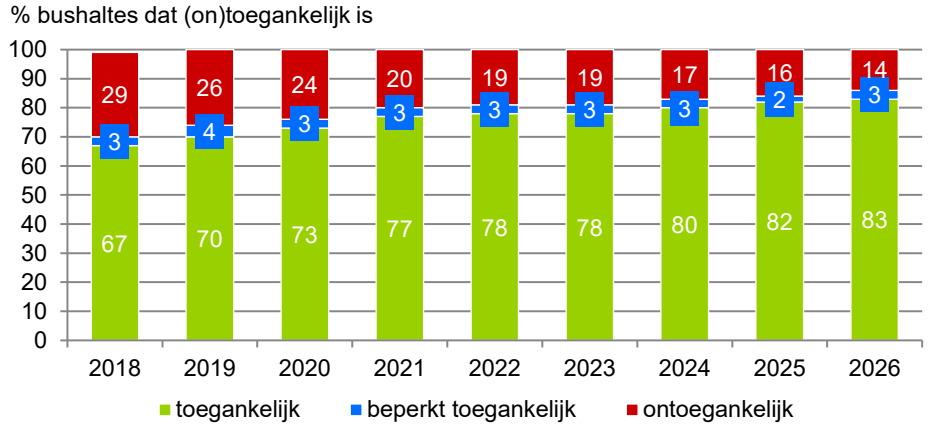
In de figuren hieronder is per gebied de ontwikkeling te zien sinds start van de metingen. Dit laat zien hoe de verdeling over OV, fiets en auto zich ontwikkelt.

Als gevolg van de coronamaatregelen is het aandeel OV in alle gebieden gedaald in 2020 en 2021. In 2022 en 2023 zien we een herstel richting het percentage van voor corona. De aandelen fiets en motorvoertuigen nemen in veel gebieden daardoor weer iets af in die jaren. Met name in Lageweide, Papendorp en Rijnvliet is het aandeel motorvoertuigen erg hoog en verandert ook niet of nauwelijks sinds de start van de metingen. Alleen in Leidsche Rijn zien we de verdeling iets veranderen, daar is de auto toegenomen. Wel zien we dat dat aandeel de afgelopen jaren weer iets afneemt.

Bron: Gemeente Utrecht/Provincie Utrecht/ NS

Mobiliteit voor iedereen

12. Toegankelijkheid bushaltes



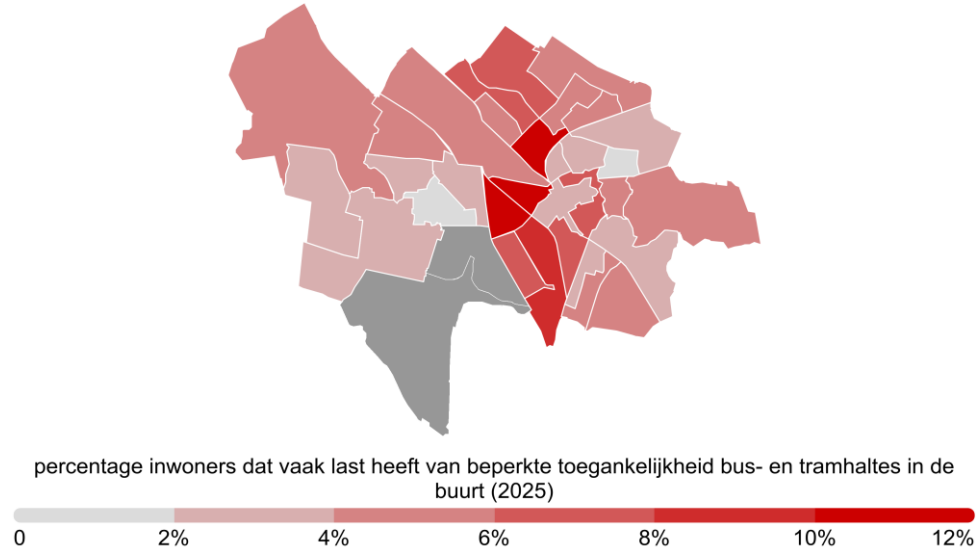
Bron: Gemeente Utrecht.

Op de peildatum 1 januari 2026 was 83% van de 589 bushaltes in de gemeente Utrecht toegankelijk (eind 2015 was dit nog 56%). Vorig jaar was dit 82%. De toename komt doordat er afgelopen jaar een aantal haltes zijn opgeheven en een aantal nieuwe toegankelijke haltes zijn toegevoegd. Het totaal aantal bushaltes nam af met 4.

De toename van toegankelijke haltes is lager dan eerdere jaren, doordat de doorlooptijd voor het ophogen van haltes langer heeft geduurd dan in eerdere jaren. Daardoor moeten de haltes die voor 2025 op de planning stonden nog worden opgehoogd.

Toegankelijk betekent dat deze haltes rolstoeltoegankelijk zijn (motorisch toegankelijk) en voorzien zijn van middelen voor mensen met een visuele beperking zoals ribbelstroken. Beperkt toegankelijk betekent dat een halte is aangepast voor of visueel of motorisch, maar niet voor allebei.
Als we kijken naar het gebruik van haltes in 2025, dan zien we dat 98% van de reizigers instapt op haltes die toegankelijk zijn, 1% op gedeeltelijk toegankelijke haltes en 1% op ontoegankelijke haltes.

Bij lopende projecten en onderhoudswerkzaamheden aan wegen worden waar mogelijk verbeteringen van de toegankelijkheid meegenomen. Daarnaast worden gericht haltes aangepakt die ontoegankelijk zijn.



Bron: Inwonersenquête, gemeente Utrecht. Rijnenburg en Leidsche Rijn zuid hebben geen waarde door beperkt aantal respondenten.

5% van de Utrechters heeft vaak last van beperkte toegankelijkheid van bus- en tramhaltes in de buurt. Ten opzichte van 2019 (3%) en 2021 en 2023 (beide 4%) is dat een lichte toename, ook al is het aandeel toegankelijke haltes toegenomen.

In de subwijken Ondiep, 2e Daalsebuurt (12%), Oog in Al, Welgelegen (11%) en Lombok, Leidseweg (10%) wonen relatief de meeste inwoners die vaak last hebben van beperkte toegankelijkheid van bushaltes in de buurt. De last is het sterkst toegenomen in Lombok, Leidseweg (+5 procentpunt).

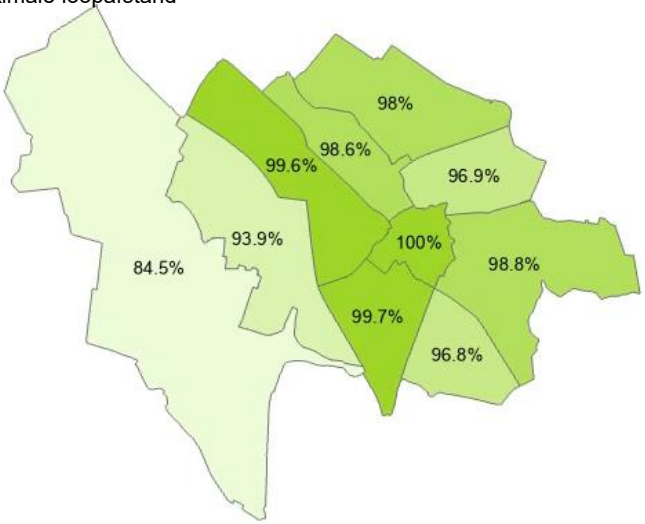
Inwoners van de subwijken Wittevrouwen, Zeeheldenbuurt (0%) en Parkwijk, Langerak (1%) hebben het minst last van beperkte toegankelijkheid. De last is het sterkst afgenomen in Zuilen noord (-6 procentpunt).

Mobiliteit voor iedereen

13. Aantal en aandeel inwoners en arbeidsplaatsen binnen loopafstand van een ov halte

Op 01-01-2026 woonden ongeveer 15.200 inwoners buiten de maximale loopafstand* van een bushalte, tramhalte of treinstation. Dat komt neer op 4% van de Utrechtse bevolking, en is een kleine afname door de ingebruikname van nieuwe haltes en de realisatie van woningen binnen bereik van OV-haltes. In de afbeelding hieronder is te zien dat met name in de wijk Vleuten-De Meern relatief veel inwoners geen halte binnen loopafstand hebben. Ook is het aandeel binnen loopafstand in Vleuten-De Meern een half procent afgenomen. Dit komt vooral doordat er aan de randen van de subwijken De Meern en Veldhuizen veel woningen zijn zonder OV binnen loopafstand. Ook de nieuwbouw in Haarzicht heeft geen halte binnen loopafstand. Daarnaast heeft deze wijk relatief veel buitengebied, waar de dekking van het OV lager is.

percentage inwoners met een bushalte, tramhalte en/of treinstation binnen de maximale loopafstand*



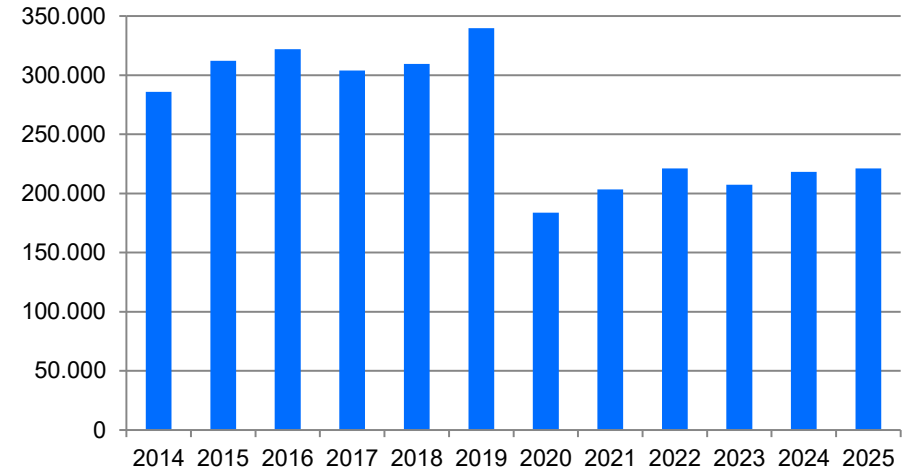
Bron: Gemeente Utrecht

Ook voor de bereikbaarheid van arbeidsplaatsen per OV in Utrecht is deze analyse gedaan. In 2024 ligt 93,6% van de arbeidsplaatsen binnen loopafstand van een ov-halte, vergelijkbaar met 2023. Met name aan de randen van de stad en rondom De Meern en op Lage Weide bevinden zich arbeidsplaatsen die niet binnen loopafstand liggen. Cijfers van 2025 zijn nog niet beschikbaar.

**Gehanteerde maximale loopafstand: 400m voor een (flex)bushalte, 600m voor een hov-/tramhalte en 1.200m voor een treinstation.*

14. Gebruik van de regiotaxi

aantal ritten met de regiotaxi



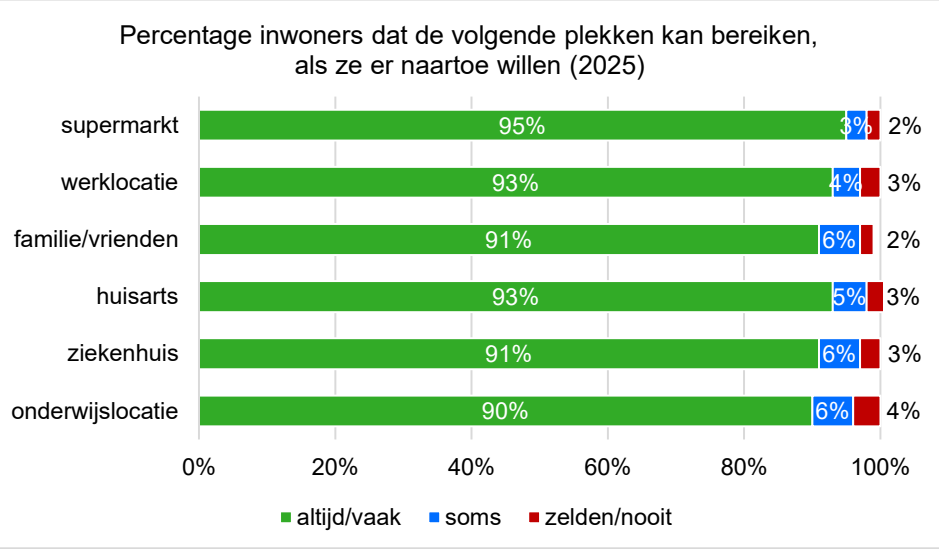
Bron: Gemeente Utrecht.

In 2025 zijn er ongeveer 221.200 ritten met de regiotaxi gemaakt door Wmo reizigers van de gemeente Utrecht. Wmo reizigers zijn inwoners die op basis van de Wet maatschappelijke ondersteuning met een verlaagd tarief van de regiotaxi gebruik kunnen maken, omdat ze niet meer zelfstandig of met hulp van vrienden of familie hun vervoer kunnen organiseren.

Dit aantal ritten is met 1% toegenomen ten opzichte van 2024. In 2024 was de toename groter door problemen in 2023. Er was in 2023 een chauffeurstekort en in het eerste kwartaal een boekingsstop. Dit heeft het aantal ritten in 2023 beperkt. Dit zorgde er voor dat mensen, net als in coronatijd, alternatieven zijn gaan zoeken of geen verplaatsing hebben gemaakt. We zien dat in 2025 het aantal ritten nog ruim lager is dan voor Corona en lager dan in 2022. Dat komt ook deels doordat men strenger is gaan kijken wie recht heeft op gebruik van de regiotaxi vanuit de Wmo. Ook was het openbaar vervoer (bus en tram) in 2023 en 2024 gratis voor ouderen. Vanaf 2025 is er een kortingsregeling. Deze maatregelen hebben effect op het gebruik van de regiotaxi, maar het is onbekend wat het effect is van elke maatregel afzonderlijk.

Mobiliteit voor iedereen

15. Ervaren bereikbaarheid van bestemmingen, inwoners

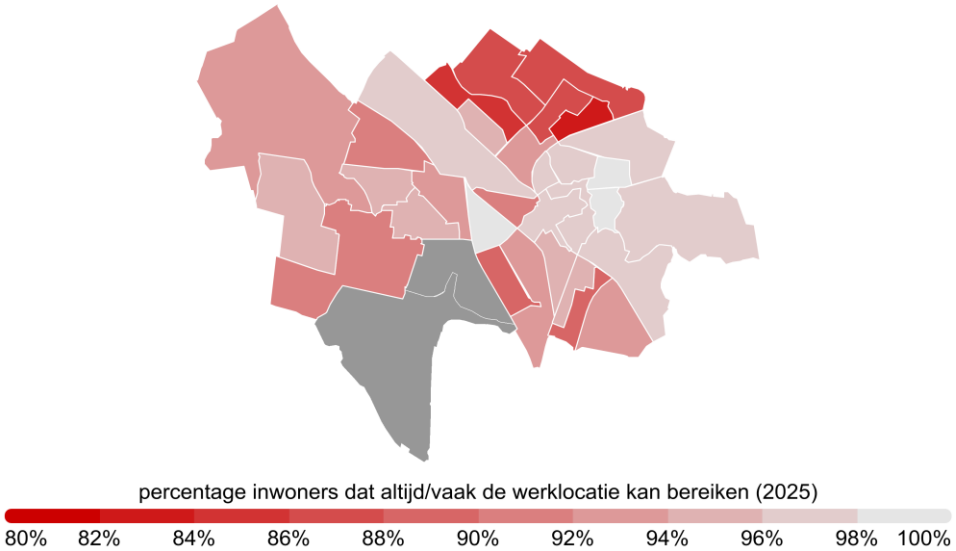


Bron: Inwonersenquête, gemeente Utrecht. Deze percentages zijn exclusief de antwoordcategorie ‘ik wil/hoef hier nooit heen/niet van toepassing’.

Sommige mensen kunnen niet altijd op de plekken komen waar ze heen willen. Bijvoorbeeld door gezondheidsproblemen, het ontbreken van eigen vervoer of een slechte bereikbaarheid van bushalte of treinstation. Zo zien we dat 10% van de Utrechters de onderwijslocatie soms, zelden of nooit kan bereiken als ze hier naartoe willen. Ook bij ziekenhuizen en familie/vrienden is dit aandeel relatief groot: 9% van de inwoners heeft soms, vaak of altijd problemen om deze te bereiken.

De bereikbaarheid van de supermarkt is het grootst: 95% van de Utrechters kan deze plek altijd of vaak bereiken als ze hier naartoe willen. Bij onderwijslocaties is dit aandeel het kleinst (90%), maar wel iets groter dan in 2023 (89%).

Inwoners die nooit naar een bepaalde plek hoeven of willen, laten we bij het presenteren van deze resultaten buiten beschouwing. Bijna de helft (46%) van de inwoners geeft bijvoorbeeld aan nooit naar een onderwijslocatie te hoeven of willen, en 14% van de inwoners hoeft nooit naar een werklocatie (Utrecht Monitor 2026, gemeente Utrecht).



Bron: Inwonersenquête, gemeente Utrecht. Deze percentages zijn exclusief de antwoordcategorie ‘ik wil/hoef hier nooit heen/niet van toepassing’.

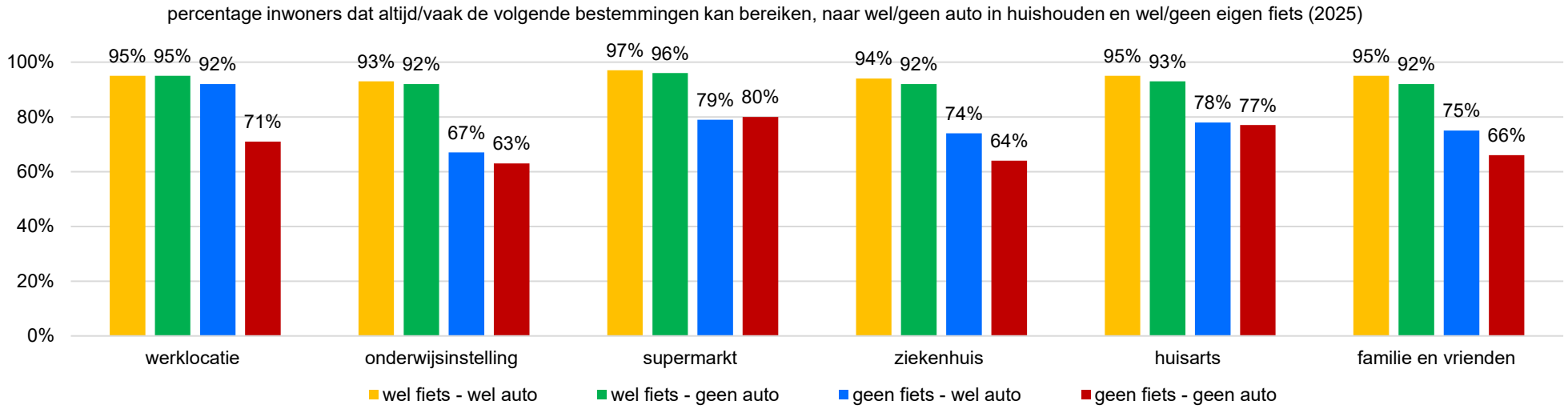
Over het algemeen hebben inwoners van de wijken Overvecht, Zuidwest (vooral de subwijk Kanaleneiland) en Noordwest (vooral de subwijk Zuilen noord en oost) vaker dan gemiddeld in Utrecht moeite om gewenste plekken te bereiken.

De wijken Noordoost en Oost vallen in positieve zin op; hier kunnen inwoners juist vaker dan gemiddeld in Utrecht de gewenste locaties bereiken. Uitzondering hierop is het bereiken van de supermarkt door inwoners van Oost, met name in subwijk Wilhelminapark, Rijnsweerd (89% kan dit altijd/vaak bereiken). Oorzaak hiervoor is wellicht dat er op Utrecht Science Park maar weinig supermarkten zijn.

In Overvecht en Zuidwest zien we tot slot dat werklocaties in 2025 vaker te bereiken zijn dan in 2023, en in Noordoost geldt een verbetering van de bereikbaarheid van onderwijslocaties. (Utrecht Monitor 2026, gemeente Utrecht)

Mobiliteit voor iedereen

Ervaren bereikbaarheid van bestemmingen, inwoners



Bron: Inwonersenquête, gemeente Utrecht. Deze percentages zijn exclusief de antwoordcategorie ‘ik wil/hoef hier nooit heen/niet van toepassing’.

Bovenstaande figuur laat zien dat het hebben van een eigen fiets en/of een auto in het huishouden heeft invloed op de mate waarin inwoners hun bestemmingen kunnen bereiken. Inwoners met een eigen fiets - met of zonder auto in het huishouden - geven vaker aan een bestemming te kunnen bereiken dan inwoners zonder eigen fiets, ongeacht het autobezit in het huishouden. Alleen bij de werklocatie is die invloed minder sterk. Inwoners die beschikken over beide vervoermiddelen kunnen bestemmingen het best bereiken - zoals te verwachten is. Tegelijk zien we dat deze mate van bereikbaarheid maar weinig afneemt, als de inwoner wel een fiets heeft, maar niet de beschikking over een auto. Terwijl inwoners die alleen een auto in het huishouden hebben, maar geen eigen fiets, de bereikbaarheid van alle bestemmingen minder goed ervaren - behalve de werklocatie (waar het verschil niet significant is). Het hebben van een eigen fiets heeft dus meer invloed op het kunnen bereiken van bestemmingen dan het hebben van een auto in het huishouden.

Zo kan 79% van de inwoners zonder eigen fiets maar met een auto in het huishouden altijd of vaak de supermarkt bereiken tegenover 96% van de inwoners met een eigen fiets, maar zonder auto in het huishouden. En 93% van de inwoners met fiets, zonder auto kan de huisarts altijd of vaak bereiken, tegenover 78% van de inwoners met auto, zonder fiets.

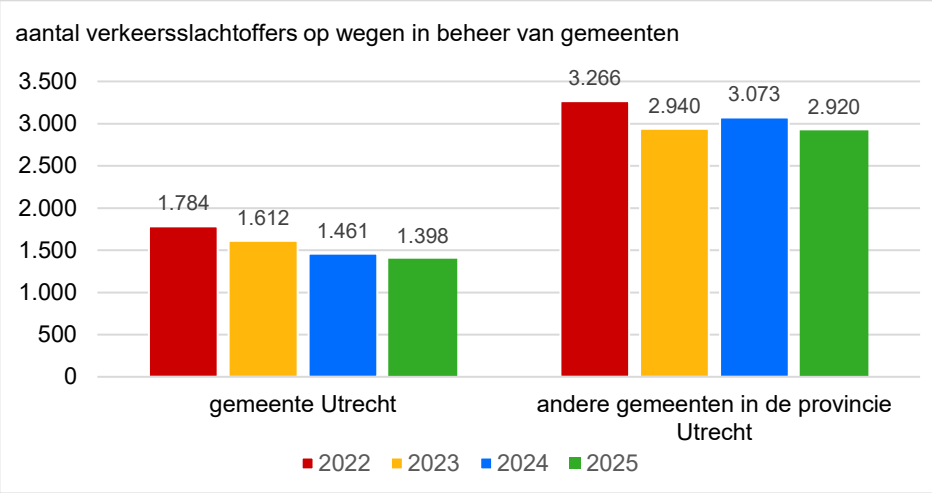
In 2025 hebben we 1.158 fietsen uitgegeven aan inwoners met een U-pas in het kader van de fietsdeals: via deze fietsdeals kunnen volwassen inwoners met een U-Pas voor 30 euro een goede tweedehands fiets krijgen inclusief een jaar lang gratis eventuele reparaties.

Daarnaast geven Utrechters met een hbo/wo-diploma vaker aan dat zij bestemmingen altijd of vaak kunnen bereiken dan inwoners met een ander type opleiding. Andersom blijkt dat inwoners die (zeer) slecht of precies kunnen leven van hun inkomen en inwoners van 65 en ouder juist minder vaak dan gemiddeld de gevraagde locaties kunnen bereiken. Ook inwoners met een lichamelijke of psychische beperking lukt het minder vaak om plekken te bereiken dan inwoners zonder beperking.

Inwoners die nooit naar een bepaalde plek hoeven of willen, laten we bij het presenteren van deze resultaten buiten beschouwing. Bijna de helft (46%) van de inwoners geeft bijvoorbeeld aan nooit naar een onderwijslocatie te hoeven of willen, en 14% van de inwoners hoeft nooit naar een werklocatie.

Verkeersveiligheid

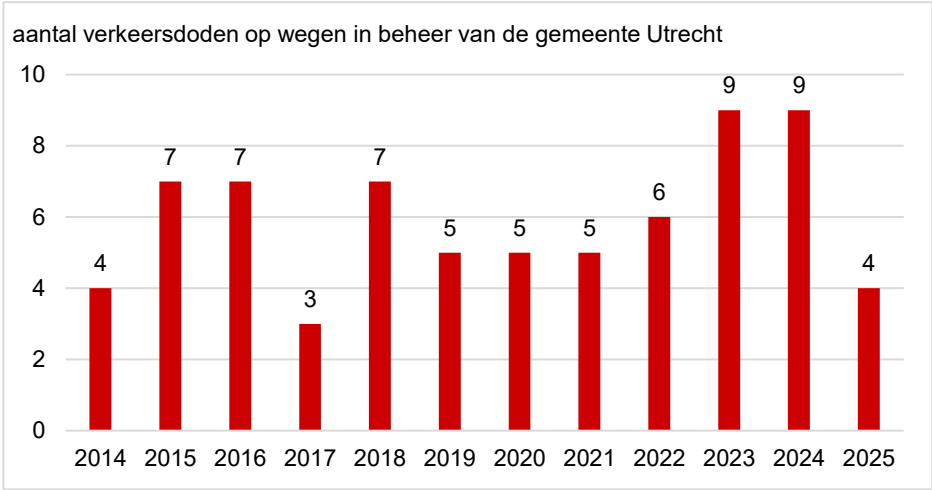
16. Aantal verkeersslachtoffers



Bron: MOVE, VeiligheidNL, betreft verkeersslachtoffers gezien door medisch personeel van de ambulance, op wegen in beheer van de gemeente.

De verbetering van de verkeersveiligheid is een belangrijk doel. Elk verkeersslachtoffer is er één te veel. Het aantal verkeersslachtoffers waar een ambulance naartoe is gegaan, op wegen in beheer van de gemeente Utrecht, neemt af. In 2025 hebben 1.398 verkeersslachtoffers zorg ontvangen van ambulancepersoneel. Een (onbekend) deel is ter plekke behandeld, de rest is met de ambulance naar een ziekenhuis vervoerd. Vergeleken met 2024 is het aantal slachtoffers met 5% afgenomen, vergeleken met 2023 met 13%, en vergeleken met 2022 met 22%.

Op de wegen in beheer van de andere gemeenten in de provincie Utrecht, nam het aantal verkeersslachtoffers in 2025 met 5% af, nadat het in 2024 met 5% was toegenomen. Vergeleken met 2022 was dit aantal in 2025 11% lager.



Bron: VIA

In 2025 kwamen 4 personen om het leven bij een verkeersongeval op de wegen in beheer van de gemeente Utrecht. In 2024 (en 2023) waren dat 9 personen, in de vier jaren daarvoor 5 tot 6 personen per jaar. In Nederland kwamen in 2025 759 mensen om in het verkeer, het hoogste aantal in bijna 20 jaar.

Verkeersveiligheid

Aantal verkeersslachtoffers

De aantallen verkeersslachtoffers in deze tekst betreffen verkeersslachtoffers op wegen in beheer van de gemeente Utrecht die zorg kregen van ambulancepersoneel.

In 2025 zat ruim de helft (58%) van de verkeersslachtoffers op een (elektrische) fiets. 22% zat in een auto, motor of vrachtwagen, 10% op een brom-, snorfiets of speed pedelec en 7% was een voetganger of zat op een scootmobiel. Ambulancepersoneel zag dat minimaal 14% van de slachtoffers op een elektrische fiets/fatbike zat (dit wordt niet altijd goed geregistreerd, dus het werkelijke aantal ligt hoger).

Eén op de drie verkeersslachtoffers in 2025 raakte gewond bij een eenzijdig ongeval. Dit waren vooral fietsers: een kwart (26%) van alle verkeersslachtoffers was een (elektrische) fietser die gewond raakte bij een eenzijdig ongeval. Een onbekend deel hiervan is het gevolg van uitwijken voor andere verkeersdeelnemers of obstakels.

Daarnaast raakte 9% van de verkeersslachtoffers gewond bij een botsing met een obstakel, ook dit waren vooral fietsers.

De rest van de slachtoffers (59%) raakte gewond bij een botsing met een andere verkeersdeelnemer. Deze andere verkeersdeelnemer was meestal een auto. 17% van alle verkeersslachtoffers raakte gewond bij een ongeval tussen twee gemotoriseerde voertuigen (auto, motor en vrachtwagen). 15% van alle slachtoffers waren (elektrische) fietsers die gewond raakten bij een ongeval met een auto, motor of vrachtwagen.

De percentages tellen door afronding niet op tot 100%.

Er is een sterke toename van slachtoffers op een elektrische fiets: in 2025 behandelde ambulancepersoneel 202 slachtoffers, in 2024 ging het om 174 slachtoffers, in 2023 om 110 en in 2022 om 96 slachtoffers. Sinds 2025 zijn er ook cijfers beschikbaar over de fatbike, 70 van deze 202 slachtoffers zaten op een fatbike.

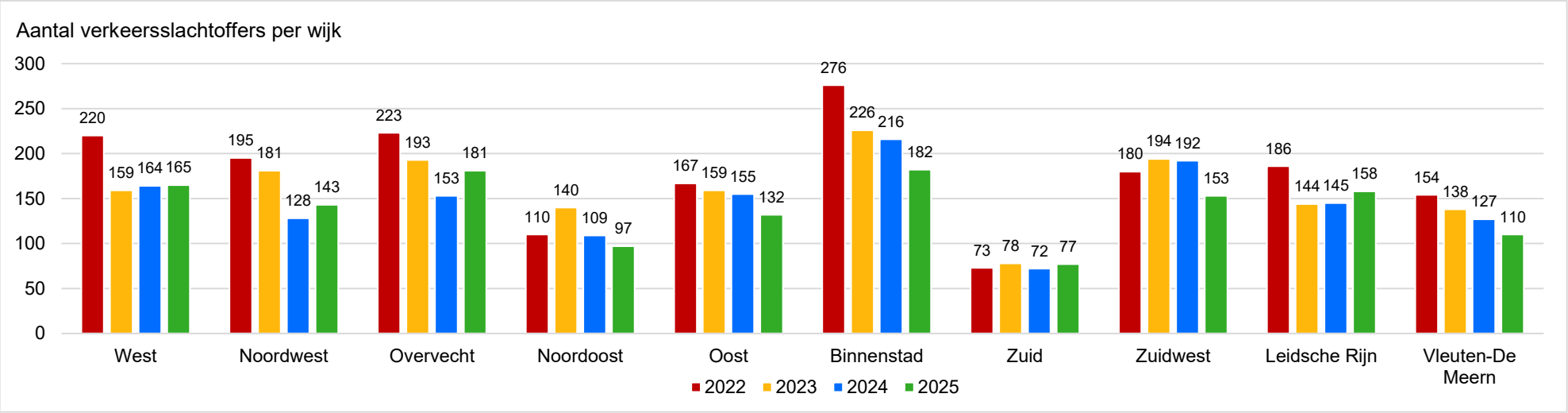
Het aantal slachtoffers op een niet-elektrische fiets is juist sterk afgenomen (906 in 2022, 809 in 2023, 655 in 2024 en 617 in 2025). Ook is er een afname bij de snor-/bromfiets (237 in 2022, 196 in 2023, 168 in 2024 en 140 in 2024). Het aantal voetgangerslachtoffers bij botsingen met andere verkeersdeelnemers neemt licht toe (55 in 2022, 64 in 2023, 65 in 2024 en 68 in 2025, excl. struikelen, uitglijden).

		Botsing met andere verkeersdeelnemer									
		fiets	elektrische fiets en fatbike	snor-, bromfiets en speedbike	auto, motor en vrachtwagen	bus, tram en trein	voetganger en scootmobiel	overig/ onbekend	Botsing met obstakel	Eenzijdig ongeval	**Totaal**
Vervoerwijze verkeersslachtoffer	fiets	5%	1%	2%	10%	1%	*	*	5%	21%	44%
	elektrische fiets en fatbike	2%	1%	*	5%	*	*	*	1%	5%	14%
	snor-, bromfiets en speedbike	1%	*	*	5%		*	*	1%	3%	10%
	auto, motor en vrachtwagen	*			17%	1%		*	2%	3%	22%
	bus					*		*			*
	voetganger en scootmobiel	1%	*	1%	3%	*		*	*	2%	7%
	overig/onbekend	*	*	*	*	*		*	*	*	1%
	Totaal	8%	2%	3%	41%	2%	1%	2%	9%	33%	100%

Bron: MOVE, VeiligheidNL, betreft verkeersslachtoffers gezien door medisch personeel van de ambulance, op wegen in beheer van gemeenten. Vanwege afronding tellen de totalen niet tot exact 100% op. * geeft aan dat het aandeel tussen de 0% en de 0,5% ligt.

Verkeersveiligheid

Verkeersslachtoffers per wijk en subwijk

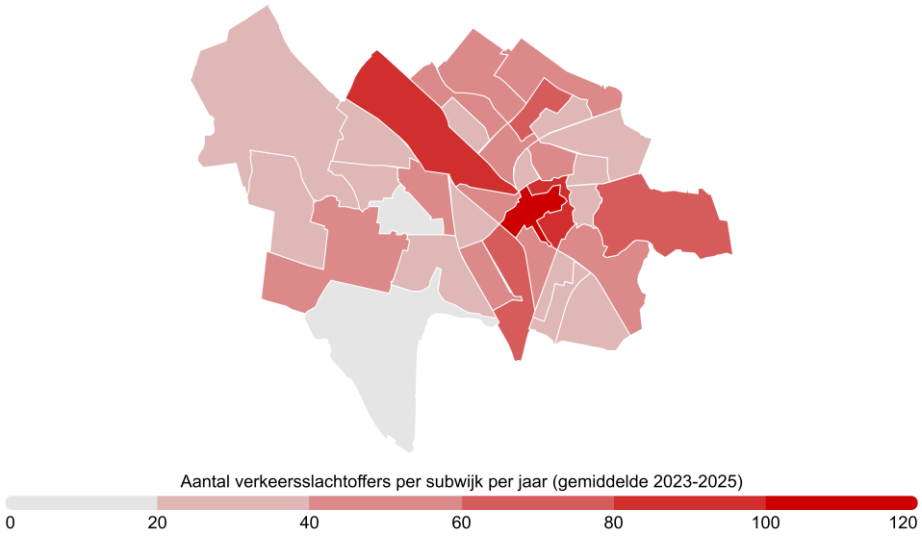


Bron: MOVE, VeiligheidNL, betreft verkeersslachtoffers gezien door medisch personeel in de ambulance, op alle wegen in beheer van de gemeente.

Er zijn grote verschillen tussen de aantallen verkeersslachtoffers per wijk. In de wijk Zuid vielen de minste verkeersslachtoffers (77), in de Binnenstad en Overvecht het meest (182 en 181). Er zijn allerlei redenen waarom de aantallen tussen wijken kunnen verschillen, zoals het aantal inwoners, de grootte van een wijk, de inrichting van een wijk, het aantal verkeersbewegingen, etc.

Ook tussen de jaren zijn er grote verschillen. Zo daalde het aantal verkeers-slachtoffers in de meeste wijken sterk tussen 2022 en 2025, zoals met 34% in de Binnenstad, 29% in Vleuten-De Meern, 27% in Noordwest en 25% in West. In Zuid is als enige wijk een kleine stijging te zien (+5%). Verder vallen vooral de fluctuaties in verschillende wijken op, zoals de plotse daling in Zuidwest en de stijgingen in Noordwest, Overvecht en Leidsche Rijn in 2025. Deze fluctuaties laten zien dat de aantallen verkeersslachtoffers (en -ongevallen) niet altijd een gelijkmatige trend volgen. Daardoor kunnen sterke stijgingen of dalingen - vooral op lokaal niveau - van tijdelijke aard zijn.

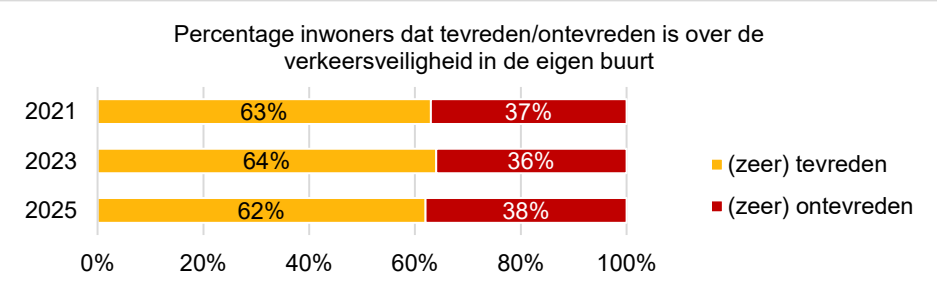
Op de kaart rechts staat het aantal verkeersslachtoffers per subwijk, gemiddeld over de afgelopen drie jaren. De hoogste aantallen zien we in Binnenstad city- en winkelgebied (118), Binnenstad woongebied (90) en Nieuw Engeland, Schepenbuurt, inclusief Lage Weide (84).

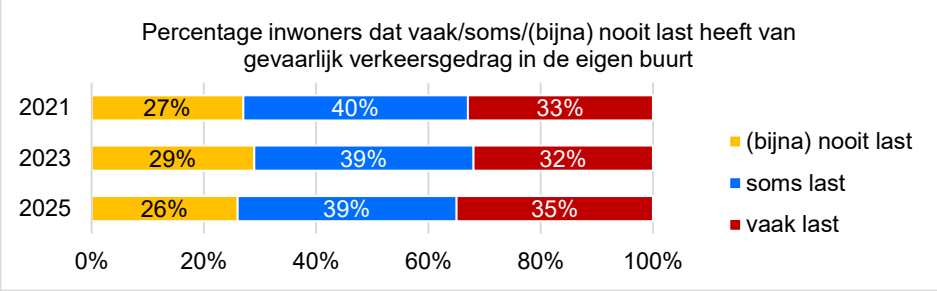


Bron: MOVE, VeiligheidNL

Verkeersveiligheid

17. Tevredenheid verkeersveiligheid



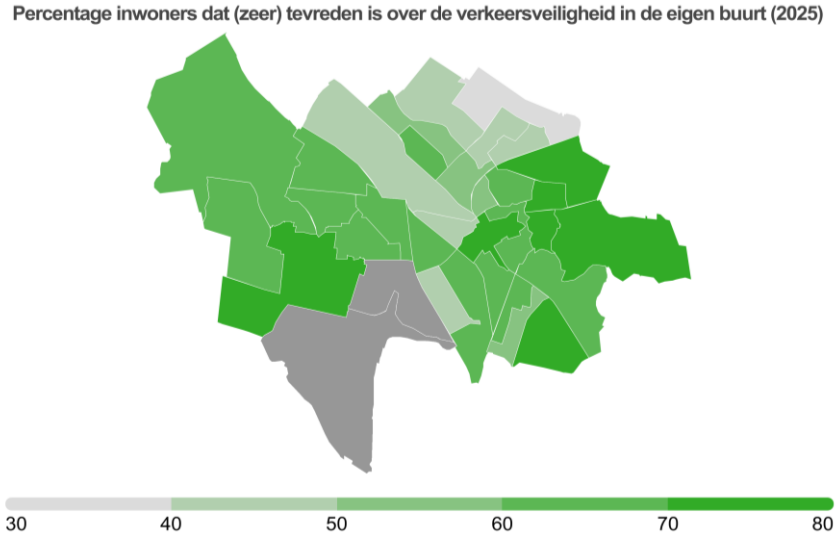


Bron: Inwonersenquête, gemeente Utrecht. Deze enquête houden we elke twee jaar.

De tevredenheid over de verkeersveiligheid in de eigen buurt was in 2025 lager dan in 2023 en 2021. 62% van de Utrechters was in 2025 (zeer) tevreden over de verkeersveiligheid in de eigen buurt. In 2023 was dit 64% en in 2021 63%.
18 t/m 29-jarigen zijn vaker tevreden over de verkeersveiligheid in hun eigen buurt (ruim 70%) dan de andere leeftijdscategorieën (57%-61%). Vooral Utrechters van 55 t/m 64 jaar zijn minder tevreden over de verkeersveiligheid dan in 2023. In 2025 was 57% van hen (zeer) tevreden, terwijl dat in 2023 nog 64% was.

Utrechters hadden in 2025 ook vaker last van gevaarlijk verkeersgedrag in de eigen buurt dan in de jaren ervoor. In 2025 had 35% vaak last van gevaarlijk gedrag, in 2023 was dit 32% en in 2021 33%. Het aandeel dat (bijna) nooit last ervaart nam af van 29% in 2023 naar 26% in 2025. Ook vergeleken met 2021 (27%) is er een kleine afname.

De Utrecht Monitor laat zien dat het bredere gevoel van onveiligheid toeneemt, en dus ook in het verkeer. Dit is ook in de rest van het land te zien. Uit een peiling van Veilig Verkeer Nederland blijkt dat minder Nederlanders zich veilig voelen in het verkeer. Uit deze peiling blijkt onder andere dat mensen zich vooral in de avond onveiliger voelen. Auto's die te hard rijden en fietsers zonder verlichting zijn oorzaken die vaak genoemd worden voor een gevoel van onveiligheid in het verkeer.



Bron: Inwonersenquête gemeente Utrecht. Rijnenburg en Leidsche Rijn zuid hebben geen waarde door beperkt aantal respondenten.

Het verschil in tevredenheid over de verkeersveiligheid tussen de wijken is groot. Net als in 2021 en 2023 is de tevredenheid in Oost het hoogst: driekwart van de inwoners is tevreden. In Overvecht is, ook net als in 2021 en 2023, de tevredenheid het laagst (43%). Op wijkniveau is de tevredenheid over de verkeersveiligheid ten opzichte van 2023 niet significant veranderd. Ten opzichte van 2021 is de tevredenheid in Zuid gedaald en in Noordwest toegenomen.

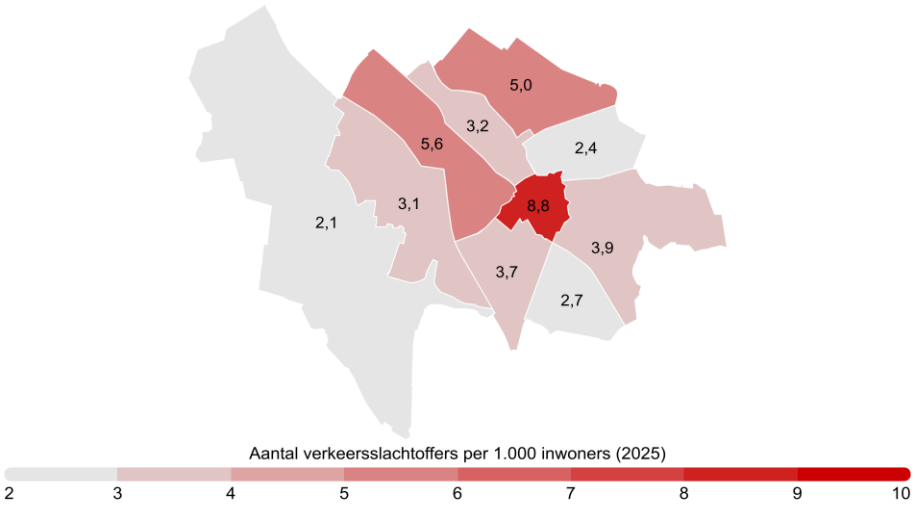
In de subwijken Wilhelminapark, Rijnsweerd (80%) en Lunetten (77%) is de tevredenheid het grootst. In Zambesidreef, Tigrisdreef (38%) en Kanaleneiland (41%) zijn de inwoners het minst tevreden. In deze subwijken wordt ook vaak last van gevaarlijk verkeersgedrag ervaren.

Op de beleving van verkeersveiligheid zijn veel verschillende factoren van invloed, blijkt uit onderzoek in samenwerking met de Universiteit Utrecht. De samenhang tussen die factoren zoals gedrag, fysieke inrichting en persoonlijke omstandigheden maakt het complex om de beleving te verbeteren. Vanuit het programma verkeersveiligheid brengen we onveilige plekken in beeld en pakken we deze aan, verlagen we de snelheid in de stad naar 30 km/u en zetten we in op gedragsbeïnvloeding met educatie, interventies en handhaving. In de Voortgangsrapportage Duurzame Mobiliteit rapporteren we over wat we allemaal

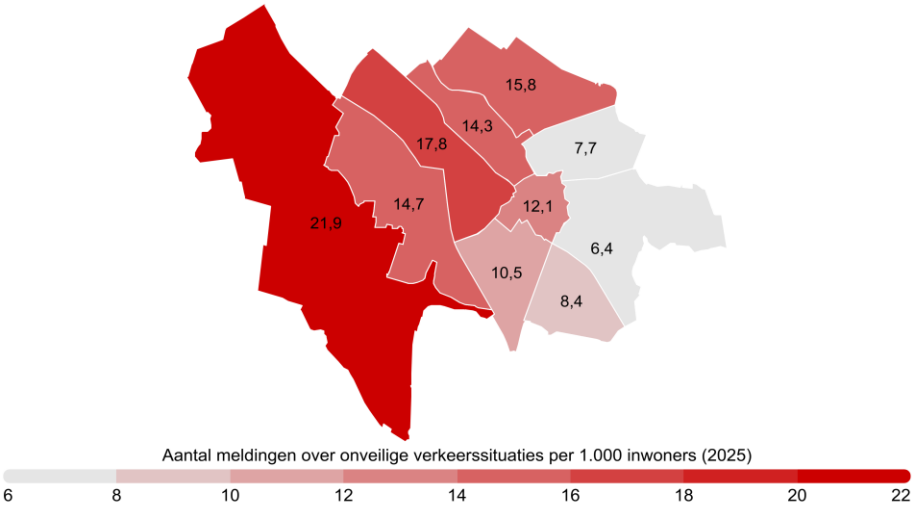
Filtspeiling Veilig Verkeer Nederland
Mobiliteit 2025

Verkeersveiligheid

Verkeersslachtoffers en meldingen over verkeersveiligheid

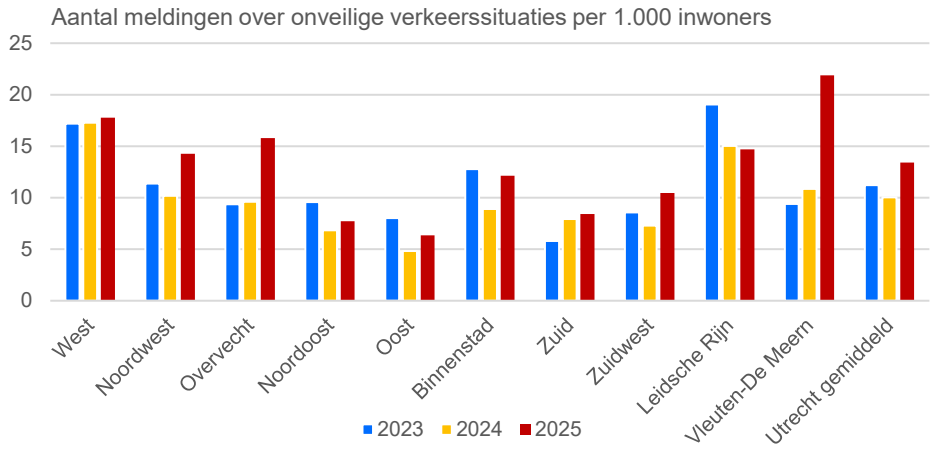


Bron: MOVE, VeiligheidNL, op basis van cijfers van de Regionale Ambulancevoorziening Utrecht (RAVU)



Bron: gemeente Utrecht, op basis van Signalen

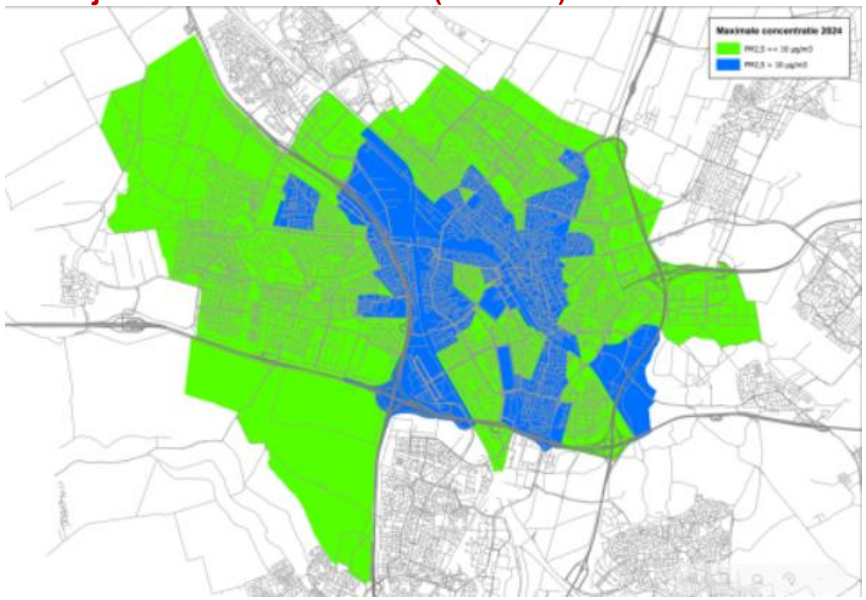
Er zijn op wijkniveau grote verschillen tussen het aantal verkeersslachtoffers per 1.000 inwoners en het aantal meldingen over verkeersonveilige verkeerssituaties per 1.000 inwoners. Het aantal verkeersslachtoffers per 1.000 inwoners is het grootst in de Binnenstad, terwijl het aantal meldingen eerder gemiddeld is. Het relatief grote aantal verkeersbewegingen in de Binnenstad kan hier een verklarende factor voor zijn. Andere wijken met relatief veel slachtoffers zijn West en Overvecht. Het aantal meldingen in deze wijken ligt ook boven het gemiddelde. In Vleuten-De Meern is het aantal meldingen per 1.000 inwoners het grootst, terwijl het aantal verkeersslachtoffers per 1.000 inwoners het kleinst is. De objectieve en de subjectieve verkeersveiligheid kunnen dus van elkaar verschillen en zijn daarom beide relevant om te volgen.



Het aantal meldingen per 1.000 inwoners over onveilige verkeerssituaties is in 2025 groter (13,4 Utrecht gemiddeld) dan in 2024 (10,0). Deze stijging is in verschillende wijken terug te zien, maar vooral de stijgingen in Overvecht (van 9,6 naar 15,8) en Vleuten-De Meern (van 10,9 naar 21,9) vallen op. In Overvecht was er extra overlast door asociaal verkeersgedrag zoals hardrijden of driften, met name nabij het winkelcentrum en in Vechtzoom. Hier zijn o.a. extra drempels aangelegd. In Vleuten-De Meern is de sluiting van de Loobrug (vanwege de slechte staat) de belangrijkste oorzaak van het gestegen aantal meldingen. Na de sluiting kwamen er veel meldingen over toegenomen drukte op alternatieve routes, sluipverkeer (ook op busbanen) en daardoor de afgenomen verkeersveiligheid. Naar aanleiding daarvan zijn aanvullende maatregelen genomen (bv. bussluis).

Verblijfskwaliteit

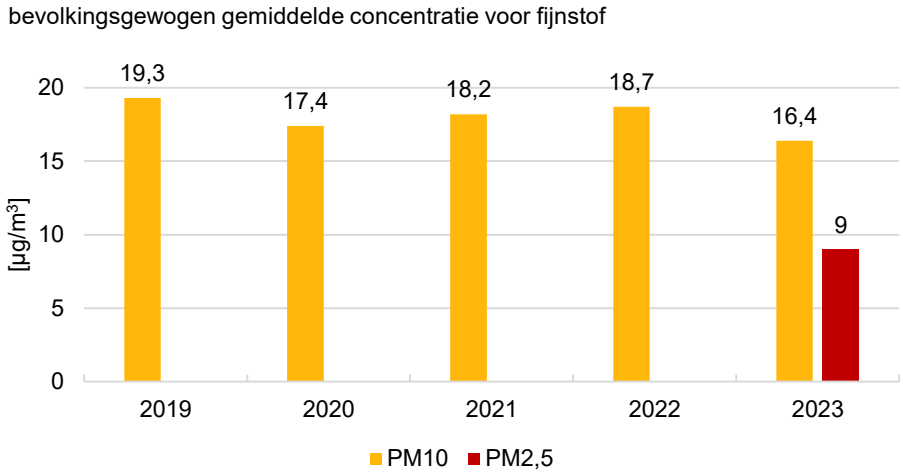
18. Fijnstof en stikstofdioxide (t/m 2024)



Overschrijdingen van de WHO-advieswaarden voor $PM_{2,5}$ in 2024.
Blauw: concentratie hoger dan WHO-advieswaarde_2005 (> 10 µg/m³ jaargemiddeld).
Groen: lager dan WHO-advieswaarde_2005 maar overschrijding van de WHO-advieswaarde_2021 (<10 µg/m³ en > 5 µg/m³). Bron: gemeente Utrecht.

De gemeente Utrecht wil voor haar bewoners en bezoekers een schone stad met gezonde lucht (‘Gezond Stedelijk Leven'). Fijnstof (PM_{10} en de fijnere fractie $PM_{2,5}$) is een verzameling van verontreinigende stoffen in de lucht die slecht zijn voor de gezondheid. Luchtvervuiling komt ook van bronnen buiten de gemeente. Verkeer is een belangrijke oorzaak van uitstoot van fijnstof, vooral door uitlaatgassen en slijtage van banden. Het verminderen van deze uitstoot (met bijvoorbeeld milieu- en zero-emissie zones en uitstootvrije gemeentevoertuigen) is daarom belangrijk in ons luchtbeleid*. Vanuit het Mobiliteitsplan 2040** werken we aan schoner én minder verkeer.

Op de lange termijn dalen de gemeten jaargemiddelde concentraties voor fijnstof in Nederland en in Utrecht, maar jaarlijkse verschillen in weersomstandigheden hebben grote invloed. De wettelijke grenswaarden worden al jaren niet overschreden, maar de jaargemiddelde fijnstofconcentraties $PM_{2,5}$ zijn in 2024 overal in Utrecht (en voor PM_{10} bijna overal) nog hoger dan de gezondheidskundige advieswaarden van de Wereldgezondheidsorganisatie, die de gemeente Utrecht wil bereiken.



Bron: RIVM***. Bevolkingsgewogen gemiddelde concentratie in gemeente Utrecht voor PM10 en PM2,5. Hoe groter het aantal inwoners dat aan een locatie is gekoppeld, des te zwaarder de concentratie op die locatie meeweegt in de berekening van het bevolkingsgewogen gemiddelde. De resultaten zijn vooral bruikbaar om in te schatten of de luchtkwaliteit voor de inwoners van de gemeente gemiddeld gezien verbetert of niet. Voor het jaar 2024 heeft het RIVM nog geen bevolkingsgewogen concentraties beschikbaar gesteld.

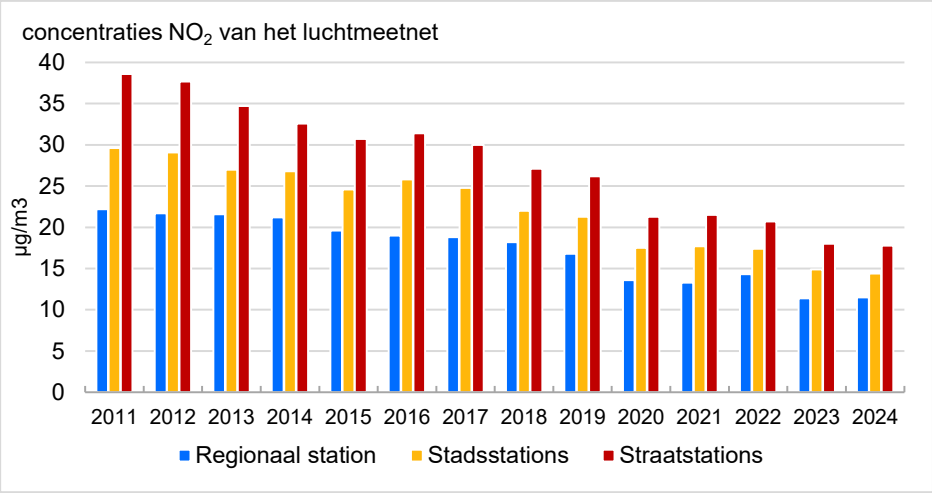
De jaargemiddelde bevolkingsbewogen concentraties fijnstof (zowel PM_{10} als $PM_{2,5}$) waren in 2023 lager dan in voorgaande jaren. Dit komt voor een groot deel door de grote hoeveelheid regen en de hogere windsnelheid in 2023: fijnstof slaat daardoor snel neer en/of verspreidt zich snel, waardoor de concentratie per m³ lager wordt.

Meer informatie over de gemeten en berekende Utrechtse luchtkwaliteit staat in het Duurzaamheidsverslag Utrecht****.

* Beleidsnota Gezonde lucht voor iedereen 2025-2030
** Mobiliteitsplan 2040
***RIVM
****Duurzaamheidsverslag, afdeling Onderzoek & Advies, gemeente Utrecht

Verblijfskwaliteit

Fijnstof en stikstofdioxide

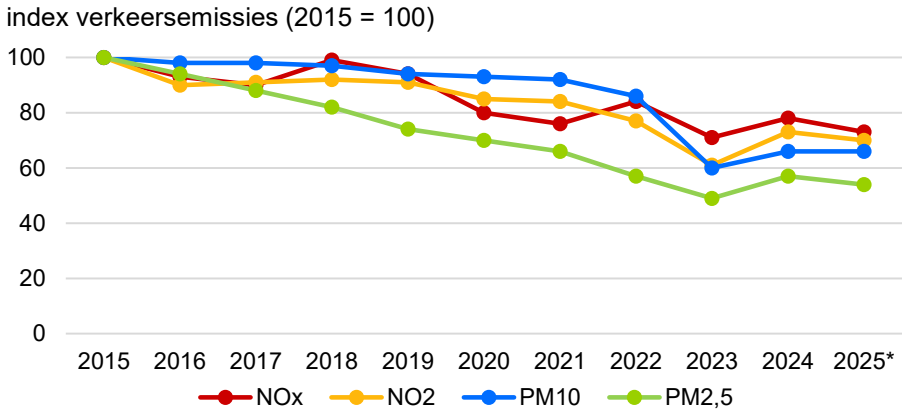


Bron: GGD Amsterdam/Buro Blauw/gemeente Utrecht.

De hoeveelheid stikstofdioxide in de lucht geeft belangrijke informatie over de blootstelling aan luchtverontreiniging door het verkeer.

Sinds 2011 heeft Utrecht een uitgebreid meetnet*, waarbij op meer dan zestig locaties in de stad metingen van de stikstofdioxideconcentraties plaatsvinden. In de jaren voorafgaand aan de coronapandemie zien we in Utrecht over het algemeen telkens iets lagere jaargemiddelde meetwaarden. Dit zien we landelijk ook gebeuren, en komt vooral doordat er minder vervuilend wegverkeer reed. Het jaargemiddelde lag tijdens de coronapandemie nog lager dan we op grond van de normale ontwikkeling zouden verwachten. Tot en met 2022 leek de concentratie te stabiliseren. Maar in de daaropvolgende jaren lag de concentratie weer lager dan in Utrecht eerder gemeten. Dit zien we terug op zowel achtergrond- als straatmeetlocaties. Dit komt voor een deel door de trendmatige afname van de uitstoot van stikstofoxiden in Nederland, maar ook door de relatief gunstige weersomstandigheden in 2023 en 2024 (zeer nat en extreem warm), en ook door de lokale maatregelen.
De jaargemiddelde concentraties liggen niettemin nog boven de aangescherpte WHO-advieswaarde (10 µg/m3).

* Luchtmeetnet Utrecht
Duurzaamheidsverslag 2025 afdeling Onderzoek & Advies, gemeente Utrecht



Bron: gemeente Utrecht. * prognose.

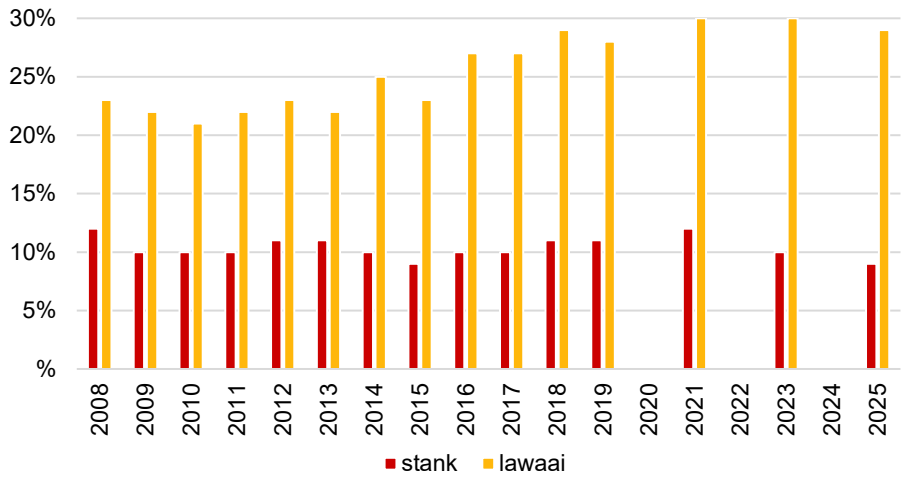
Om de ontwikkeling van de luchtkwaliteit inzichtelijk te maken, kijken we ook naar de berekende uitstoot van luchtverontreinigende stoffen door het verkeer op het gemeentelijke wegennet. Zo krijgen we een indruk van deze uitstoot, los van de weersomstandigheden in dat jaar die óók de uiteindelijke concentraties bepalen. Dit geeft een globaal beeld van het effect van luchtkwaliteitsmaatregelen die gericht zijn op het wegverkeer.

Ten opzichte van 2015 dalen de verkeersemissies NO_x, NO_2, PM_{10} en $PM_{2,5}$. Dit komt doordat er in verhouding steeds meer nieuwe, minder vervuilende voertuigen in Utrecht rijden, deels vanwege de ‘verschoning’ van het wagenpark en deels door lokale maatregelen, zoals het instellen en aanscherpen van de milieuzone. Ondanks de feitelijke afname in emissies, schatten we de berekende verkeersemissies voor 2024 hoger in vergeleken met 2023 omdat het geactualiseerde verkeersmodel het aantal gereden kilometers door vrachtwagens iets hoger inschat dan voorheen. De verwachting is dat in de komende jaren de (uitlaat)emissies van NO_x, NO_2 en $PM_{2,5}$ verder afnemen. Er wordt steeds meer uitstootvrij (elektrisch) gereden. Bij volledig uitstootvrij verkeer vindt geen uitstoot meer plaats uit de uitlaat door verbrandingsprocessen. Wel komt er nog fijnstof vrij door slijtage van banden, wegdek, remmen en opwervelend stof. De emissie van PM_{10} blijft ongeveer gelijk, omdat deze verkeersuitstoot met name komt door dit soort slijtage. Om deze uitstoot verder te verlagen, moeten we vooral minder kilometers gaan rijden.

Verblijfskwaliteit

19. Tevredenheid en overlast stank en geluid van verkeer

percentage inwoners dat vaak last heeft van stank en lawaai van verkeer in de eigen buurt

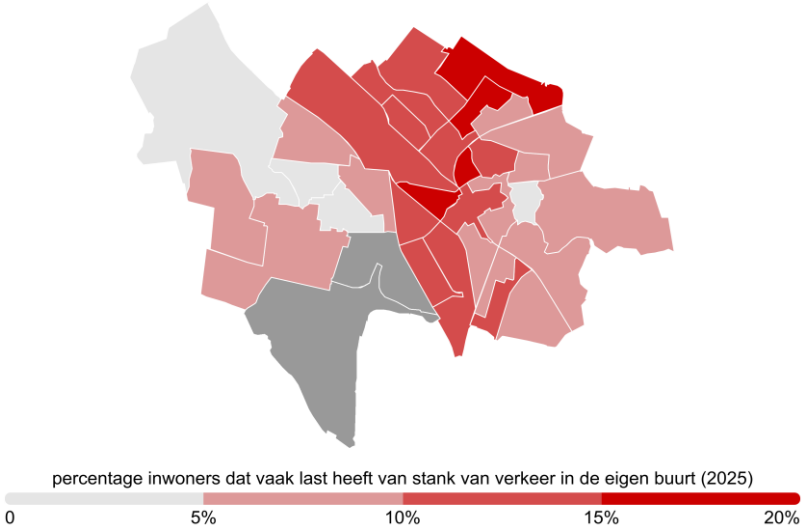


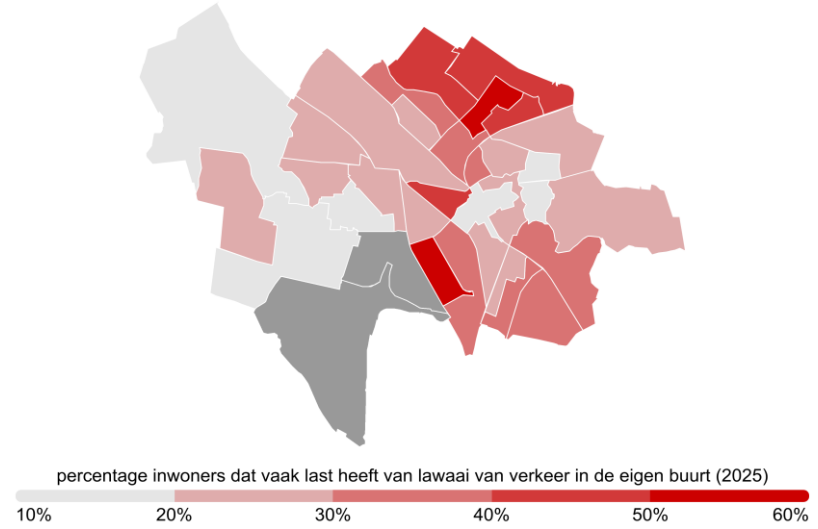
Bron: Inwonersenquête gemeente Utrecht. Deze enquête houden we sinds 2019 elke twee jaar.

Het aandeel inwoners dat vaak last ervaart van stank door verkeer neemt af. In 2025 had 9% van de bewoners hier vaak last van - een niveau dat sinds 2008 alleen in 2015 werd bereikt. In andere jaren lag dit aandeel hoger. Een mogelijke verklaring is dat gemotoriseerde voertuigen steeds schoner worden.

Het aandeel Utrechters dat in 2025 vaak last heeft van lawaai van verkeer (29%) is ruim drie keer zo groot als het aandeel dat vaak last heeft van stank van verkeer (9%). Sinds 2018 ligt dit aandeel tussen de 28 en 30%. De jaren ervoor was dit aandeel kleiner.

Het aandeel bewoners dat vaak last ervaart van stank door verkeer is het hoogst in de subwijken Zambesidreef, Tigrisdreef (18%) en Zamenhofdreef, Neckardreef (17%). De minste last van stank door verkeer hebben bewoners van Parkwijk, Langerak (2%) en Vleuten-De Meern en Het Zand (beide 4%). Bewoners van Oudwijk, Buiten Wittevrouwen hebben het minst last van lawaai van verkeer (15%). Last van lawaai van verkeer komt het meest voor in Kanaleneiland (52%) en de subwijken van Overvecht (41 tot 51%) en Lombok, Leidseweg (42%).





Bron: Inwonersenquête gemeente Utrecht. Rijnenburg en Leidsche Rijn zuid hebben geen waarde door beperkt aantal respondenten.

Gezond stedelijk leven voor iedereen

Conclusies

Met de groei van het aantal inwoners neemt het aantal personenauto's toe

Het aantal personenauto's per 1.000 inwoners vertoont de afgelopen jaren lichte schommelingen, met een stijging in de coronajaren, een afname daarna, en weer een stijging in 2024. Op 1 januari 2025 waren er 330 geregistreerde auto's per 1.000 inwoners, in werkelijkheid is het aantal iets groter. Gevolg van de toename van autobezit is dat er meer behoefte is aan parkeerruimte en autobezit leidt ook tot autogebruik. In Vleuten-De Meern is het autobezit het hoogst en neemt het toe, gevolgd door Leidsche Rijn, waar het juist afneemt. Binnenstad kent het laagste autobezit, gevolgd door Oost - in beide wijken neemt het autobezit af. Ook het aantal bromfietsen neemt toe, terwijl het aantal snorfietsen afneemt sinds de populariteit van de snorfiets is gedaald na de landelijke helmplicht (ingevoerd in 2022) en doordat in een deel van Utrecht de snorfiets op de rijbaan moet rijden.

Utrechters die een fiets hebben, kunnen vaker plekken waar ze naartoe willen, bereiken

Inwoners met een eigen fiets - met of zonder auto in het huishouden - geven vaker aan een bestemming te kunnen bereiken dan inwoners zonder eigen fiets, ongeacht het autobezit in het huishouden. Negen op de tien Utrechters hebben mimimaal één eigen fiets in 2025, net als in 2023.

Verdere afname aantal verkeersslachtoffers

In 2025 kwamen vier personen om het leven bij een verkeersongeval. In 2024 (en in 2023) waren dat negen personen, in de vier jaren daarvoor vijf of zes personen per jaar. Landelijk gaat het niet goed met de verkeersveiligheid. In Nederland kwamen in 2025 759 mensen om in het verkeer, het hoogste aantal in bijna 20 jaar. Het aantal verkeersslachtoffers op wegen in beheer van de gemeente waar een ambulance naartoe is gegaan is voor het derde jaar op rij afgenomen en was in 2025 5% lager dan in 2024. Vergeleken met 2023 is dit aantal slachtoffers met 13% afgenomen, vergeleken met 2022 met 22%. De afname van verkeersslachtoffers is zichtbaar bij alle type ongevallen en bij bijna alle type vervoerswijze (auto, fiets, scooter). We zien wel een toename in slachtoffers op de elektrische fiets. Tegelijkertijd is het aantal meldingen per 1.000 inwoners over onveilige verkeerssituaties in 2025 (13,4) groter dan in 2024 (10,0). Ook is de gemeten tevredenheid over de verkeersveiligheid iets afgenomen. 62% van de Utrechters zeggen in 2025 (zeer) tevreden te zijn over de verkeersveiligheid in de eigen buurt. In 2023 was dit 64% en in 2021 63%. De Utrecht Monitor laat zien dat het bredere gevoel van onveiligheid toeneemt, en dat geldt dus ook in het verkeer. Dit beeld is ook in de rest van het land te zien.

Gebruik van vervoermiddelen

Cijfers over de modal split zijn beschikbaar tot en met 2024. Vanwege een methodebreuk kunnen de cijfers van 2024 niet vergeleken worden met de cijfers van de jaren ervoor. Voor verplaatsingen binnen Utrecht is de fiets de meest gebruikte vervoerwijze is (47%), gevolgd door lopen (33%). Dit bevestigt het belang van blijven investeren in een aantrekkelijke en veilige fiets- en loopomgeving.
De auto is de meest gebruikte vervoerwijze voor verplaatsingen van en naar Utrecht (54% in 2024), gevolgd door het openbaar vervoer (34%).
We zien bij de motorvoertuigen veel korte ritten; van alle ritten met bestemming Utrecht is 47% korter dan 10 kilometer. Er is nog geen daling te zien in deze ritlengtes. Voor ritten over deze afstand kunnen de (elektrische) fiets en het openbaar vervoer een goed alternatief zijn.

We zien dat de groei van Utrecht zich tot nu toe niet 'vertaalt' naar extra autoverkeer van en naar de stad (gebied binnen de ring A2/A12/NRU). De laatste drie jaar is het aantal motorvoertuigen dat van en naar Utrecht rijdt stabiel. Vergeleken met de jaren voor corona rijden er 5% minder motorvoertuigen, ook al is het aantal inwoners toegenomen (+7% ten opzichte van 2019). Ook zien we in 2025 geen toename van het aantal motorvoertuigen van en naar Leidsche Rijn/Vleuten-De Meern ten opzichte van 2024. Vergeleken met 2019 rijdt er in 2025 1% meer verkeer. In dit gebied zijn relatief veel woningen toegevoegd, veel meer dan de toename van 1% in motorvoertuigbewegingen. Dit komt niet alleen door maatregelen als invoering betaald parkeren en herinrichting van straten en wegen, maar ook doordat thuiswerken sinds corona heel gewoon is en mensen die verder weg wonen vaker thuiswerken dan mensen die dichtbij wonen.

Het effect van meer thuiswerken zien we ook terug in het openbaar vervoer. De groei die we na de coronajaren zagen, vlakt af. In 2024 nam het aantal reizigers in bussen en trams met 4% toe, in 2025 met 1%. Het aantal bus-en tramreizigers is ongeveer 4% lager dan voor corona. Het aantal in-/uitstappers in de trein nam ook toe in 2025, met 3%. Maar er zijn ongeveer 10% minder in-/uitstappers in de trein dan voor corona. Uit tellingen zien we op sommige plekken een toename van het aantal fietsers (tussen Utrecht en Leidsche Rijn +10% t.o.v. 2024, +57% t.o.v. 2019), op andere een afname (tussen Utrecht en USP gelijk t.o.v. 2024, -18% t.o.v. 2019).

De ochtendspits is minder druk dan voor corona. Dit lijkt een blijvende verandering, voor motorvoertuigen, fiets en openbaar vervoer. Mensen werken deels thuis en gaan soms later naar het werk. Dit zorgt voor een lagere piekbelasting van de netwerken. De avondspits is niet afgenomen, terwijl dan het netwerk en het openbaar vervoer het zwaarst belast worden.

Stap 1: Slim bestemmen

Inleiding

Met Slim bestemmen wordt de groei van de stad gestimuleerd langs het OV-netwerk. Wonen, werken en voorzieningen worden hierdoor dichter bij elkaar gebracht zodat mensen minder hoeven te reizen. Met name verdichting rondom de knooppunten en het aantrekkelijk maken van deze (mobiliteits)-knooppunten moet hieraan bijdragen. In dit hoofdstuk volgen we hoeveel inwoners en arbeidsplaatsen binnen 10 minuten van een (toekomstig) knooppunt bereikbaar zijn en hoeveel er gebruik gemaakt wordt van de knooppunten door OV-reizigers. Daarnaast is in deze monitor ook de bereikbaarheid van voorzieningen binnen 10 minuten in beeld gebracht.

Foto: Tom Philip Janssen

Verdichten rond stedelijke knooppunten

20. Aantal inwoners en arbeidsplaatsen met toegang tot een ov-knooppunt binnen 10 minuten

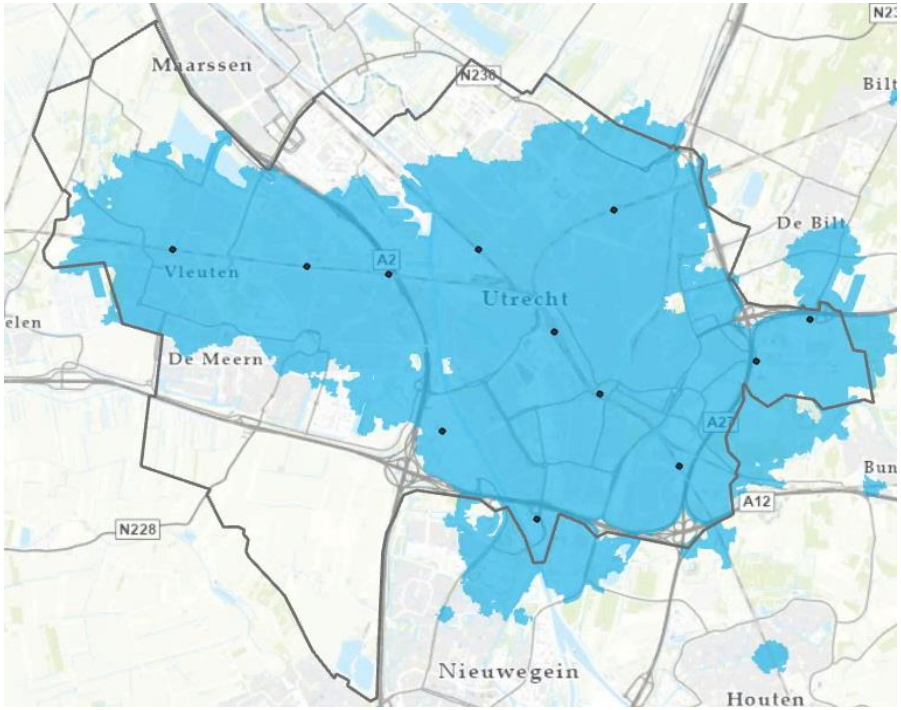
Deze indicator laat zien hoeveel inwoners een knooppunt binnen 10 minuten kunnen bereiken en hoeveel arbeidsplaatsen er binnen 10 minuten bereikbaar zijn vanaf de knooppunten. Voor het bepalen van de knooppunten is uitgegaan van de RSU schetsen. Een aantal punten is nu nog geen knooppunt en de exacte ligging is ook nog niet overal helder. Daarom is een aantal aannames gedaan omtrent de ligging van de knooppunten om in de komende jaren de effecten van knooppuntontwikkeling en het effect van de ruimtelijke ontwikkeling rondom de knooppunten op het aantal reizigers via de knooppunten te laten zien.
In de afbeelding hiernaast is te zien welk gebied binnen 10 minuten lopen, fietsen of OV bereikbaar is vanaf een knooppunt. In de tabel is per modaliteit weergegeven hoeveel inwoners een knooppunt binnen 10 minuten kunnen bereiken en ook hoeveel arbeidsplaatsen binnen 10 minuten van een knooppunt bereikbaar zijn. We doen deze analyse sinds 2023, vergelijking met eerdere jaren is daardoor niet mogelijk.

inwoners	aantal 2025	2025%	toename t.o.v. 2024
totaal	377345		
fietsen	348425	92%	0%
lopen	66198	18%	0%
ov	162045	43%	-7%
gecombineerd	348440	92%	0%

arbeidsplaatsen	aantal 2024	2024%	toename t.o.v. 2023
totaal	322517		
fietsen	292270	91%	1%
lopen	108527	34%	0%
ov	203029	63%	4%
gecombineerd	292820	91%	1%

In de huidige situatie heeft 92% van de inwoners een (toekomstig) knooppunt binnen 10 minuten lopen, fietsen of het openbaar vervoer. Dat is 0,2%. minder dan in 2024 en 0,3 minder t.o.v. van 2023. We zien dat het aandeel dat per ov in 10 minuten bereikbaar is, is afgenomen. Dit komt deels doordat er woningen zijn toegevoegd die niet binnen het OV-bereik van 10 minuten liggen en mogelijk doordat er is gerekend met een dienstregeling van eind 2025 / begin 2026, waarbij er door grote problemen ritten zijn geschrapt in de dienstregeling.

In 2024 was 91% van de arbeidsplaatsen gelegen in het gebied dat binnen 10 minuten bereikbaar is van een knooppunt. Dit is 1% hoger dan in 2023. Hier zien we juist bij OV een relatief grote toename. Dit kwam deels door opschaling van de dienstregeling na eerdere vermindering door corona en een tekort aan personeel bij de OV-bedrijven. Over 2025 is nog geen informatie beschikbaar.



Bron: gemeente Utrecht

Verdichten rond stedelijke knooppunten

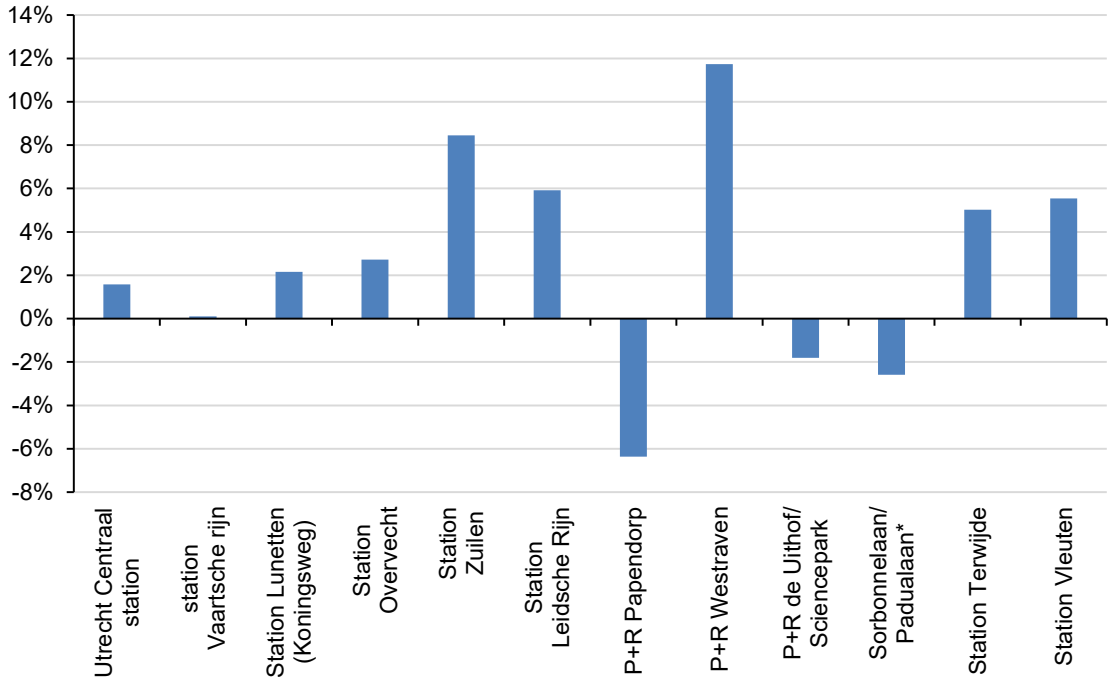
21. Aantal in- en uitstappers op knooppunten

Het gebruik van de knooppunten wordt sinds 2020 gevolgd. Maar door de coronacrisis en aanpassingen in de dataverzameling van de treinreizigers en busreizigers zijn de data niet goed vergelijkbaar tussen eerdere jaren. Alleen de jaren 2024 en 2025 zijn goed vergelijkbaar en daarom weergegeven in de grafiek hiernaast. Uit de data van de jaren er voor is wel een globaal beeld te halen sinds 2019. Door Corona is het aantal in-/uitstappers gedaald sinds 2020 en in de jaren er na langzaam weer toegenomen. In 2025 ligt het aantal op de meeste knooppunten nog wel lager dan voor Corona. Behalve bij de stations Leidsche Rijn, Vaartsche Rijn en Zuilen. De groei rond deze stations is te verklaren daar een veranderde dienstregeling en ruimtelijke ontwikkelingen.

In 2025 was na Utrecht Centraal het station Vaartsche Rijn het meest gebruikte knooppunt, gevolgd door station Overvecht. Het minst gebruikte knooppunt is P+R Papendorp. Deze kende ook de grootste afname t.o.v. 2024. De oorzaak daarvan is niet bekend. Ook op de knooppunten op het Science Park zien we kleine afnames, waarschijnlijk door afname van het aantal studenten.

De verwachting is dat het gebruik van de knooppunten de komende jaren gaat toenemen door ruimtelijke ontwikkelingen rondom de knooppunten en de bereikbaarheid van de knooppunten. Om te volgen of deze ontwikkelingen het verwachte effect hebben, blijven we deze indicator de komende jaren volgen.

% groei/afname in 2025 t.o.v. 2024 per jaar per knooppunt



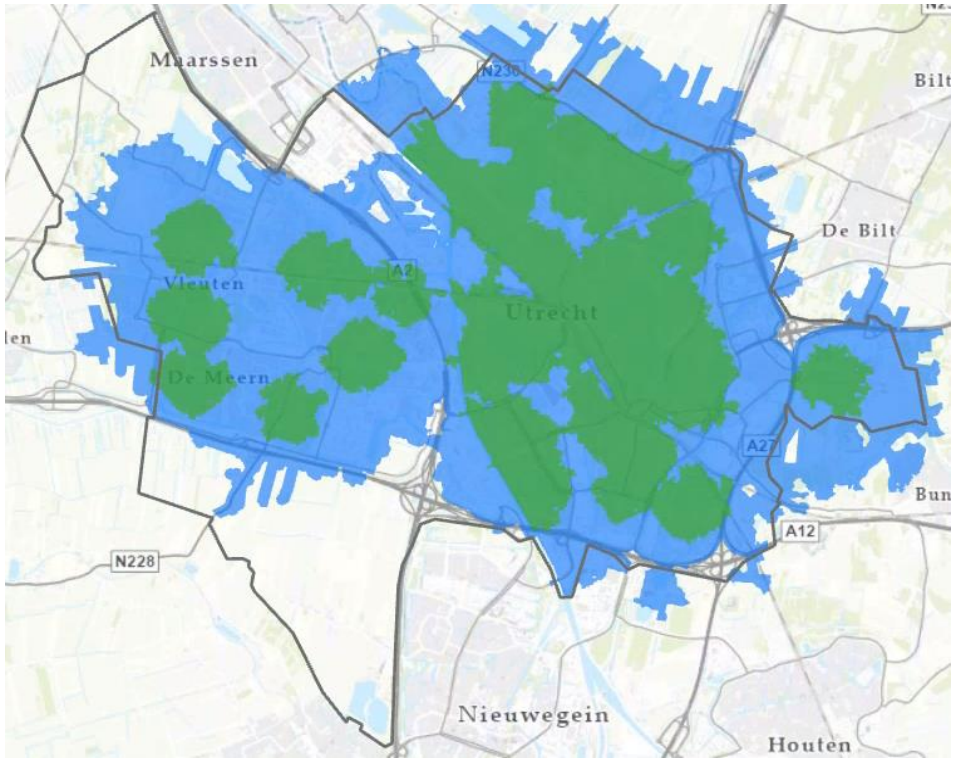
*De ligging van het toekomstige knooppunt nabij Sorbonnelaan / Padualaan is nog onduidelijk, daarom is voor nu halte Padualaan aangehouden.

Bereikbaarheid voorzieningen

22. Bereikbaarheid van supermarkten

In deze monitor is gekeken naar de nabijheid van voorzieningen voor inwoners. Daarbij is uitgegaan van 10 minuten lopen en 10 minuten fietsen. Er zijn twee type voorzieningen gekozen die voor veel verplaatsingen zorgen, namelijk supermarkten en basisscholen. Nabijheid van deze voorzieningen kan invloed hebben op de modaliteitskeuze voor een verplaatsing en uiteraard de af te leggen afstand. Daarmee heeft nabijheid veel invloed op de mobiliteit.

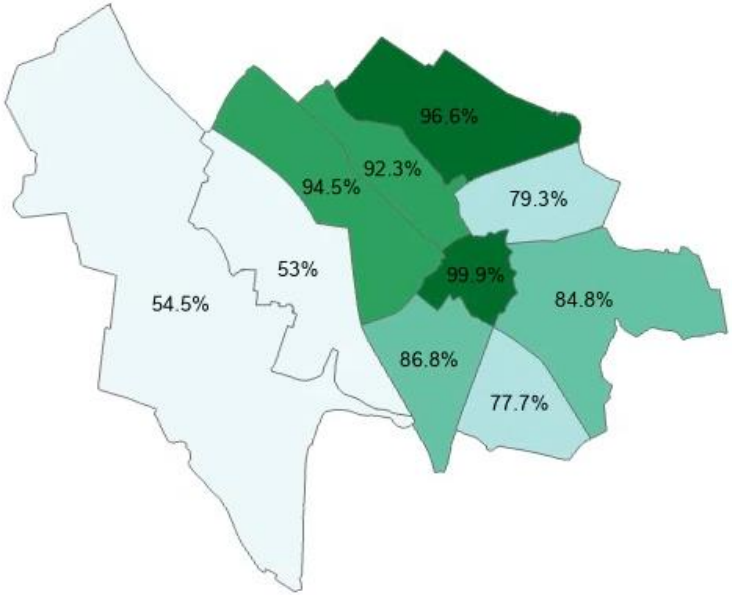
Hieronder is in blauw het gebied aangegeven waarin een supermarkt binnen 10 minuten fietsen bereikt kan worden, in groen is 10 minuten lopen weergegeven. 99,7% van de inwoners heeft een supermarkt binnen 10 minuten fietsen, dit is gelijk aan 2023 en 2024. Voor lopen geldt dit voor 79%, ongeveer een procent minder dan vorig jaar.



Bron: gemeente Utrecht

Uit de linker afbeelding volgt dat bijna iedereen een supermarkt binnen 10 minuten fietsafstand heeft. Alleen aan de noordkant van Lage Weide, in Rijnenburg, in Haarzuilens en ten westen van Vleuten (nabij de grens met de gemeente Woerden) zijn gebieden met inwoners die niet binnen 10 minuten deze voorzieningen kunnen bereiken. Voor lopen geldt dit in een veel mindere mate. Met name in de binnenstad is dat nog steeds voor nagenoeg iedereen mogelijk, maar op veel andere plekken niet. Met name in de wijken Vleuten-De Meern en Leidsche Rijn is voor veel inwoners de afstand naar de dichtstbijzijnde supermarkt meer dan 10 minuten lopen, dit geldt voor 40 - 50% van de inwoners. In Leidsche Rijn is dit percentage het afgelopen jaar met 5% toegenomen. Dit kan in die wijken voor meer verplaatsingen zorgen per fiets of auto.

Hieronder is per wijk aangegeven welk percentage van de inwoners een supermarkt binnen 10 minuten loopafstand heeft.



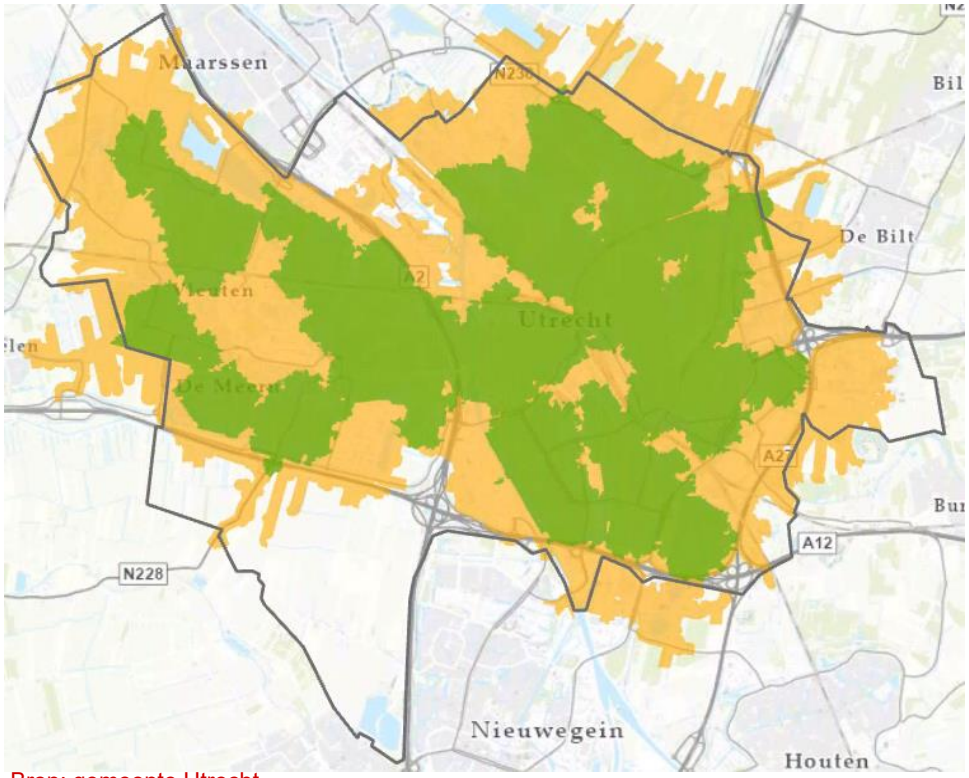
Bron: gemeente Utrecht

Bereikbaarheid voorzieningen

23. Bereikbaarheid van primair onderwijs

Net als voor de supermarkten is ook gekeken naar de bereikbaarheid van primair onderwijs locaties (basisscholen / speciaal onderwijs). Nabijheid van deze voorzieningen kan invloed hebben op de modaliteitskeuze voor een verplaatsing en uiteraard de af te leggen afstand. Daarmee heeft nabijheid veel invloed op de mobiliteit.

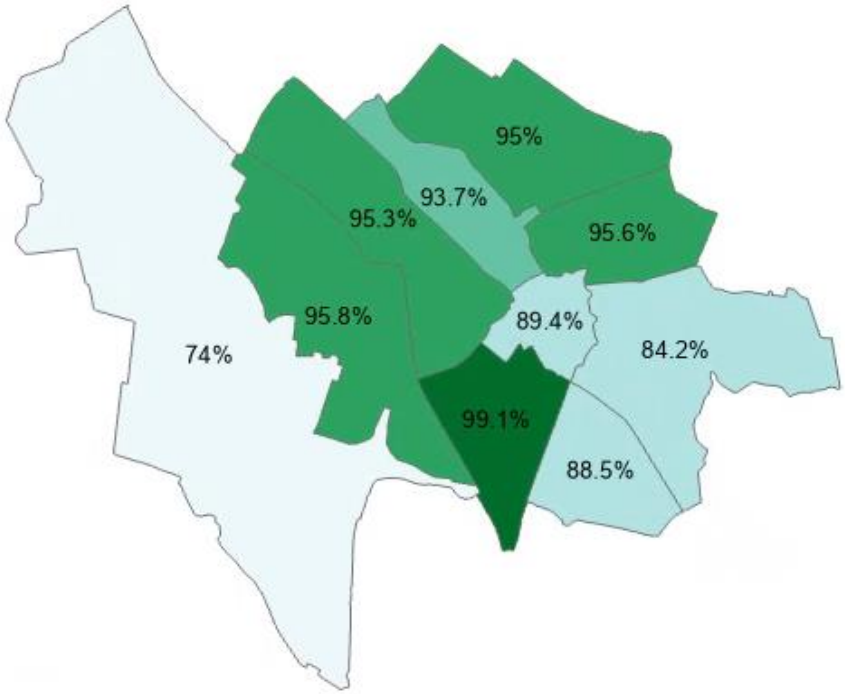
Hieronder is in geel het gebied aangegeven waarin een primaire onderwijs locatie binnen 10 minuten fietsen bereikt kan worden, in groen is 10 minuten lopen weergegeven.
99,9% van de inwoners kan een basisschool binnen 10 minuten fietsen bereiken. Dit is gelijk aan 2023 en 2024. Binnen 10 minuten lopen geldt dit voor 90,9%. Dit is nagenoeg gelijk aan vorig jaar (-0,1%). In 2024 was er een toename van 3%, onder meer door de opening van een nieuwe basisschool.



Bron: gemeente Utrecht

Uit de linker afbeelding volgt dat bijna iedereen een basisschool binnen 10 minuten fietsafstand heeft. Alleen aan de noordkant van Lage Weide, in Rijnenburg, het buitengebied ten oosten van het Utrecht Sciencepark en ten westen van Vleuten (nabij de grens met de gemeente Woerden) zijn gebieden met inwoners die niet binnen 10 minuten een basisschool kunnen bereiken. Voor lopen geldt dit in een veel mindere mate en zijn er grote verschillen tussen wijken. Met name in West, Noordwest, Overvecht, Noordoost en Zuidwest is dat nog steeds voor bijna iedereen mogelijk, maar in de wijk Vleuten-De Meern is voor 26% van de inwoners geen basisschool binnen 10 minuten lopen bereikbaar. Dit kan in die wijk voor meer verplaatsingen zorgen per fiets of auto.

Hieronder is per wijk aangegeven welk percentage van de inwoners een primaire onderwijslocatie binnen 10 minuten loopafstand heeft.



Bron: gemeente Utrecht

Stap 1 Slim bestemmen

Conclusies

Het doel van deze indicatoren is om te kunnen volgen of slim bestemmen, in combinatie met aanpassingen in het netwerk, ervoor zorgt dat meer inwoners toegang hebben tot knooppunten, arbeidsplaatsen en voorzieningen.

Het aandeel inwoners dat een knooppunt binnen tien minuten fietsen, lopen of per openbaar vervoer bereikbaar heeft (92% in 2025), is 0,2% afgenomen vergeleken met 2024. Dit komt omdat er woningen zijn opgeleverd in delen van de stad van waaruit geen knooppunt te bereiken is binnen deze tien minuten (Rijnvliet, Haarzicht). Dit bevestigt het belang van inzet op goede verbindingen van en naar de knooppunten. Vooral omdat de bereikbaarheid van de knooppunten met het openbaar vervoer is afgenomen. Dit komt doordat er woningen zijn toegevoegd die niet binnen het OV-bereik van tien minuten liggen en mogelijk doordat er is gerekend met een dienstregeling van eind 2025/ begin 2026, waarbij er door grote problemen ritten zijn geschrapt in de dienstregeling.

Er zijn grote verschillen tussen de wijken in de loop- en fietsbereikbaarheid van supermarkten en basisscholen. Zo heeft bijna de helft van de inwoners van de wijken Leidsche Rijn en Vleuten-De Meern geen supermarkt binnen tien minuten loopafstand, terwijl dat in de andere wijken varieert van 22% (Zuid) tot 0,1% (Binnenstad). In 2025 nam dit aandeel in Leidsche Rijn met 5 procentpunt toe.

Het aandeel inwoners dat binnen tien minuten lopen (91%) of fietsen (afgerond 100%) een basisschool kan bereiken verschilt ook per wijk. De aandelen zijn nagenoeg gelijk gebleven in vergelijking met 2024. Waar een kwart van de inwoners van Vleuten-De Meern niet binnen 10 minuten lopen een basisschool kan bereiken, geldt dat voor slechts 1% van de inwoners van Zuidwest.

Langere loopreistijden kunnen resulteren in meer fiets- en autoverplaatsingen in deze gebieden in vergelijking met de andere wijken.

Stap 2: Anders reizen

Inleiding

Met de inzet op anders reizen willen we inwoners en bezoekers stimuleren om waar mogelijk minder te reizen, op een ander tijdstip te reizen en/of met een duurzaam vervoermiddel. Dit met als doel om zo de drukte op het wegennet, op Utrecht Centraal en in het openbaar vervoer te verminderen en/of beter over de dag te spreiden, de uitstoot van luchtverontreiniging en geluid te beperken en de stad aantrekkelijker te maken en bereikbaar te houden. Samen met medeoverheden, werkgevers, onderwijsinstellingen, publiekstrekkers en aanbieders van mobiliteitsdiensten in de stad en regio zetten we ons in om inwoners én bezoekers te verleiden tot duurzame mobiliteitskeuzes.

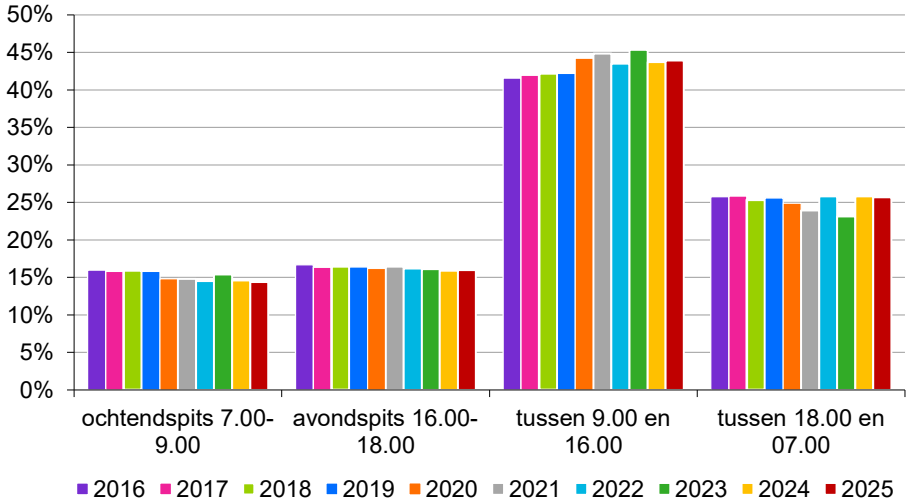
Dit hoofdstuk gaat in op de verdeling van het verkeer over de dag, het aanbod en gebruik van deelvervoer, het bezit en gebruik van elektrische motorvoertuigen en het aantal elektrische laadpunten in de stad. Deze indicatoren geven een beeld van in hoeverre er meer gebruik gemaakt wordt van duurzame vervoersmiddelen en of er meer buiten de spits gereisd wordt.

Ook goederenvervoer is opgenomen in dit hoofdstuk. We volgen in de milieuzone of het lukt om het aantal verplaatsingen en de uitstoot te beperken. Door het goederenvervoer anders te organiseren trachten we hiermee bij te dragen aan het vergroten van de leefbaarheid.

Stimuleren reizen buiten de spits

24. Verdeling motorvoertuigen, bus- en tram gebruik en fietsers

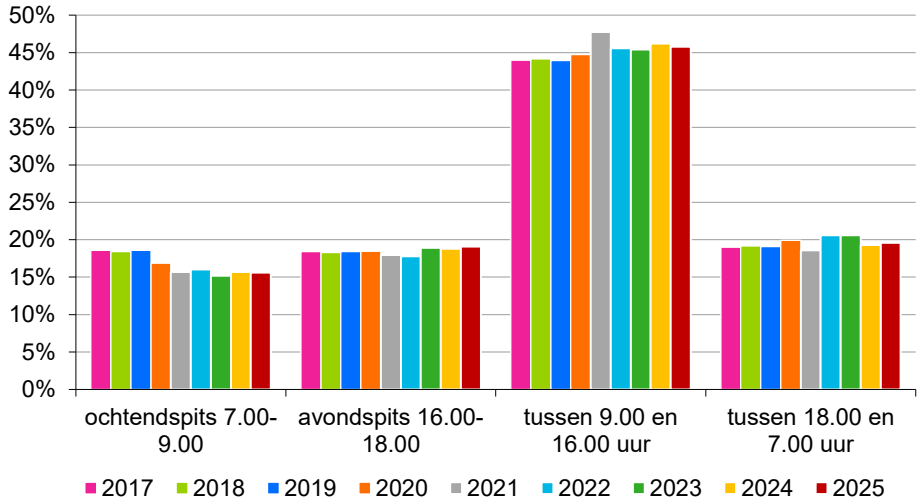
verdeling gemotoriseerd verkeer van en naar Utrecht over de dagdelen



Bron: gemeente Utrecht

In de spits wordt het wegennet zwaar belast. Maatregelen zijn er op gericht om verkeer beter te spreiden over de dag (spitsmijden). Als gevolg van de coronamaatregelen is de verdeling over de dag licht gewijzigd sinds 2020. In 2022 zien we dat vooral de ochtendspits lager is dan voor corona, terwijl de avondspits en nagenoeg gelijk is gebleven. In 2025 is de ochtendspits gelijk aan 2022, iets minder dan in 2024. Met name in de daluren, tussen 09.00 en 16.00 zien we in verhouding meer verkeer dan voor corona. Ook in 2025 nam dit aandeel met 0,2% toe. Naar verhouding rijdt er nu in de daluren 2% meer verkeer. In 2025 zien we dat het aandeel avond/nacht nagenoeg gelijk is gebleven aan het jaar ervoor en op een vergelijkbaar niveau ligt met de periode voor Corona.

verdeling instappers bus/tram over de dagdelen, concessie Regiovervoer Utrecht



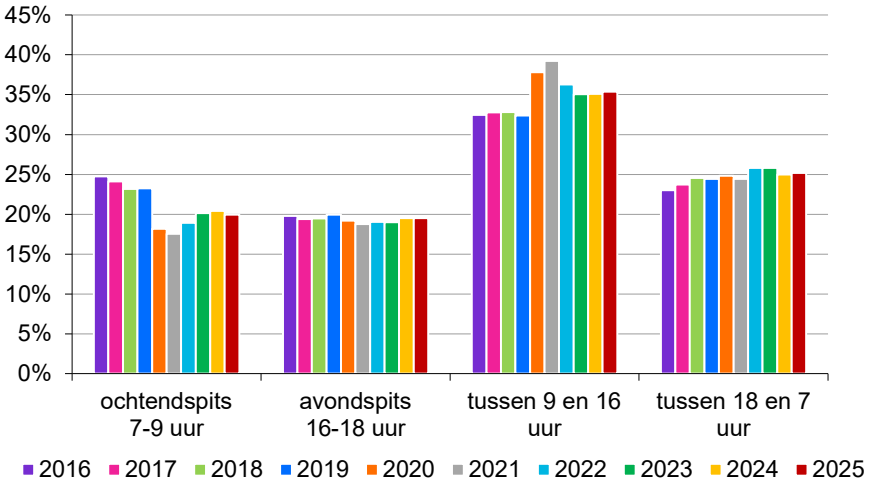
Bron: Provincie Utrecht / Qbuzz.

Ook de bussen en trams worden in de spitsen zwaar belast. In 2017-2019 reisde op werkdagen gemiddeld 37% van de bus- en tramreizigers in de spitsen, tussen deze jaren zijn de verschillen erg klein.
Vanaf 2020 is de verdeling licht veranderd als gevolg van de coronamaatregelen en het daarna toegenomen thuiswerken. Voor corona stapte 18,6% van de reizigers in de ochtendspits in. In 2021 was dat gedaald naar 15,7% en in 2023 naar 15,2%. In 2025 is dit 15,6% en daarmee ontstaat een beeld van een structureel lager aandeel gebruikers in de ochtendspits.
In de avondspits wordt het OV het zwaarst belast. Dit percentage is de laatste jaren iets aan het stijgen, naar 19,1% in 2025 en daarmee iets hoger dan voor Corona
Het aandeel dat 's avonds en 's nachts reist is in 2025 weer ongeveer gelijk aan de jaren voor corona, in de jaren 2022 en 2023 was hierin nog een toename te zien. Wel zien we dat het aandeel dat tussen de spitsen reist structureel hoger ligt dan voor 2020. In 2025 ligt dit bijna 2 procentpunt hoger dan in 2017 - 2019.

Stimuleren reizen buiten de spits

Verdeling motorvoertuigen, bus- en tram gebruik en fietsers over de dag

verdeling fietsers tussen Utrecht en Leidsche Rijn over de dagdelen, werkdagen



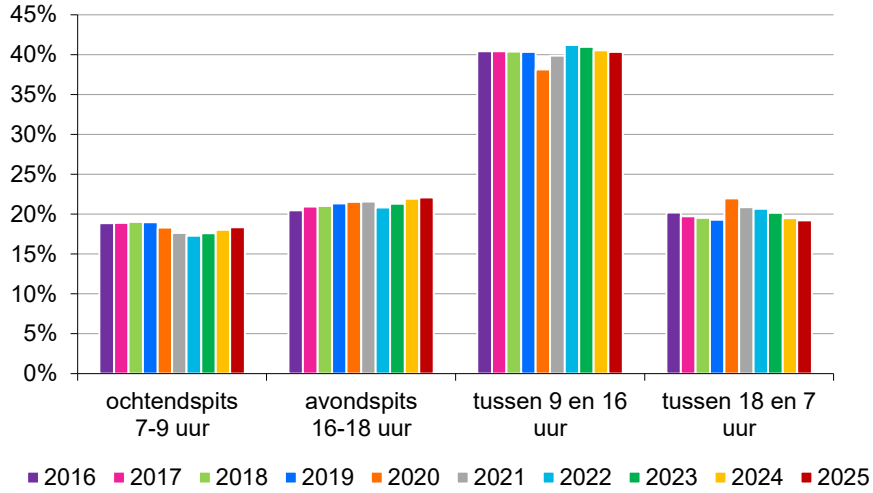
Bron: Permanente fietstelpunten gemeente Utrecht. Betreft de Hogeweidebrug, De Meernbrug en Dafne Schippersbrug. Werkdagen, excl. feest- en vakantiedagen.

Tussen Utrecht en Leidsche Rijn fietsten in 2025 dagelijks gemiddeld ruim 28.000 fietsers via de drie bruggen (Hogeweidebrug, De Meernbrug en Dafne Schippersbrug). Hiervan reed 20% in de ochtend- en ook 20% in de avondspits. In 2024 was dit (afgerond) ook 20% in beide spitsen.

In de coronajaren was het aandeel fietsers dat in de ochtendspits rijdt lager (18%). Vervolgens nam het aandeel in de ochtendspits toe, maar vergeleken met 2017-2019, de jaren voor corona, is het aandeel fietsers dat in de ochtendspits rijdt drie tot vier procentpunt kleiner. Het thuiswerken heeft vooral invloed op het aandeel in de ochtendspits.

Het aandeel fietsers dat in de avondspits rijdt, is redelijk stabiel op 19 à 20%.

verdeling fietsers tussen Utrecht en Utrecht Science Park over de dagdelen, werkdagen



Bron: Permanente fietstelpunten gemeente Utrecht. Betreft de Archimedeslaan en de Weg tot de Wetenschap. Werkdagen, excl. feest- en vakantiedagen.

Tussen Utrecht en het Utrecht Science Park fietsten in 2025 dagelijks gemiddeld 19.700 fietsers via de Archimedeslaan en de Weg tot de Wetenschap. Hiervan reed 18% in de ochtend- en 22% in de avondspits. In 2024 waren deze aandelen (afgerond) even groot.

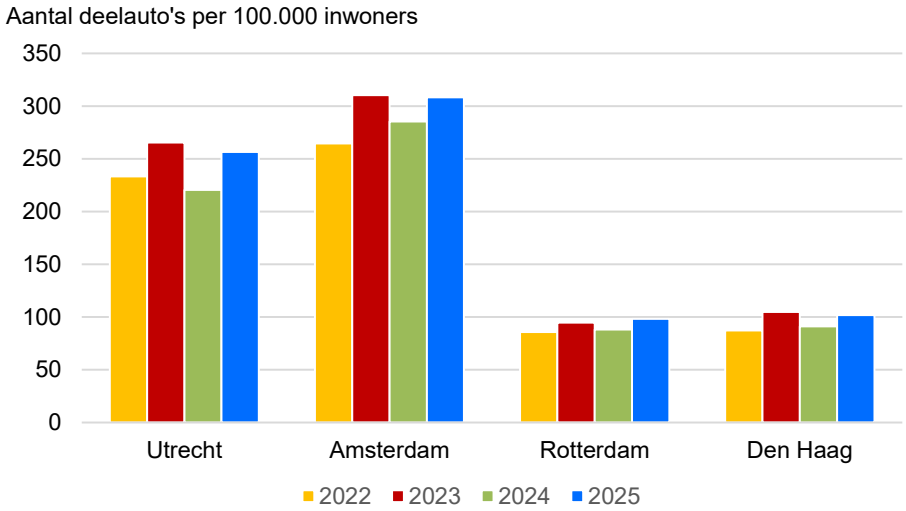
In de coronajaren nam het aandeel fietsers in de ochtendspits af, maar minder sterk als bij de relatie Utrecht-Leidsche Rijn. Het aandeel dat in de ochtendspits rijdt is nu iets kleiner (afgerond één procentpunt) dan in 2017-2019.

Het aandeel dat in de avondspits fietst, is langzaam aan het toenemen. In de jaren voor corona was dit afgerond 21%.

Vergeleken met de jaren vóór corona rijden er nu relatief minder fietsers in de ochtendspits.

Aanbod en gebruik elektrische en gedeelde vervoerwijzen

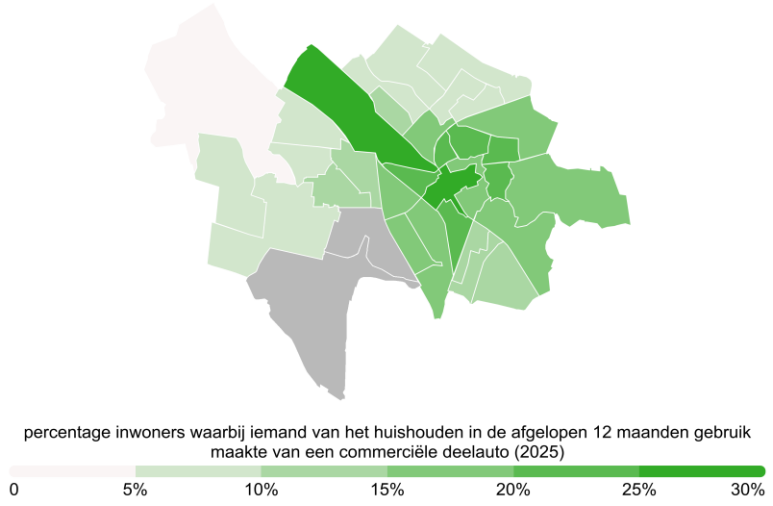
25. Aantal deelauto's en gebruik



Bron: CROW. Dit zijn de cijfers volgens de oude deelauto-definitie van het CROW, waarbij P2P deelauto's met fysieke sleuteloverdracht niet werden meegenomen. De cijfers van 2025 zijn door het CROW volgens de nieuwe definitie gepubliceerd (dat is inclusief P2P deelauto's met minstens 10 keer een fysieke sleuteloverdracht), maar voor de vergelijking met eerdere jaren, is hier voor de cijfers volgens de oude definitie gekozen.

Utrecht heeft 257 commerciële deelauto's per 100.000 inwoners in 2025. Utrecht staat hiermee binnen Nederland op de tweede plek, na Amsterdam. Dit aantal is bijna even hoog als in 2023 (266 deelauto's per 100.000 inwoners). Daarmee is de daling in 2024 (naar 221 deelauto's per 100.000 inwoners) bijna volledig hersteld in 2025. De afname in 2024 was een landelijke trend: deelauto-aanbieders zochten de balans tussen voldoende auto's om te zorgen dat mensen niet misgrijpen, maar geen overschot aan deelauto's die weinig/niet gebruikt werden. Vanwege stijgende kosten, werden er daardoor meer niet-renderende deelauto's weggehaald dan voorheen. Het absolute aantal commerciële deelauto's dat aangeboden wordt door marktpartijen in Utrecht in 2025 is 960. In Amsterdam zijn het er 2.872, in Rotterdam 659 en in Den Haag 576.

Naast de 960 deelauto's die met een app te openen zijn, zijn er 63 particuliere deelauto's die in 2025 minstens 10 keer zijn gebruikt met een fysieke sleuteloverdracht. Verder zijn er in 2026 (peildatum 1 maart) 256 particuliere autodeelvergunningen uitgegeven. Een jaar eerder waren dat er nog 212. Het invoeren van betaald parkeren in een aantal gebieden is mogelijk een verklaring.



Bron: Inwonersenquête, gemeente Utrecht. Rijnenburg en Leidsche Rijn zuid hebben geen waarde door beperkt aantal respondenten.

In 2025 gebruikte bij 32% van de Utrechters iemand uit het huishouden een deelauto en/of een auto van familie, vrienden, kennissen of buren (alle vormen deelautogebruik samen). Dat is een toename ten opzichte van 2023, toen bij 29% van de Utrechters iemand gebruik maakte van een deelauto.

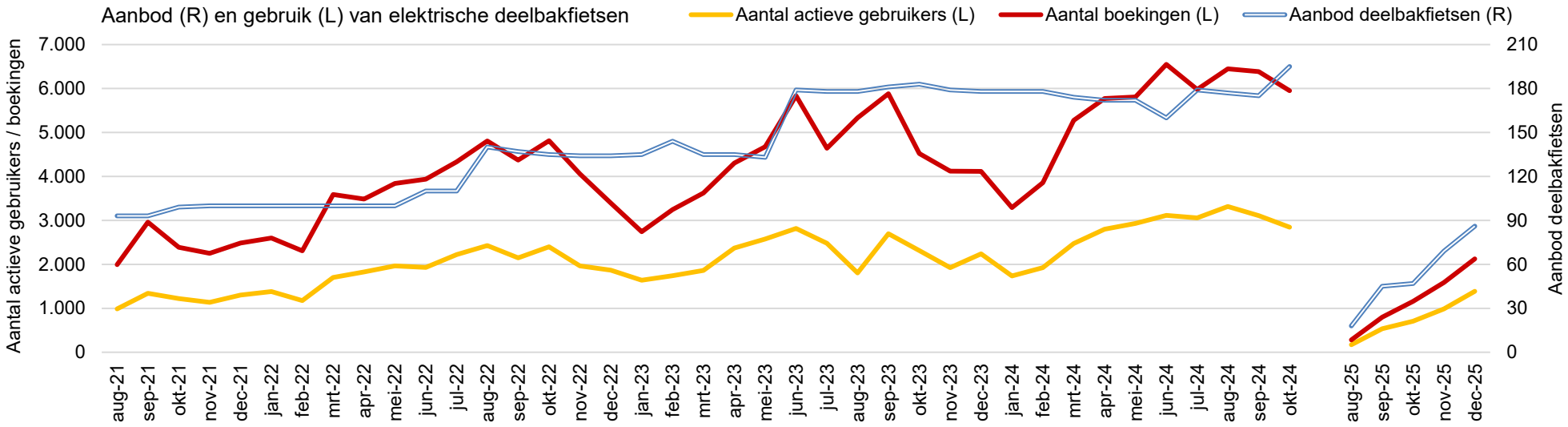
Dit gebeurde vooral (23%) informeel via familie of vrienden (21% in 2023). Bij 14% van de Utrechters gebruikte iemand uit het huishouden een deelauto via een (commerciële) organisatie zoals Greenwheels (13% in 2023), en bij 5% via een website met bewonersaanbod, zoals Snappcar (gelijk aan 2023).
Er is ook gebruik gemaakt van deelauto's via een autodeelgroep, maar afgerond blijft dat nog 0%.

In de Binnenstad, West en Noordoost (20%) is het gebruik van commerciële deelauto's relatief hoog. In Oost (35%) en Binnenstad (31%) wordt relatief vaak een auto gebruikt van familie/vrienden.

Het laagst is het deelautogebruik in Vleuten-De Meern (5% heeft een commerciële deelauto en 12% een auto van familie/vrienden gebruikt). In die wijk is het autobezit het grootst.

Aanbod en gebruik elektrische en gedeelde vervoerwijzen

26. Aantal deelfietsen en gebruik | elektrische deelbakfiets en hubs

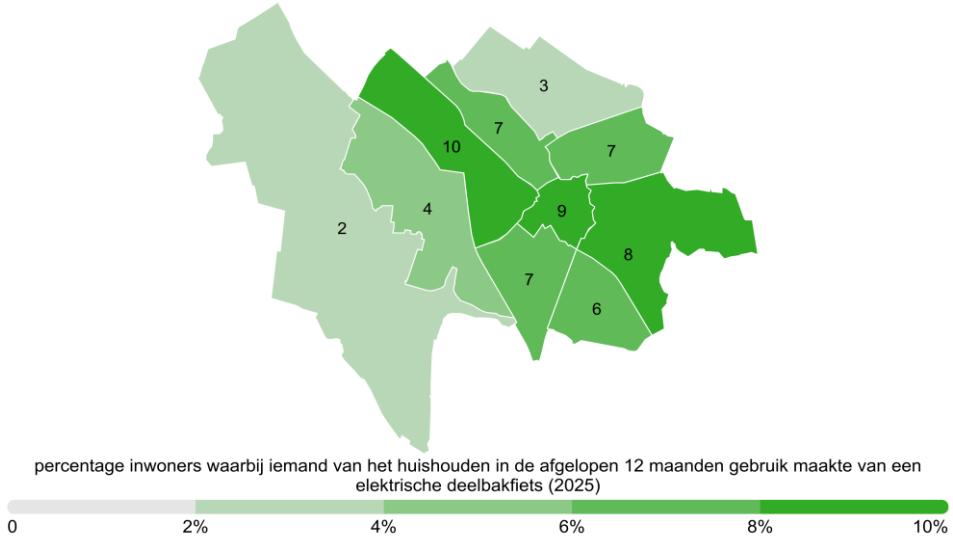


Bron: Cargoroo. Een actieve gebruiker is een gebruiker die in een maand minimaal één rit met een elektrische deelbakfiets heeft gemaakt.

Op vaste plekken verspreid in Utrecht staan sinds de zomer van 2021 elektrische deelbakfietsen van Cargoroo. Het aanbod nam toe van 100 eind 2021 naar 160-195 in 2023 en 2024, met ook een stijgend gebruik, tot het faillissement van Cargoroo eind 2024. Na de doorstart in augustus 2025 met Moby als aanbieder, stijgt het aanbod en gebruik, maar beide zitten nog onder het niveau van 2024. Het gebruik per beschikbare bakfiets was eind 2025 wel vergelijkbaar met 2024.

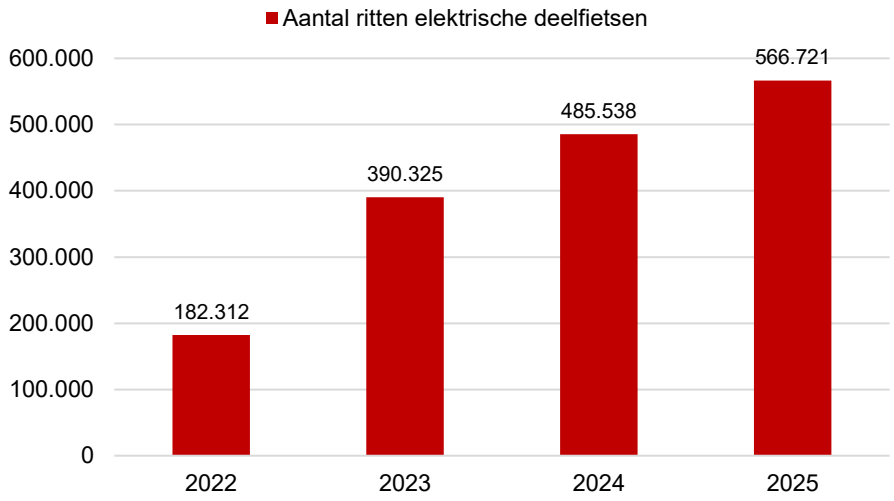
In 2025 maakte bij 6% van de Utrechters iemand van het huishouden gebruik van een elektrische deelbakfiets. Gedurende 2025 is er tijdelijk geen aanbod geweest van deelbakfietsen. Mogelijk dat dat de lichte afname verklaart van het deelbakfietsgebruik (7% in 2023). Inwoners van Vleuten-De Meern gebruiken minder vaak een deelbakfiets (2%), net als inwoners van Overvecht (3%) en Leidsche Rijn (4%). In West (10%) wordt vaker een deelbakfiets gebruikt dan gemiddeld, net als in Binnenstad (9%). Vooral 30 t/m 54-jarigen gebruiken de deelbakfiets (10%).

In Utrecht hebben we op verschillende locaties fysieke hubs: plekken met meerdere soorten deelvervoer bij elkaar. In 2025 zijn er nieuwe hubs gerealiseerd op zes locaties, namelijk bij de stations: Vleuten, Terwijde, Leidsche Rijn, Zuilen, Lunetten en Overvecht (zuidzijde). Eind 2025 waren er 27 hubs.



Aanbod en gebruik elektrische en gedeelde vervoerwijzen

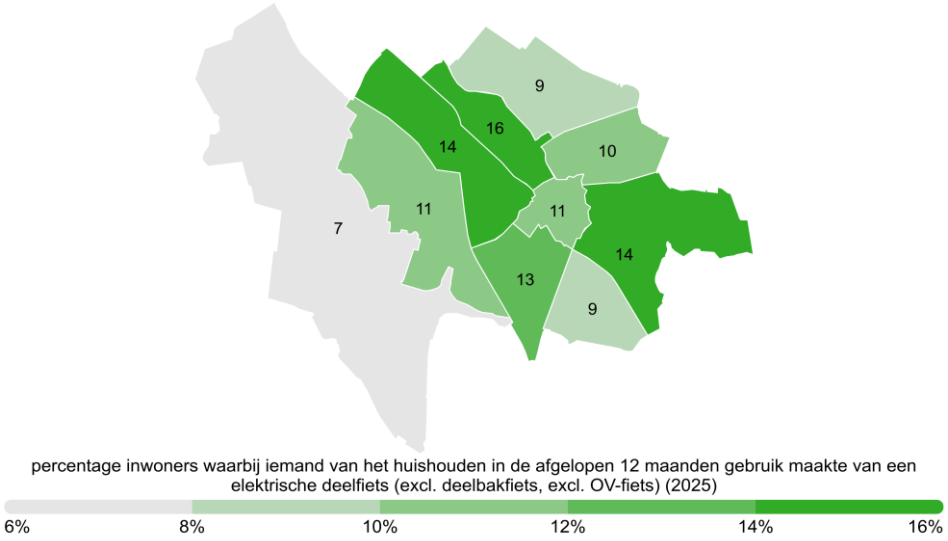
Aantal deelfietsen en gebruik | elektrische deelfiets



Bron: Tier / Dott. In 2024 fuseerde Tier met Dott. Dit heeft niet geleid tot meer/minder elektrische deelfietsen, maar mogelijk wel tot (tijdelijk) iets minder gebruikers doordat gebruikers van applicatie moesten veranderen.

Op een groot aantal vaste plekken in Utrecht staan elektrische deelfietsen. Dit waren er in 2025 ongeveer 1.000, net als de 2 jaren ervoor. Dit aantal liep in december 2025 wel terug vanwege de aflopende concessie met Dott als aanbieder. Het gebruik van de elektrische deelfietsen nam toe, tot 566.000 ritten in 2025. In 2024 waren dat er nog 485.000. Een rit duurt gemiddeld 12 minuten.

Na afloop van de concessie met Dott als aanbieder, staan er sinds begin 2026 elektrische deelfietsen van Lime in Utrecht. Dit is onderdeel van een gezamenlijk initiatief van de provincie Utrecht en de gemeenten Utrecht, Bunnik, De Bilt, Nieuwegein, Stichtse Vecht, Vijfheerenlanden, Woerden en Zeist. De elektrische deelfietsen van Lime zijn in al deze gemeenten te gebruiken, en kunnen dus over de gemeentegrenzen heen worden gebruikt. Het aanbod in de gemeente Utrecht zelf is met ongeveer 1.000 deelfietsen vergelijkbaar aan het aanbod van Tier/Dott in de afgelopen jaren.



Bron: Inwonersenquête 2025, gemeente Utrecht.

In 2025 maakte bij 11% van de Utrechters iemand van het huishouden gebruik van een elektrische deelfiets (Tier, Dott) (evenveel als in 2023).

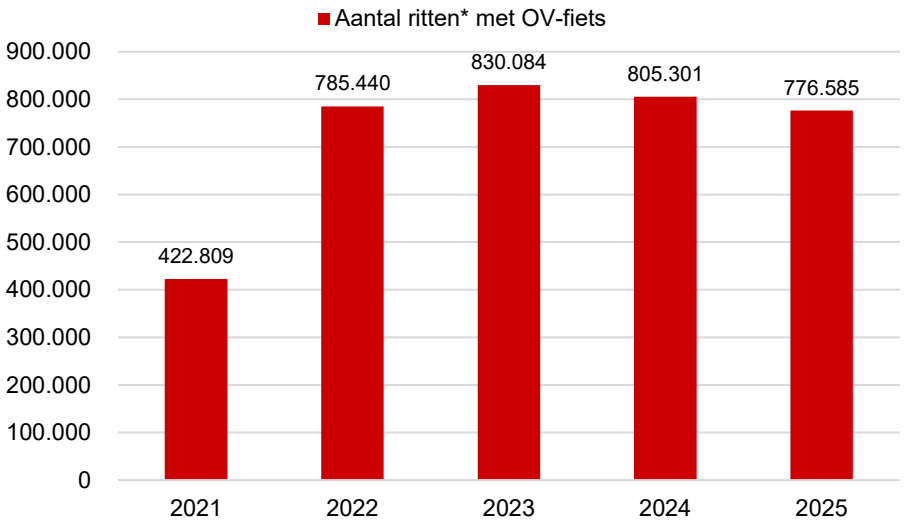
Inwoners van Vleuten-De Meern (7%), Overvecht en Zuid (beide 9%) maken minder gebruik van de elektrische deelfietsen.

In Noordwest (16%), West en Oost (beide 14%) gebruiken inwoners juist vaker een deelfiets.

Verder zien we ook verschillen als we naar leeftijden kijken, waarbij de elektrische deelfiets meer gebruikt worden door 18 t/m 29-jarigen (22%) en de elektrische deelbakfiets voornamelijk door 30 t/m 54-jarigen (10%).

Aanbod en gebruik elektrische en gedeelde vervoerwijzen

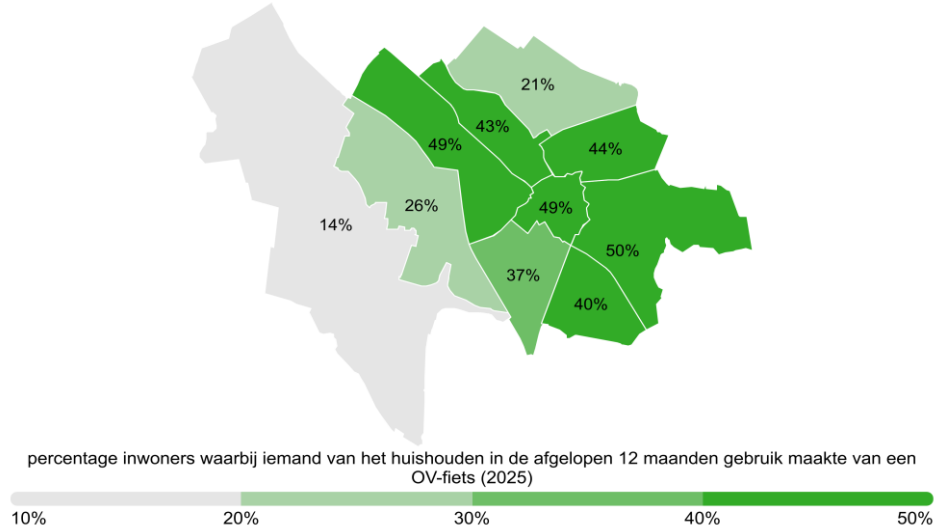
Aantal deelfietsen en gebruik | OV-fiets



Bron: NS. * Ritten: dit zijn het aantal verhuringen van maximaal 24 uur. Wanneer een verhuring langer dan 24 uur duurt, wordt het aantal ritten opgehoogd met 1 per 24 uur. Een verhuring van bijvoorbeeld 60 uur, telt dus als 3 ritten.

In Utrecht is er een structureel aanbod van ongeveer 2000-2500 OV-fietsen, verspreid over verschillende (OV)-locaties in Utrecht, maar voornamelijk rondom Utrecht Centraal. In de loop van 2025 zijn er 150 OV-fietsen rondom Utrecht Centraal bijgeplaatst.

In 2025 werden in totaal ruim 776.000 ritten* gemaakt. Dit is lager dan de jaren ervoor. Ook in 2024 was het aantal ritten lager dan in 2023. De reden hiervoor is de tijdelijke sluiting van de fietsenstalling Jaarbeursplein. Door scheurtjes in de constructie, was deze fietsenstalling tussen half oktober 2024 en eind februari 2025 gesloten. De OV-fietsen van deze stalling zijn gedeeltelijk, voor zover de capaciteit dat toeliet, verplaatst naar de andere stallingen rondom Utrecht Centraal. Een klein deel ging naar de stalling Stationsplein, en een groot deel naar de stalling Knoop. In totaal nam het aanbod OV-fietsen rond Utrecht Centraal wel af. Daardoor daalde het totaal aantal OV-fietsritten in zowel 2024 als 2025.



Bron: Inwonersenquête 2025, gemeente Utrecht.

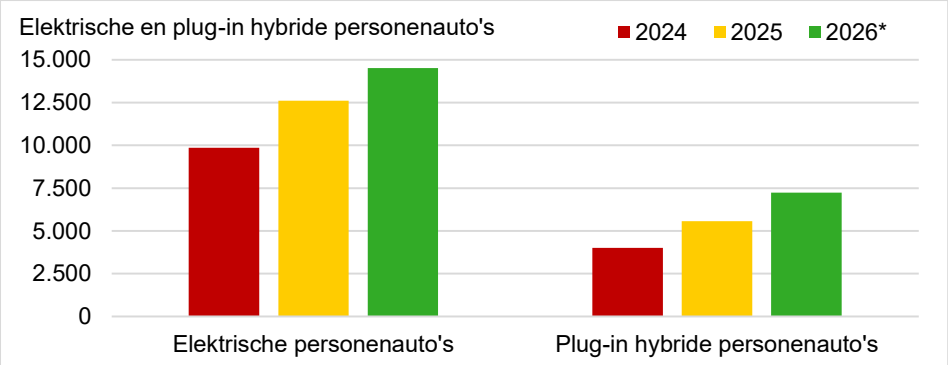
De OV-fiets is de meest gebruikte deelfietsvorm onder bewoners van Utrecht. Net als in 2023 maakte in 2025 bij 36% van de Utrechters iemand van het huishouden gebruik van een OV-fiets.

Inwoners van Vleuten-De Meern (14%) en Overvecht (21%) maken minder gebruik van de OV-fiets. Inwoners van Oost (50%), West en Binnenstad (beide 49%) wat meer.

Verder zien we ook verschillen als we naar leeftijden kijken, de OV-fiets wordt meer gebruikt door 18 t/m 29-jarigen (57%).

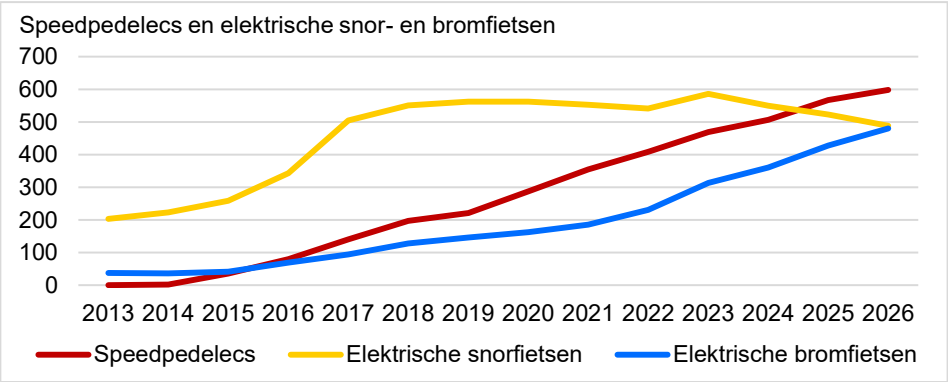
Aanbod en gebruik elektrische en gedeelde vervoerwijzen

27. Aantal elektrische (motor)voertuigen



Bron: RVO/CBS, via RWS Klimaatmonitor. Betreft personenauto's, zowel in privébezit als op naam van een bedrijf, waarbij er een herverdeling is gemaakt om o.a. leasevoertuigen zo goed als mogelijk te koppelen aan de woonplaats van de gebruiker i.p.v. het bedrijf. De gemeentelijke cijfers zijn modelmatig geschat o.b.v. de cijfers per provincie.
* De cijfers van 2026 zijn voorlopig, omdat de provinciecijfers nog niet definitief zijn. De gemeentelijke cijfers worden volgend jaar bijgesteld o.b.v. de definitieve provinciecijfers.

Het aantal elektrische personenauto's is tussen 2025 en 2026 (peildatum 1 januari) met 15% gegroeid, van 12.600 naar 14.500. Het aantal plug-in hybride voertuigen ligt lager, maar is wel met 30% gestegen, van 5.600 naar 7.200.



Bron: RVO, via RWS Klimaatmonitor. Betreft voertuigen zowel in privébezit als op naam van een bedrijf.

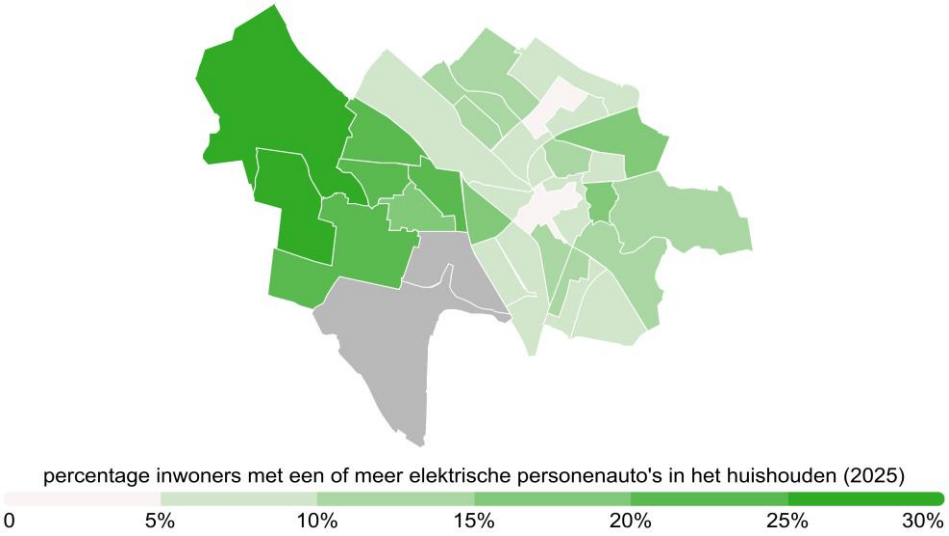
Het aantal speedpedelecs en elektrische bromfietsen neemt al jaren toe, tot 598 speed pedelecs en 480 elektrische bromfietsen begin 2026. Het aantal elektrische snorfietsen is langzaam aan het dalen, tot 488 begin 2026. De helmplicht en het verplaatsen van de snorfietsen naar de rijbaan zijn mogelijke verklaringen hiervoor.

Bron: Inwonersenquête, gemeente Utrecht.
*Inclusief leaseauto of auto van de zaak waar iemand privé gebruik van maakt. Sinds 2019 houden we deze enquête elke twee jaar. Cijfers van 2023 zijn niet vergelijkbaar met 2021, door afwijkende vraagstelling in 2021.

Ruim 1 op de 10 inwoners (13%) heeft een elektrische auto in het huishouden. Dit aandeel is in 2025 ruim drie keer zo groot als in 2019 (4%). Daarnaast heeft 24% van de Utrechters een elektrische fiets. In 2023 was dit nog 19%.

Aanbod en gebruik elektrische en gedeelde vervoerwijzen

Aantal elektrische (motor)voertuigen

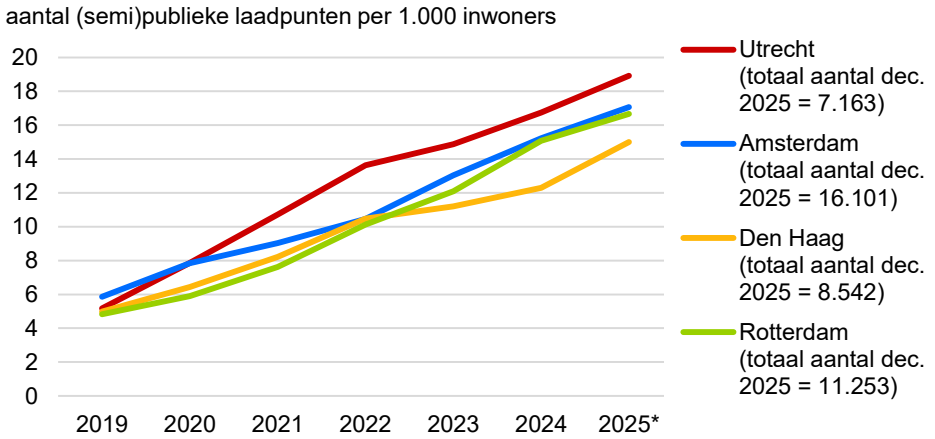


Bron: Inwonersenquête, gemeente Utrecht.
*Inclusief leaseauto of auto van de zaak waar iemand privé gebruik van maakt.
Rijnenburg en Leidsche Rijn zuid hebben geen waarde door beperkt aantal respondenten.

Het aandeel inwoners met één of meer elektrische personenauto's binnen het huishouden is in Leidsche Rijn (26%) en Vleuten-De Meern (21%) hoger dan gemiddeld in Utrecht (13%). In de subwijk Vleuten, Haarzuilens is dit aandeel het hoogst, hier hebben bijna drie van de tien inwoners een elektrische auto in het huishouden (29%).

In de wijken Overvecht en Binnenstad (beide 7%) is dit aandeel lager.

28. Aantal laadpunten elektrisch vervoer



Bron: Klimaatmonitor. Voor het aantal publieke oplaadpunten van de gemeente Utrecht is de eigen registratie van de gemeente de bron. Peildatum december.
* Cijfers december 2025 zijn voorlopig.

Het aantal (semi)publieke laadpunten in Utrecht is tussen december 2019 en december 2025 sterk gegroeid van ongeveer 1.900 naar 7.200 laadpunten. Dit zijn laadpunten op publieke laadpalen en publiektoegankelijke laadpalen in parkeergarages en bij bedrijven. In 2025 zijn er 850 bijgekomen (+13%). Utrecht heeft per 1.000 inwoners 18,9 laadpunten. Dat zijn er meer dan in de drie andere grote steden: Amsterdam (17,1), Rotterdam (16,7) en Den Haag (15), peildatum december 2025.

De gemeente is verantwoordelijk voor de publieke laadpunten in de openbare ruimte. In 2025 groeide het aantal publieke laadpunten met 580 naar 4.802 publieke laadpunten in december 2025 (+14%).

De gemeente plaatst een nieuwe openbare laadpaal (met twee laadpunten) zodra die nodig is. Dat wordt bepaald op basis van hoe vaak de bestaande laadpalen gebruikt worden. De beschikbaarheid van laadpalen is over de hele stad op voldoende niveau. Door netcongestie kan er de komende jaren vertraging ontstaan in de plaatsing van laadpalen. Door de laadpalen netbewust te laten laden wordt de belasting van de laadpunten op het elektriciteitsnet zo veel mogelijk beperkt (Duurzaamheidsverslag gemeente Utrecht, 2025).

Goederenvervoer

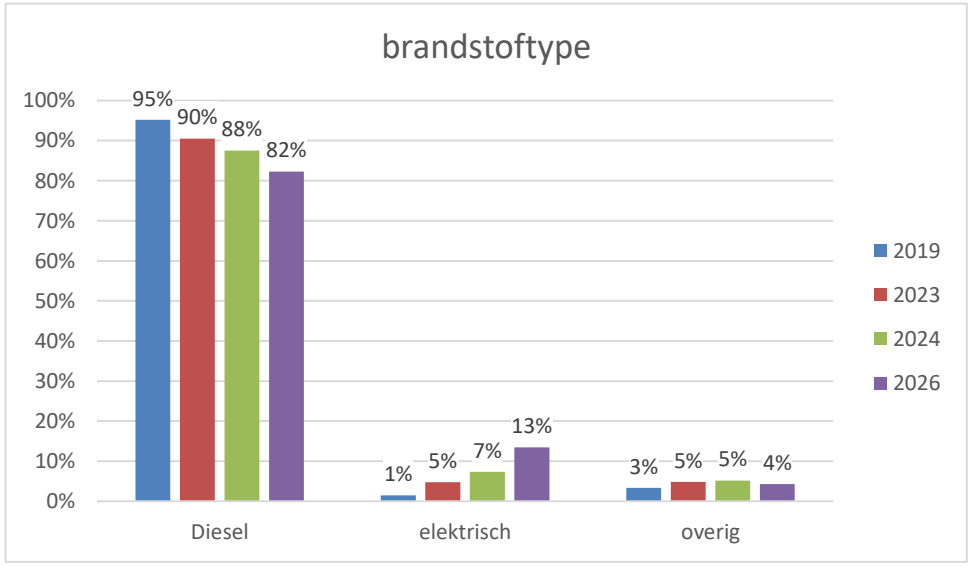
29. Aandeel/aantal schoon vervoer

Van het gebied dat de milieuzone vormt meten we het aantal goederenvervoer bewegingen dat het gebied uit gaat. Daarnaast verzamelen we gegevens over de voertuigklasse, emissieklasse en brandstoftype. Deze gegevens geven inzicht in of het lukt om er voor te zorgen dat het aantal goederenvervoerverplaatsingen te verminderen en om de uitstoot van goederenvervoer te verminderen.
In de tabel hieronder is het aantal verplaatsingen op een gemiddelde werkdag weergegeven. Van elk jaar zijn de maanden februari, maart en april gebruikt. 2025 ontbreekt volledig door dataproblemen. Daarom is 2026 alvast toegevoegd. In 2026 is het aantal verplaatsingen met 4% afgenomen ten opzichte van dezelfde periode in 2024. In 2024 was het aantal verplaatsingen nagenoeg gelijk aan 2019. De verdeling van het goederenvervoer over de categorieën bestelbusjes, kleine vrachtwagens en zware vrachtwagens is nagenoeg gelijk gebleven.

Jaar	bestelbusjes	kleine vrachtwagens	zware vrachtwagens	totaal	% toename
2019	7.981	373	734	9.087	
2023	8.596	342	713	9.651	6%
2024	8.062	337	687	9.086	-6%
2026	7.739	346	648	8.732	-4%

Bron: gemeente Utrecht

In onderstaande grafiek is de verdeling van de goederenvervoer- verplaatsingen naar de milieuzone per brandstoftype weergegeven. Duidelijk is te zien dat het overgrote deel gebruik maakt van diesel. Wel neemt elektrisch toe, naar 13% in 2026. We zien ongeveer dat de afname van het aandeel diesel de toename bij elektrisch vormt.
Bij het brandstoftype diesel en benzine is het ook relevant om naar de emissieklasse te kijken. De Euronorm 6 is op dit moment de strengste emissienorm waaraan brandstofvoertuigen met uitstoot kunnen voldoen. Voertuigen die hieraan voldoen hebben minder (schadelijke) uitstoot dan voertuigen van lagere normen, Euro 5 of lager. In 2026 was 1% van de voertuigen van de Euronorm 4 of lager. In 2024 was dit nog 8%. In de milieuzone is alleen Euro 5 of hoger toegestaan. Het aandeel Euro 5 nam ook af van 21% naar 13%. Euro 6 nam toe van 63% naar 72%.



Stap 2: Anders reizen

Conclusies

Ochtendspits relatief minder zwaar belast

Vergeleken met de periode voor corona wordt er nu relatief minder in de ochtendspits gereisd. Dit is een positieve ontwikkeling en lijkt een blijvende verandering voor motorvoertuigen, fiets én openbaar vervoer. Mensen werken deels thuis en gaan soms later naar het werk of de studie om de drukte te mijden. Dit zorgt voor een lagere piekbelasting van de netwerken. Het aandeel dat in de avondspits reist, is niet afgenomen, terwijl dan het netwerk en het openbaar vervoer het zwaarst belast worden. Het aandeel motorvoertuigen dat in de avondspits rijdt, is al jaren nagenoeg gelijk. In de bus/tram en op een aantal fietspunten is het aandeel dat in de avondspits reist licht toegenomen.

Aanbod en gebruik van deelmobiliteit nemen toe

Utrecht heeft met 257 commerciële deelauto's per 100.000 inwoners de op één na hoogste dichtheid in 2025 in Nederland, na Amsterdam. Het aantal commerciële deelauto's in Utrecht nam in 2025 toe van 826 in 2004 naar 960 in 2025. Daarmee is de daling in 2024 bijna volledig hersteld. De afname in 2024 was een landelijke trend: deelauto-aanbieders zochten de balans tussen voldoende auto's om te zorgen dat mensen niet misgrijpen, zonder dat er een overschot aan deelauto's ontstaat die weinig/niet gebruikt worden.

Bij 27% van de Utrechters heeft iemand van het huishouden in 2025 gebruik gemaakt van deelmobiliteit (excl. OV-fiets en excl. lenen van een auto van buren, familie of vrienden). In 2024 was dit 25%. Tegelijkertijd neemt het aantal ritten met elektrische deelfietsen toe. Met de 1.000 elektrische fietsen werden in 2025 bijna 567.000 ritten gemaakt, 17% meer dan in 2024. Ook neemt het aantal deelbakfietsen en het gebruik ervan weer toe na de doorstart eind 2025, nadat Cargoroo eind 2024 failliet ging. Tot slot werden in 2025 bijna 800.000 verplaatsingen met OV-fietsen gemaakt. Dit is iets lager dan eerdere jaren en is te wijten aan de tijdelijke sluiting van de stalling Jaarbeursplein.

Toename elektrische voertuigen (behalve de snorfiets) en laadpalen

Het aantal in Utrecht geregistreerde elektrische personenauto's is in 2025 met 15% gegroeid naar 14.500. Het aantal plug-in hybride voertuigen is wat minder groot, maar is met 30% gestegen naar 7.200.
Het aantal speedpedelecs en elektrische bromfietsen neemt al jaren toe, tot 598 speed pedelecs (+5% in 2025) en 480 elektrische bromfietsen (+12% in 2025). Het aantal elektrische snorfietsen is langzaam aan het dalen, tot 488 (-7% in 2025). De helmplicht en het verplaatsen van de snorfietsen naar de rijbaan zijn mogelijke verklaringen hiervoor.

Het aantal (semi)publieke laadpunten nam in 2025 toe naar 850 (+13%). Utrecht heeft sinds 2020 de meeste (semi)publieke oplaadpunten per 1.000 inwoners van de G4: 18,9 (peildatum december 2025). Door netcongestie kan er de komende jaren vertraging ontstaan in de plaatsing van nieuwe laadpalen. Door de laadpalen netbewust te laten laden wordt de belasting van de laadpunten op het elektriciteitsnet zo veel mogelijk beperkt.

Ruim 1 op de 10 inwoners (13%) heeft een elektrische auto in het huishouden. Dit aandeel is in 2025 ruim drie keer zo groot als in 2019 (4%). Er zijn grote verschillen tussen de subwijken: 4% in Binnenstad city- en in Zamenhofdreef, Neckardreef tot 28% in Veldhuizen, Vleuterweide en 29% in Vleuten, Haarzuilens. Daarnaast heeft 24% van de Utrechters een elektrische fiets. In 2023 was dit nog 19%.

Goederenvervoer

In de milieuzone is het aantal verplaatsingen voor goederenvervoer afgenomen met 4% ten opzichte van 2024. Ook is het aandeel elektrisch toegenomen en is het aantal verplaatsingen met voertuigen dat niet aan de hoogste emissienorm (euro 6) voldoet afgenomen. Deze ontwikkelingen dragen bij aan het vergroten van de leefbaarheid in dit gebied. In 2025 is de zero-emissie zone ingevoerd in dit gebied. Deze maatregel draagt bij aan de toename van het aandeel elektrische verplaatsingen.

Stap 3: Netwerken op orde

Inleiding

Het is de ambitie om de groei van de stad zonder groei van het autogebruik gepaard te laten gaan. Om de groei van de mobiliteit op te vangen met lopen, fietsen en openbaar vervoer moeten deze netwerken worden aangepast. Gezien de beperkte ruimte vraagt dat om keuzes.

In een compacte, groeiende stad is lopen een belangrijke vervoerswijze. Het heeft de meest positieve maatschappelijke effecten: zo is het gezond, milieuvriendelijk, energievriendelijk en ruimte-efficiënt. Daarom stimuleren we lopen als vervoerswijze. Ook willen we dat voetgangers zich veilig kunnen verplaatsen. In dit hoofdstuk staan cijfers over het aandeel verplaatsingen dat te voet wordt gedaan, de tevredenheid van inwoners over voetpaden/stoepen en de bereikbaarheid van de binnenstad te voet en het aantal ongevallen met voetgangers.

De fiets is een gezonde en aantrekkelijke manier om je te verplaatsen. In dit hoofdstuk staan cijfers over het aandeel verplaatsingen dat met de fiets wordt gedaan. Ook geven we cijfers over de tevredenheid over fietsen en fietsongevallen.

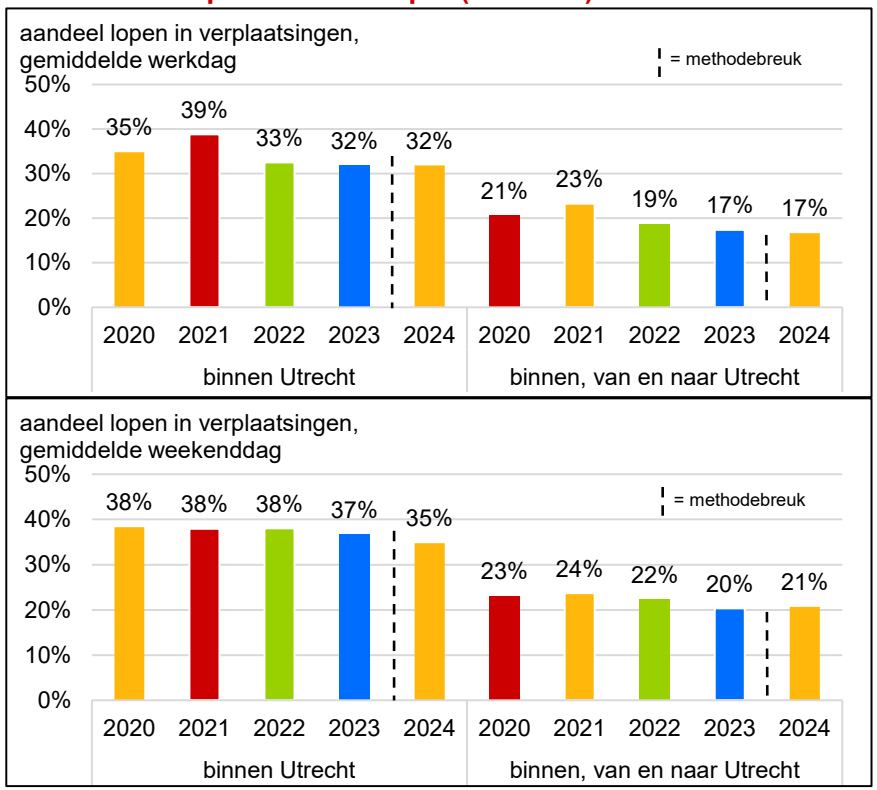
We werken toe naar een robuust OV-netwerk in 2040 waar het openbaar vervoer niet langer (vrijwel) alleen op Utrecht Centraal is gericht, maar de druk beter verspreid is over het netwerk. In dit hoofdstuk staan cijfers over het aantal treinreizigers per station. Ook volgen we het aantal instappers in bussen en trams, geven we inzicht in de herkomsten en bestemmingen van OV-reizigers en volgen we de tevredenheid over de bereikbaarheid van de binnenstad met het ov en de bereikbaarheid van de eigen buurt.

We zorgen voor een goede bereikbaarheid voor noodzakelijk autoverkeer door de hoeveelheid autoverkeer niet te laten groeien en overbelasting van wegen te voorkomen. Dit hoofdstuk bevat een indicator die inzicht geeft in de herkomst van gemotoriseerd verkeer dat naar Utrecht rijdt en intern autoverkeer. Ook bevat dit hoofdstuk cijfers over het aantal personenauto's van en naar de milieuzone. Verder is de ontwikkeling van het P+R gebruik te zien.

Foto: Tom Philip Janssen

Voetganger

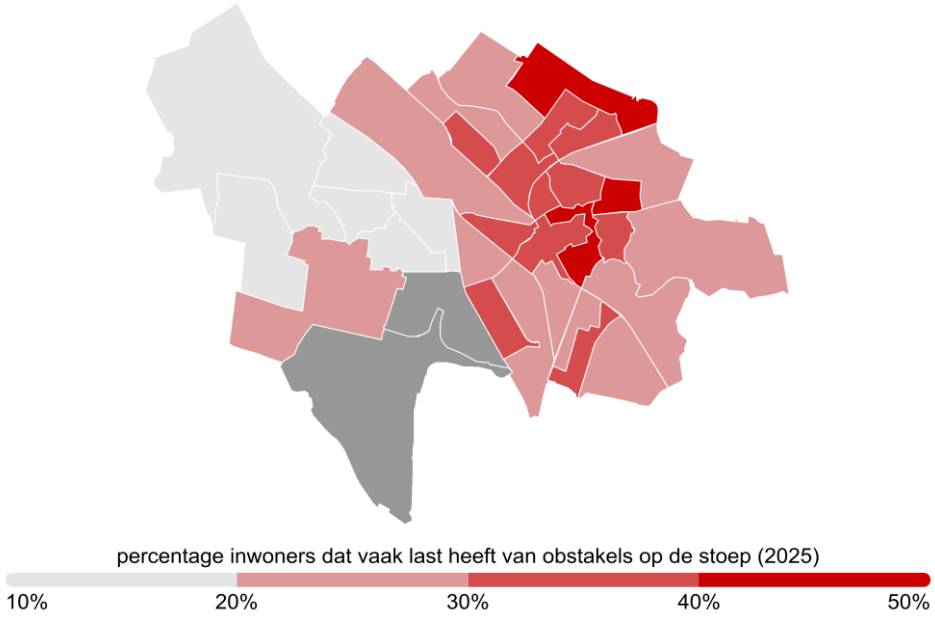
30. Aandeel lopen in modal split (t/m 2024)



Bron: CBS ODiN. Op basis van de hoofdvervoerwijze, dit is de vervoerwijze waarmee binnen een verplaatsing de langste afstand is afgelegd.
Het aandeel lopen bij verplaatsingen van en naar Utrecht is niet betrouwbaar vanwege te weinig waarnemingen. Omdat de cijfers van 2024 gecorrigeerd zijn vanwege een methodebreuk in het onderzoek kunnen deze niet één op één vergeleken worden met de jaren ervoor.

In 2024 werd op werkdagen 17% van de verplaatsingen binnen, van en naar Utrecht (dus alle verplaatsingen die beginnen en/of eindigen in Utrecht) lopend gedaan. Op weekenddagen was dit 4 procentpunt meer.
Bijna een derde van de verplaatsingen binnen Utrecht (dus de verplaatsingen die beginnen en eindigen in Utrecht) werd in 2024 op werkdagen lopend gedaan (32%), op weekenddagen was dat ook iets meer (35%). Omdat de cijfers van 2024 gecorrigeerd zijn vanwege een methodebreuk in het onderzoek kunnen deze niet één op één vergeleken worden met de jaren ervoor.

31. Tevredenheid inwoners over lopen



Bron: Inwonersenquête, gemeente Utrecht. Rijnenburg en Leidsche Rijn zuid hebben geen waarde door beperkt aantal respondenten.

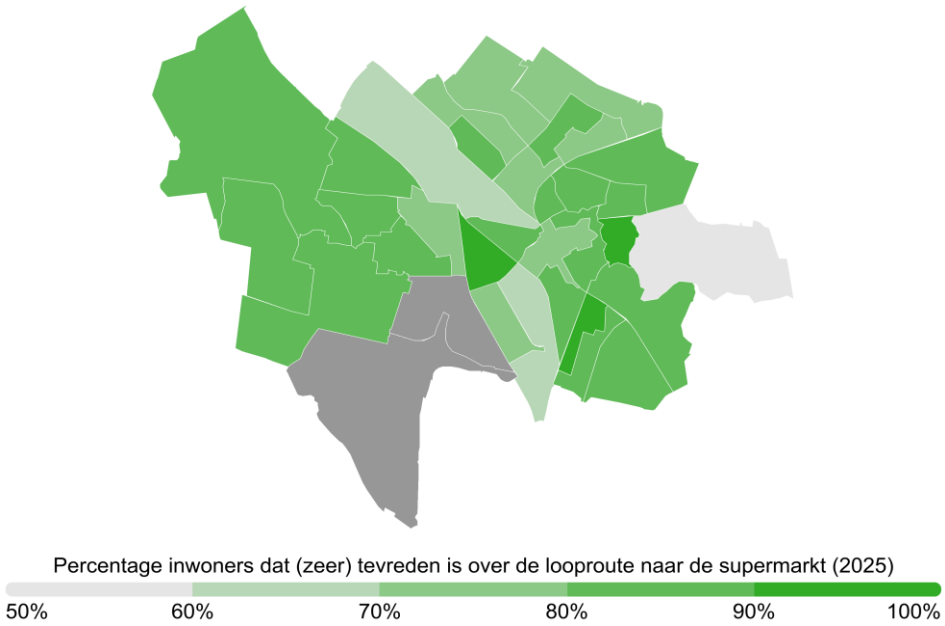
Een kwart van de Utrechters (27%) heeft in hun eigen buurt vaak last van obstakels op de stoep. Dit is gelijk aan 2023.

In sommige wijken wordt relatief meer last ervaren: zo heeft 39% van de inwoners van Binnenstad vaak last van obstakels op de stoep en in Overvecht is dat 35%. Vooral in de subwijken Binnenstad woongebied (42%), Zambesidreef, Tigrisdreef (41%) en Wittevrouwen, Zeeheldenbuurt (41%) wordt veel overlast ervaren.

In Leidsche Rijn (12%) en Vleuten-De Meern (17%) ervaren inwoners hier juist minder vaak last van.

Voetganger

Tevredenheid inwoners over lopen



Bron: Inwonersenquête, gemeente Utrecht. Rijnenburg en Leidsche Rijn zuid hebben geen waarde door beperkt aantal respondenten.

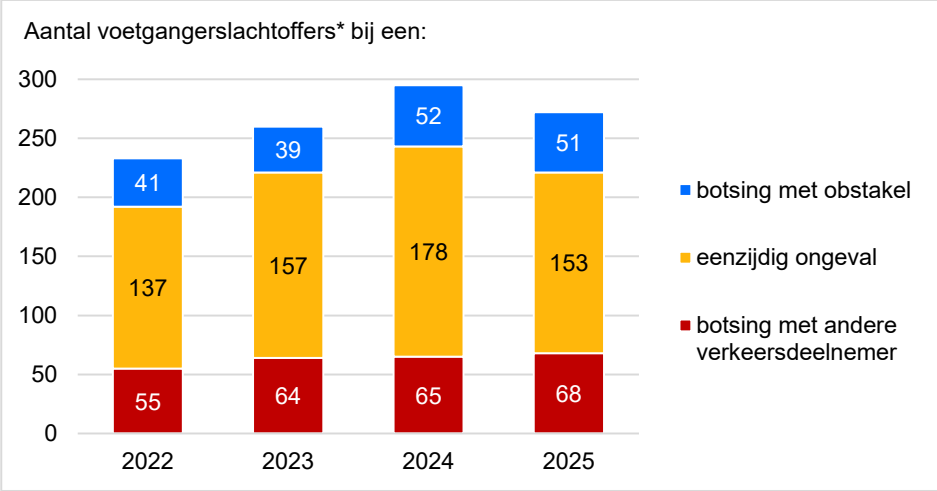
Vier op de vijf Utrechters zijn tevreden over de looproute naar de supermarkt (80%). 10% is hierover juist niet tevreden. In Zuid (86%) en Noordoost (84%) zijn inwoners het meest tevreden over de looproute en in Oost (75%) en Zuidwest (74%) juist het minst. In Oost verschilt de tevredenheid sterk tussen de subwijken: in deze wijk wonen de meest tevreden inwoners (in Oudwijk, Buiten Wittevrouwen (95%)) en de minst tevreden inwoners (in Wilhelminapark, Rijnsweerd (55%)) van de stad. In deze laatste subwijk is het aanbod van supermarkten erg beperkt wat deze relatief hoge ontevredenheid mogelijk kan verklaren. Inwoners van deze subwijk geven ook vaker aan dat ze moeite hebben de supermarkt de bereiken.

Inwoners van 65 jaar en ouder zijn vergelijkbaar met de stad tevreden over de loopbereikbaarheid van de supermarkt. Bij mensen met een lichamelijke of psychische beperking ligt de tevredenheid wat lager dan stadsbreed (76% is tevreden).

Foto: Tom Janssen

Voetganger

32. Aantal voetgangerslachtoffers



Bron: MOVE, VeiligheidNL, betreft voetgangers die gewond raken bij een val of botsing op de openbare weg, gezien door medisch personeel van de ambulance, op wegen in beheer van gemeente Utrecht. *Voetgangers betreffen ook verkeersdeelnemers op (elektrische) wieltjes, steps, skateboards, rollators en rolstoelen.

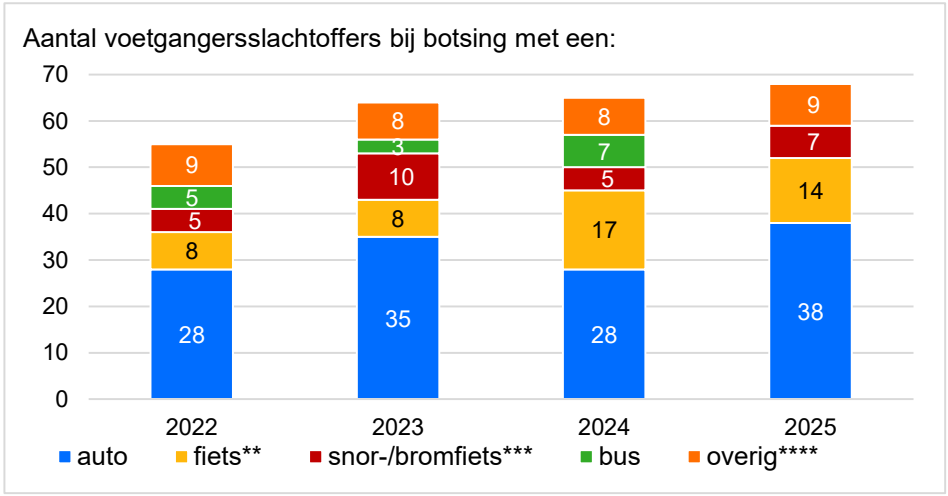
Via VeiligheidNL hebben we inzicht in het aantal verkeersslachtoffers dat zorg krijgt van ambulancepersoneel. De cijfers zijn beschikbaar vanaf 2022.

Het aantal voetgangers dat gewond is geraakt op de openbare weg en zorg heeft gekregen van ambulancepersoneel neemt in 2025 na de stijging in de vorige jaren af.

In 2025 kregen 272 gewonde voetgangers zorg van ambulancepersoneel. Dat zijn 23 minder gewonde voetgangers dan in 2024 (-8%). Vergeleken met 2022 zijn het er 39 meer (+17%).

De meeste voetgangers raakten gewond bij een eenzijdig ongeval (bijvoorbeeld door te struikelen). Dit gebeurde in 2025 minder vaak dan in 2024. Vergeleken met 2022 zijn het er 16 meer (+12%). De aantallen voetgangers die gewond raakten bij een botsing met een andere verkeersdeelnemer en een obstakel zijn vergelijkbaar met 2024. Vergeleken met 2022 zijn het meer (+17% andere verkeersdeelnemer en +24% obstakel).

Let op dat voetgangers ook verkeersdeelnemers betreffen op (elektrische) wieltjes, steps, skateboards, met een rollator of een rolstoel. Slachtoffers op een scootmobiel zitten hier niet bij.



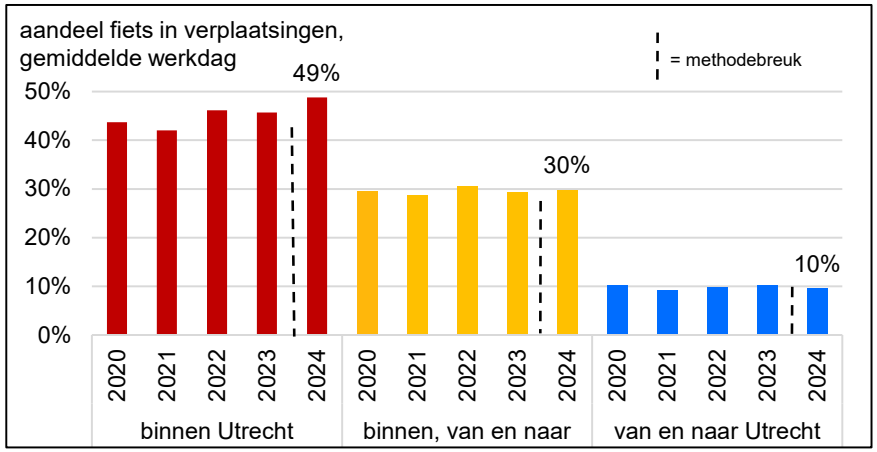
Bron: MOVE, VeiligheidNL, betreft verkeersslachtoffers gezien door medisch personeel van de ambulance, op wegen in beheer van gemeente Utrecht.
** incl. elektrische fiets/fatbike. *** incl. speedpedelec. **** motor, scootmobiel, tram, trein, dier, onbekend.

In 2025 raakten 68 voetgangers gewond bij een botsing met een andere verkeersdeelnemer. Ruim de helft daarvan (56%) raakte gewond bij een botsing met een auto, dit aantal is groter dan in de drie voorgaande jaren.

Het aantal voetgangers dat gewond is geraakt bij een botsing met een (elektrische) fiets is iets kleiner dan in 2024, maar groter dan in 2022 en 2023. Omdat dit met uitzondering van de vervoerwijze 'auto' relatief kleine aantallen zijn, fluctueren de cijfers van jaar tot jaar en zijn conclusies over toe- of afname per vervoerwijze niet te trekken.

Fiets

33. Aandeel fiets in modal split



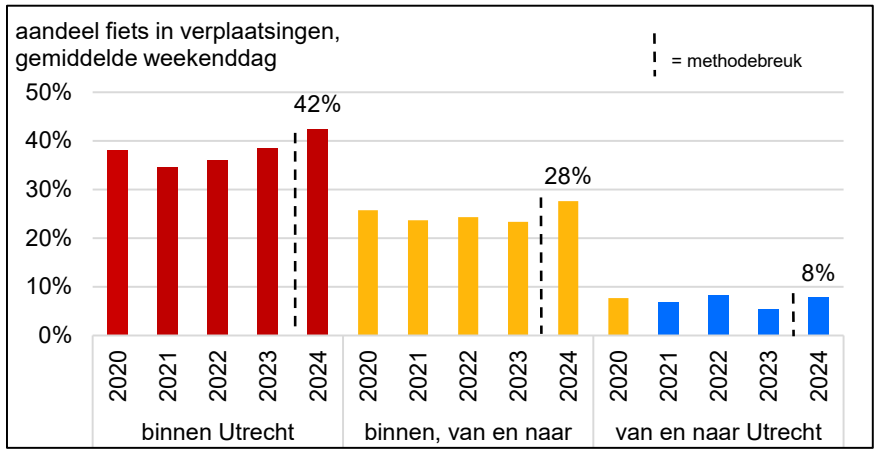
Bron: CBS ODiN. Op basis van de hoofdvervoerwijze, dit is de vervoerwijze waarmee binnen een verplaatsing de langste afstand is afgelegd. Omdat de cijfers van 2024 gecorrigeerd zijn vanwege een methodebreuk in het onderzoek kunnen deze niet één op één vergeleken worden met de jaren ervoor.

In 2024 wordt op werkdagen bijna de helft van de verplaatsingen binnen Utrecht (49%) op de fiets gedaan.

1 op de 10 verplaatsingen van en naar Utrecht wordt op werkdagen met de fiets afgelegd. Bij deze langere verplaatsingen kiezen verkeersdeelnemers vooral voor de auto (52%) en het openbaar vervoer (36%).

Bij alle verplaatsingen op werkdagen binnen, van en naar Utrecht, dus alle verplaatsingen die beginnen en/of eindigen in Utrecht, heeft de fiets een aandeel van 30% in 2024.

Omdat de cijfers van 2024 gecorrigeerd zijn vanwege een methodebreuk in het onderzoek kunnen deze niet één op één vergeleken worden met de jaren ervoor.



Bron: CBS ODiN. Op basis van de hoofdvervoerwijze, dit is de vervoerwijze waarmee binnen een verplaatsing de langste afstand is afgelegd. Omdat de cijfers van 2024 gecorrigeerd zijn vanwege een methodebreuk in het onderzoek kunnen deze niet één op één vergeleken worden met de jaren ervoor.

Verkeersdeelnemers kiezen op werkdagen relatief vaker voor de fiets dan in het weekend. In 2024 wordt op weekenddagen voor 42% van de interne verplaatsingen de fiets gebruikt.

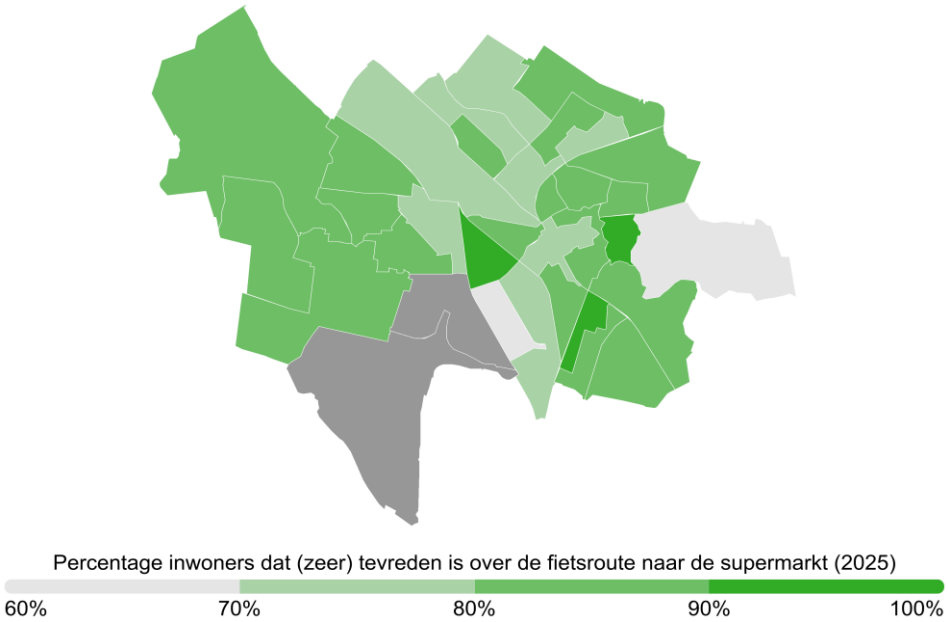
Voor 8% van de verplaatsingen van en naar Utrecht wordt de fiets gebruikt. Net als op werkdagen kiezen verkeersdeelnemers voor deze langere verplaatsingen meestal de auto (62%) of het openbaar vervoer (26%).

Bij alle verplaatsingen op weekenddagen binnen, van en naar Utrecht, dus alle verplaatsingen die beginnen en/of eindigen in Utrecht, heeft de fiets een aandeel van 28% in 2024.

Omdat de cijfers van 2024 gecorrigeerd zijn vanwege een methodebreuk in het onderzoek kunnen deze niet één op één vergeleken worden met de jaren ervoor.

Fiets

34. Tevredenheid inwoners over fietsen



Bron: Inwonersenquête, gemeente Utrecht. Rijnenburg en Leidsche Rijn zuid hebben geen waarde door beperkt aantal respondenten.

Vier op de vijf Utrechters zijn tevreden over de fietsroute naar de supermarkt (81%). 8% is hierover juist niet tevreden.

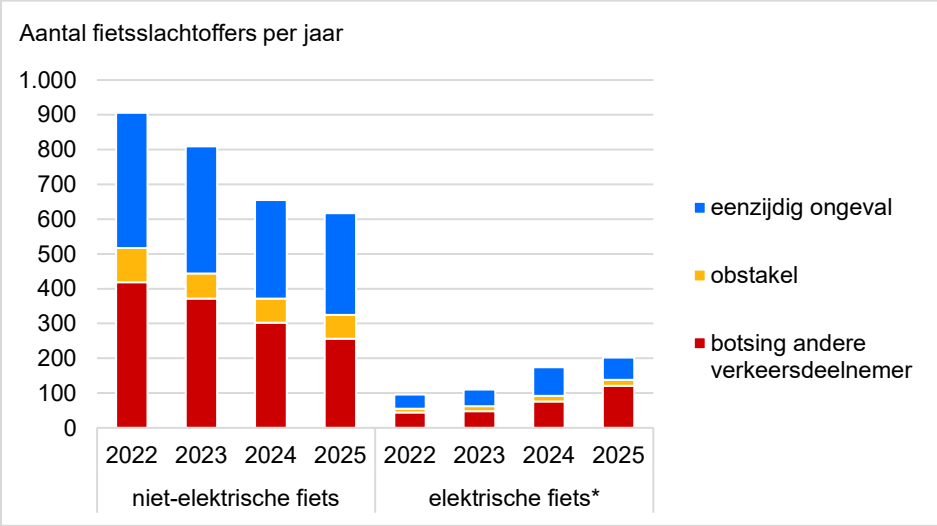
Inwoners van 65 jaar en ouder zijn vergelijkbaar met de stad tevreden over de fietsbereikbaarheid van de supermarkt. Bij mensen met een lichamelijke of psychische beperking ligt de tevredenheid wat lager dan stadsbreed (75% is tevreden).

In Zuid (87%) en Noordoost (86%) zijn inwoners het meest tevreden over de fietsroute en Zuidwest (75%) het minst. In Oost verschilt de tevredenheid sterk per subwijk: bewoners van Oudwijk, Buiten Wittevrouwen zijn het meest tevreden van de hele gemeente (95%), terwijl bewoners van Wilhelminapark, Rijnsweerd (68%) de op één na minst tevreden inwoners zijn. In deze laatste subwijk is het aanbod van supermarkten erg beperkt wat deze relatief hoge ontevredenheid mogelijk kan verklaren. Inwoners van Kanaleneiland zijn het minst tevreden (66%).

Foto: Tom Janssen

Fiets

35. Aantal fietsslachtoffers



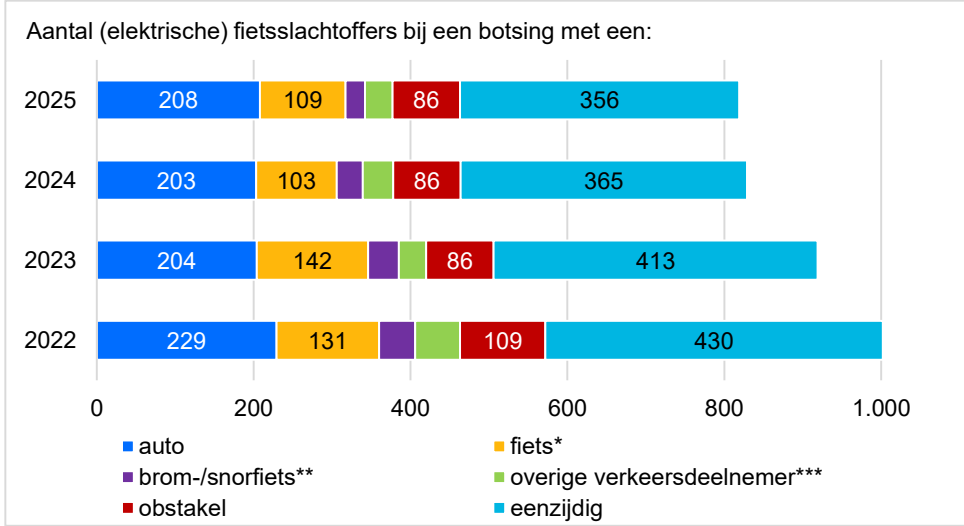
Bron: MOVE, VeiligheidNL, betreft verkeersslachtoffers gezien door medisch personeel van de ambulance, op wegen in beheer van gemeente Utrecht.

Via VeiligheidNL hebben we inzicht in het aantal verkeersslachtoffers dat zorg krijgt van ambulancepersoneel. De cijfers zijn beschikbaar vanaf 2022.

Het aantal slachtoffers op een fiets (totaal van niet-elektrisch en elektrisch) neemt af. In 2025 kregen 819 fietsers zorg van ambulancepersoneel. Dat zijn er 10 minder dan in 2024 (-1%) en 183 minder dan in 2022 (-18%). Van deze 819 slachtoffers zaten er tenminste 202 op een elektrische fiets. Dit betreft een ondergrens, er wordt namelijk niet altijd goed geregistreerd of het een elektrische of een niet-elektrische fiets betreft.

Het aantal slachtoffers op een niet-elektrische fiets neemt af. In 2025 raakten 617 fietsers op een niet-elektrische fiets gewond, 38 minder dan een jaar eerder (-6%) en 289 minder dan in 2022 (-32%).

Het aantal slachtoffers op een elektrische fiets neemt daarentegen toe. In 2025 raakten minimaal 202 mensen op een elektrische fiets gewond. Dat zijn er 28 meer dan een jaar eerder (+3%) en 106 meer dan in 2022 (+110%).



Bron: MOVE, VeiligheidNL, betreft verkeersslachtoffers gezien door medisch personeel van de ambulance, op wegen in beheer van gemeente Utrecht..
* incl. elektrische fiets. ** incl. speedpedelec. *** motor, voetganger, scootmobiel, vrachtwagen, bus, tram, onbekend

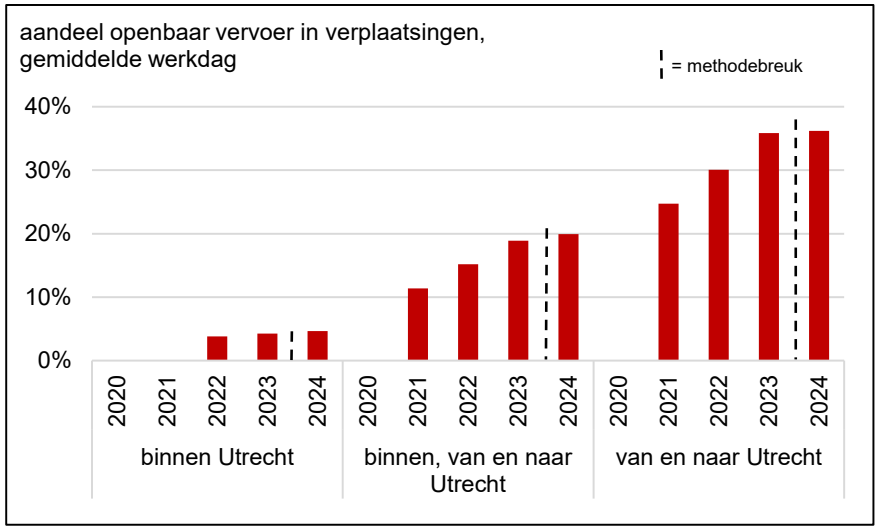
In 2025 kregen 377 (elektrische) fietsers zorg van ambulancepersoneel na een botsing met een andere verkeersdeelnemer. Dit is 46% van de fietsslachtoffers. Daarbij was de tegenpartij vooral een auto of een andere (elektrische) fietser. In 2024 raakten ongeveer evenveel fietsers gewond bij een botsing met een andere verkeersdeelnemer. Vergeleken met 2022 waren er 21 minder fietsslachtoffers bij botsingen met een auto (-9%) en een brom-snorfiets (-46%) en 22 minder bij botsingen met een andere (elektrische) fiets (-17%) en een andere verkeersdeelnemer (-39%).

Ook kregen 356 (elektrische) fietsslachtoffers zorg van ambulancepersoneel na een eenzijdig ongeval. Dit is 43% van alle fietsslachtoffers in 2025. Dit aantal is kleiner dan in de vorige jaren. Vergeleken met 2022 daalde het aantal met 74 (-17%).

Tot slot raakten in 2025 net als in de twee jaren ervoor 86 fietsers gewond doordat ze tegen een obstakel botsten (zoals een boom of een geparkeerd voertuig). Dit is 11% van de fietsslachtoffers. Dit waren er 23 minder dan in 2022 (-21%).

Openbaar Vervoer

36. Aandeel openbaar vervoer in modal split



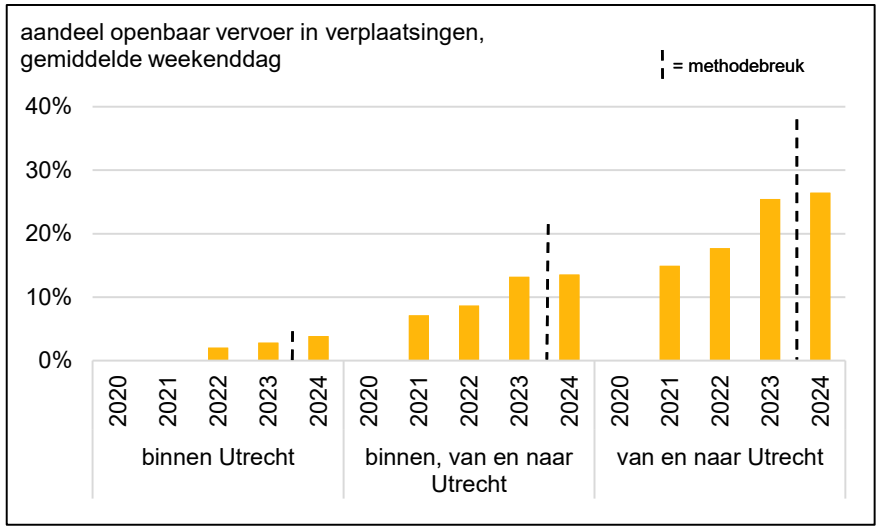
Bron: CBS ODiN. Op basis van de hoofdvervoerwijze, dit is de vervoerwijze waarmee binnen een verplaatsing de langste afstand is afgelegd. Het aandeel ov bij verplaatsingen binnen Utrecht in 2020 en 2021 is niet betrouwbaar vanwege te weinig waarnemingen. Omdat de cijfers van 2024 gecorrigeerd zijn vanwege een methodebreuk in het onderzoek kunnen deze niet één op één vergeleken worden met de jaren ervoor.

In 2024 werd op werkdagen één op de vijf verplaatsingen binnen, van en naar Utrecht met het openbaar vervoer afgelegd.

Bij verplaatsingen binnen Utrecht speelt het openbaar vervoer een kleine rol. Op werkdagen werd in 2024 bijna 5% met het openbaar vervoer gemaakt. Fietsen en lopen zijn de meest voorkomende verplaatsingswijzen binnen Utrecht.

Bij verplaatsingen van en naar Utrecht vervult het openbaar vervoer een belangrijke rol: in 2024 werd op werkdagen ruim één op de drie (36%) hiervan met het openbaar vervoer afgelegd.

Omdat de cijfers van 2024 gecorrigeerd zijn vanwege een methodebreuk in het onderzoek kunnen deze niet één op één vergeleken worden met de jaren ervoor.



Bron: CBS ODiN. Op basis van de hoofdvervoerwijze, dit is de vervoerwijze waarmee binnen een verplaatsing de langste afstand is afgelegd. Het aandeel ov bij verplaatsingen binnen Utrecht in 2020 en 2021 is niet betrouwbaar vanwege te weinig waarnemingen. Omdat de cijfers van 2024 gecorrigeerd zijn vanwege een methodebreuk in het onderzoek kunnen deze niet één op één vergeleken worden met de jaren ervoor.

Op weekenddagen is het aandeel openbaar vervoer bij verplaatsingen minder groot dan op werkdagen. Van alle verplaatsingen binnen, van en naar Utrecht in 2024 in het weekend werd 14% met het openbaar vervoer afgelegd.

Bij verplaatsingen binnen Utrecht was dat 4%, bij verplaatsingen van en neer Utrecht 26%.

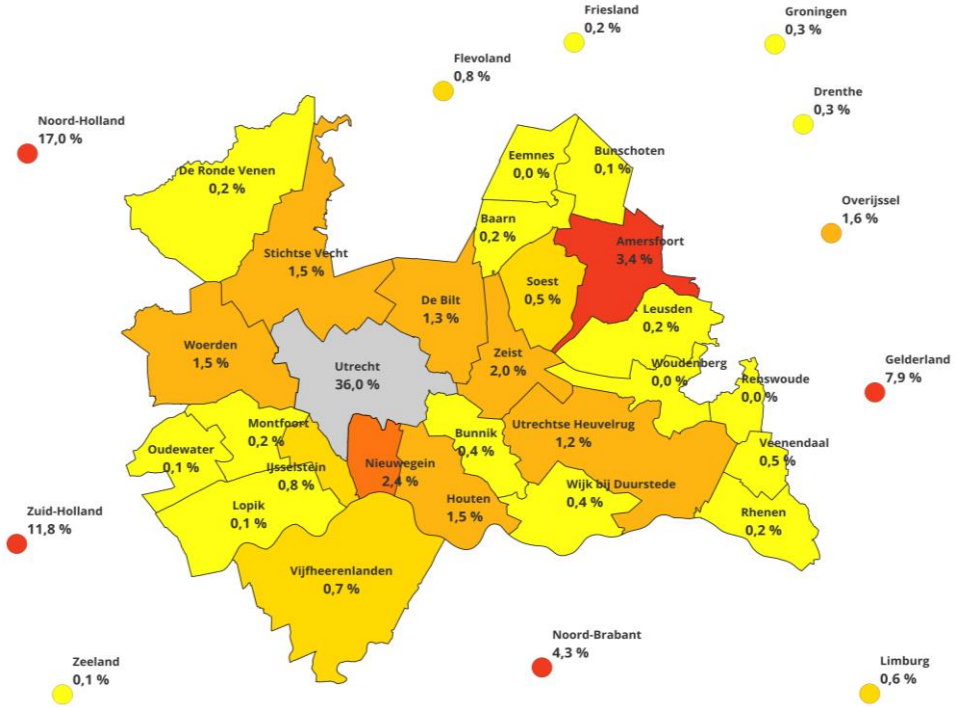
Omdat de cijfers van 2024 gecorrigeerd zijn vanwege een methodebreuk in het onderzoek kunnen deze niet één op één vergeleken worden met de jaren ervoor.

Openbaar Vervoer

37. Herkomst OV-gebruikers met bestemming Utrecht

Onderstaande kaart laat zien wat de herkomst is van verplaatsingen* met het openbaar vervoer met als bestemming de gemeente Utrecht. Een groot deel (44,8%) van de verplaatsingen naar Utrecht wordt gemaakt vanaf buiten de provincie. Deze verplaatsingen worden voornamelijk gemaakt vanuit Noord-Holland (17,0%), Zuid-Holland (11,8%), Gelderland (7,9%) en Noord-Brabant (4,3%). Ook interne verplaatsingen (verplaatsingen van Utrecht naar Utrecht) komen met 36,0% vaak voor. De overige verplaatsingen komen uit andere gemeenten uit de provincie (19,2%). Binnen de provincie komen de verplaatsingen voornamelijk uit Amersfoort (3,4%), Nieuwegein (2,4%) en Zeist (2,0%).

Ten opzichte van 2023 en 2024, zijn er nauwelijks verschillen te zien in de verhoudingen tussen de verschillende reisrelaties.



* o.b.v. OVpay-, CT- en OV-chipkaartgegevens van 2024 (werkdagen). Hierbij wordt geen onderscheid gemaakt tussen bewoners en bezoekers. 'Terugreizen' van bewoners naar Utrecht zitten hier dus bij. Interne reizen die uit twee verplaatsingen bestaan (heen en terug, met minimaal 35 minuten daartussen, zijnde de maximale overstaptijd), tellen mee als twee aparte verplaatsingen.

38. Reisbewegingen Utrecht Centraal

Utrecht Centraal is het knooppunt van Utrecht waar trein, tram en bus samen komen en de verwachting is dat dit knooppunt de komende jaren steeds zwaarder belast wordt. We volgen daarom hoe het station gebruikt wordt. We kijken daarvoor naar de overstapbewegingen die er plaats vinden en hoe mensen van en naar het station reizen. Deze indicator is nog nieuw en bevat tot nu toe data vanaf 2023.

	in-/ opstappers 2025	% t.o.v 2024	uit-/ afstappers 2025	% t.o.v 2024
Centrumzijde Bus	6033	+0%	6095	-5%
Centrumzijde Tram	9633	+7%	9117	+4%
Treinstation	82726	+2%	80688	+3%
Jaarbeursplein (tram)	3525	+6%	3539	+5%
Jaarbeurszijde	27232	-1%	28029	-2%
fiets/voet	70006	+3%	67569	+3%
Totaal	**199156**	**+2%**	**195036**	**+2%**

Bron: OV-chipkaart data via Translink. Reizigers die van trein naar trein overstappen zonder uit / in te checken zitten niet in de data.

Op een gemiddelde werkdag arriveren en vertrekken de meeste reizigers die in of uitchecken met de trein. Na de trein komen en gaan de meeste mensen te voet of op de fiets. In 2025 is met name het aantal instappers op de tram aan de centrumzijde toegenomen, met 7%. in 2024 was hier ook al een groei van 16%. Ook de halte van de tram aan de Jaarbeurszijde groeide met 6%. Dit was vorig jaar gedaald door werkzaamheden. Bij de bus zien we afnames, mogelijk door de problemen bij de nieuwe concessie. Voor het gehele station geldt dat het aantal in- en uitstappers gegroeid is met 2% naar bijna 200.000 overstappende reizigers, vorig jaar was de groei 7%.

Hieronder zijn de aandelen per reismogelijkheid weergegeven. Omdat mensen vaak dezelfde heen- en terugreis maken, is de verdeling nagenoeg gelijk. De aandelen zijn ten opzichte van 2023 en 2024 nagenoeg gelijk gebleven, alleen het aandeel dat met de tram op Jaarbeurszijde aankomt, is iets toegenomen.

	Reis naar CS	Reis vanaf CS
centrumzijde bus	3%	3%
centrumzijde tram	5%	5%
treinstation	41%	42%
jaarbeursplein (tram)	2%	2%
jaarbeurszijde	14%	14%
fiets/voet	35%	35%

Bron: OV-chipkaart data via Translink. Reizigers die van trein naar trein overstappen zonder uit / in te checken zitten niet in de data.

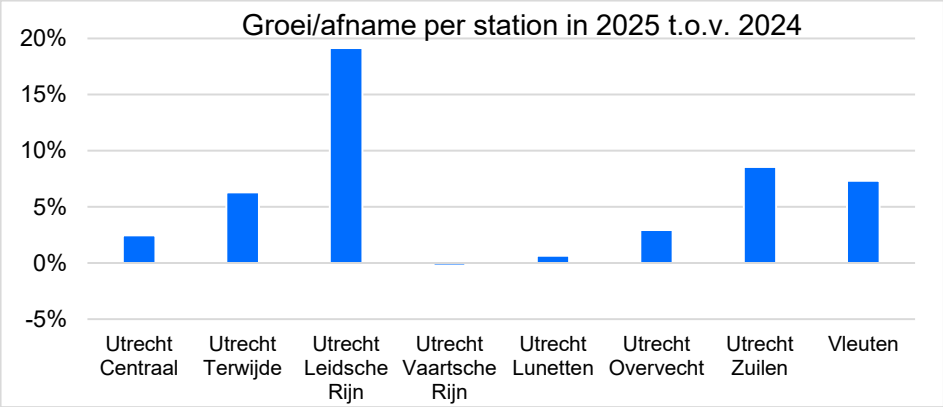
Openbaar Vervoer

39. In-/uitstappers trein per station

In de onderstaande tabel is het aantal in- + uitstappers te zien op een gemiddelde werkdag op de NS-treinstations tot en met 2025. Zoals beschreven in paragraaf 10 zijn de cijfers na 2023 niet helemaal te vergelijken met de jaren ervoor, globaal zijn die 3% te hoog. We laten wel de jaren in de tabel staan om inzicht te geven in de ontwikkeling van de stations. De procentuele groei wordt alleen vanaf 2025 weergegeven.

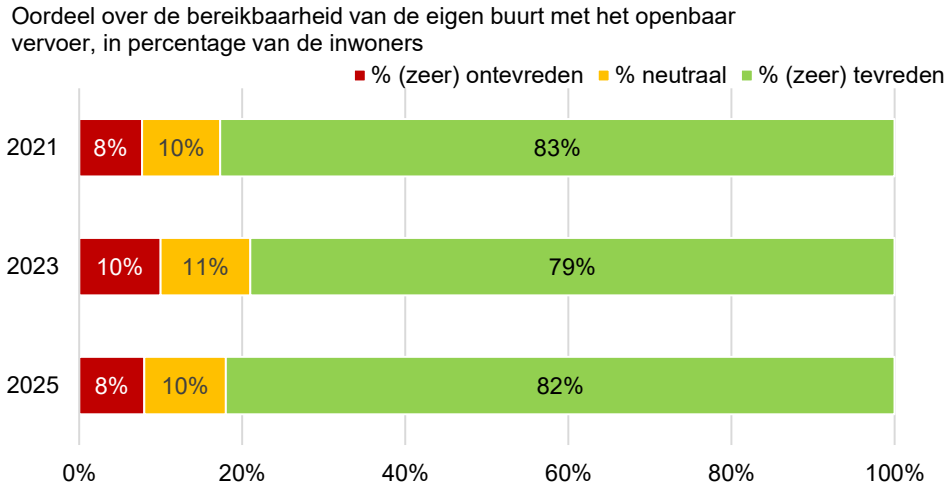
We zien dat na Utrecht Centraal station Vaartsche Rijn en station Overvecht het meest gebruikt worden. Het hardst gegroeid afgelopen jaar is Leidsche Rijn, met 19% en daarmee het afgelopen jaar het station met de grootste stijging van Nederland. Dit komt door ruimtelijke ontwikkeling in de omgeving en extra stoppende treinen. Ook station Zuilen kende een behoorlijke groei met 9%. Wel blijft dit het minst gebruikte station. Stations Lunetten en Vaartsche Rijn kenden geen of nauwelijks groei.

	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Utrecht Centraal	207360	87221	86585	144348	175402	175179	179514
Utrecht Terwijde	4356	1950	1923	3012	3776	3834	4075
Utrecht Leidsche Rijn	4179	1930	1921	3125	4014	4244	5057
Utrecht Vaartsche Rijn	9233	4272	5000	7253	8353	8512	8492
Utrecht Lunetten	3979	1873	1915	2621	3260	3169	3189
Utrecht Overvecht	9098	4229	4577	6472	7496	7145	7354
Utrecht Zuilen	2295	1103	1090	1934	2366	2431	2639
Vleuten	4744	2125	2205	3311	4058	4117	4419



Bron: NS

40. Tevredenheid inwoners openbaar vervoer

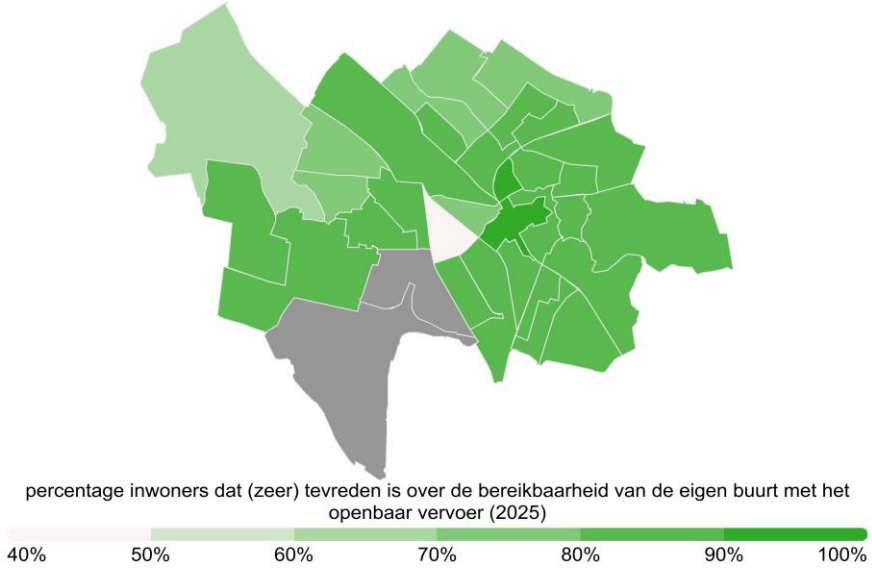


Bron: Inwonersenquête, gemeente Utrecht.

Na een dip in de tevredenheid in 2023 (79% tevreden), is in 2025 82% van de Utrechters tevreden over de ov-bereikbaarheid van hun eigen buurt. In 2021 was dat 83%. 8% van de inwoners is ontevreden.

Openbaar Vervoer

Tevredenheid inwoners openbaar vervoer



Bron: Inwonersenquête, gemeente Utrecht. Rijnenburg en Leidsche Rijn zuid hebben geen waarde door beperkt aantal respondenten.

De tevredenheid verschilt per subwijk.

Het meest tevreden zijn inwoners van Zuid en Binnenstad (beide 87%) en Zuidwest (85%). Zuid valt daarbij op omdat daar de tevredenheid ten opzichte van 2023 het sterkst groeide (79% in 2023). Mogelijk dat het herstel van buslijnen 1 en 8 (die in 2023 bovengemiddeld vaak uitvielen) in 2025 ook zorgt voor het herstel van de tevredenheidscijfers ov-bereikbaarheid.

Bewoners van West zijn het minst tevreden over de ov-bereikbaarheid van hun buurt: 18% van de inwoners is er ontevreden over, terwijl dat stadsbreed 8% is. De ontevredenheid zit vooral in subwijk Oog in Al, Welgelegen: 34% van de inwoners van deze subwijk is ontevreden over de ov-bereikbaarheid van hun buurt (ongeveer evenveel als in 2023).

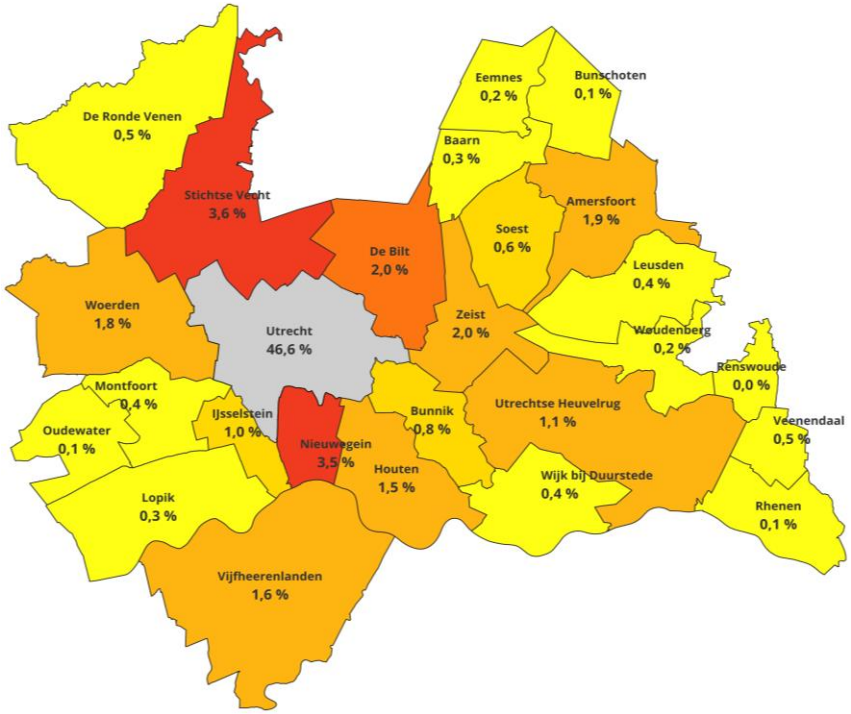
Tot slot zien we ook een relatief grotere ontevredenheid over de ov-bereikbaarheid bij inwoners met een lichamelijke of psychische beperking (11%) en inwoners die niet goed, niet slecht (10%) of slecht (14%) kunnen leven van hun inkomen.

Foto: Tom Janssen

Motorvoertuigen

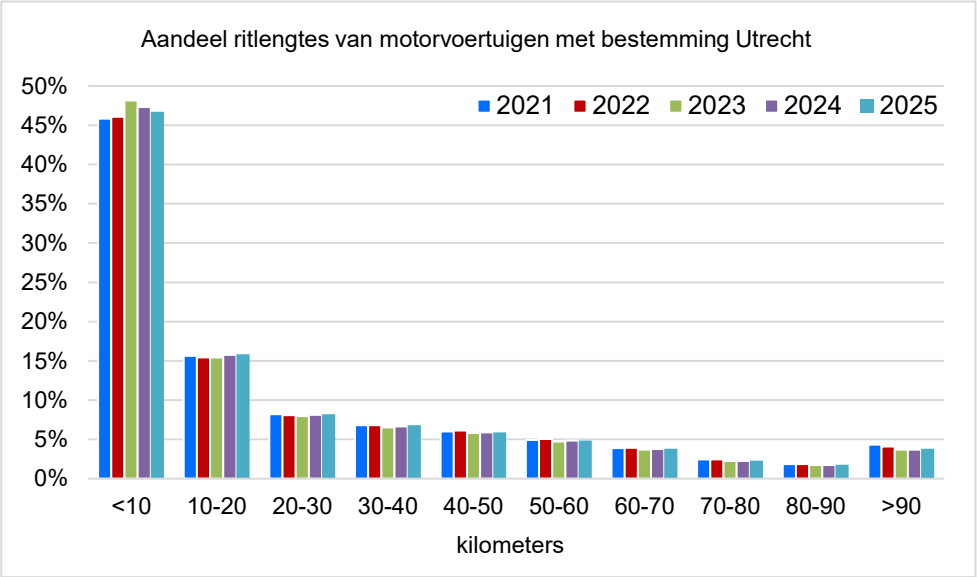
41. Herkomst motorvoertuigen en ritlengtes

Deze indicator geeft inzicht in de herkomst van gemotoriseerd verkeer dat naar Utrecht rijdt. Het mobiliteitsplan zet in op mobiliteitskeuze verandering. Vooral voor korte ritten moet vaker een andere modaliteit dan de auto gekozen worden, waarvoor OV- en fietsverbindingen een goed alternatief moeten zijn. Op basis van floating car data (fcd)* is te achterhalen waar autoverkeer met bestemming gemeente Utrecht vandaan komt. Hiermee kan inzicht verkregen worden in de verplaatsingsafstand en -herkomst. De afbeelding laat zien welk percentage van het totaal aan bestemmingsverkeer, afkomstig is van iedere gemeente in de provincie Utrecht. Dit is inclusief interne ritten, dus ritten met zowel herkomst als bestemming gemeente Utrecht. Bijna de helft van de ritten (47%) zijn interne ritten, hier zoomen we op de volgende pagina meer op in. Verder komt 25% uit overige gemeenten in de provincie en 29% van buiten de provincie. Binnen de provincie hebben met name dichtbij gelegen gemeenten als Stichtse Vecht (3,6%) en Nieuwegein (3,5%) relatief veel verkeer dat naar Utrecht rijdt.



*o.b.v. fcd van sept t/m nov (werkdagen). Bij fcd wordt geen onderscheid gemaakt tussen bewoners en bezoekers. 'Terugritten' van bewoners naar Utrecht zitten hier dus bij. Interne verplaatsingen die uit twee ritten bestaan (heen en terug), tellen mee als twee aparte ritten.

Van alle ritten met de bestemming Utrecht (inclusief interne ritten) is bekeken wat de ritlengte is. De grafiek en tabel hieronder laten zien dat 47% van de ritten korter is dan 10 kilometer en 63% korter dan 20 kilometer. Als we interne ritten niet meenemen, dan is 13% korter dan 10 kilometer en 33% korter dan 20 kilometer. Als we alleen kijken naar de ritten afkomstig uit de overige gemeenten in de provincie Utrecht, dan is 28% korter dan 10 kilometer en 68% korter dan 20 kilometer. De ritlengtes zijn vergelijkbaar met eerdere jaren. De data laat zien dat er afgelopen jaren nog veel autoritten naar Utrecht hebben plaatsgevonden over korte afstanden, zowel vanuit de gemeente Utrecht zelf als vanuit omliggende gemeenten. Hiervoor kunnen de (elektrische) (bak)fiets, speedpedelec en OV alternatieven zijn.



	Herkomst					
	Alle ritten		Alle ritten excl. intern		Provincie excl. intern	
	<10 km	<20 km	<10 km	<20 km	<10 km	<20 km
2021	46%	61%	13%	33%	29%	68%
2022	46%	62%	13%	32%	28%	68%
2023	48%	64%	14%	34%	30%	69%
2024	47%	63%	13%	33%	29%	69%
2025	47%	63%	13%	33%	28%	68%

Bron: TomTom data (fcd) en gemeente Utrecht

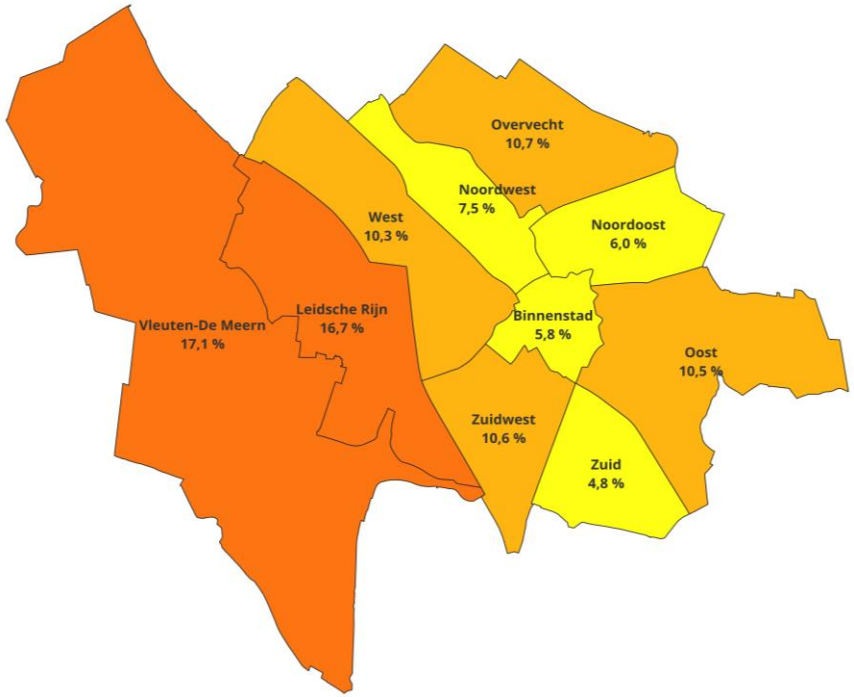
Motorvoertuigen

42. Interne ritten en ritlengtes

Wanneer we o.b.v. fcd naar alle ritten kijken met bestemming gemeente Utrecht, zien we dat 47% de gemeente Utrecht ook als herkomst had. Dit zijn dus interne ritten, ongeacht of deze ritten onderweg deels buiten de gemeente hebben plaatsgevonden. Het gaat om alle ononderbroken verplaatsingen met zowel de herkomst als de bestemming binnen de gemeente Utrecht. Een interne verplaatsing met een heen- en een terugrit, telt dus als twee interne ritten.

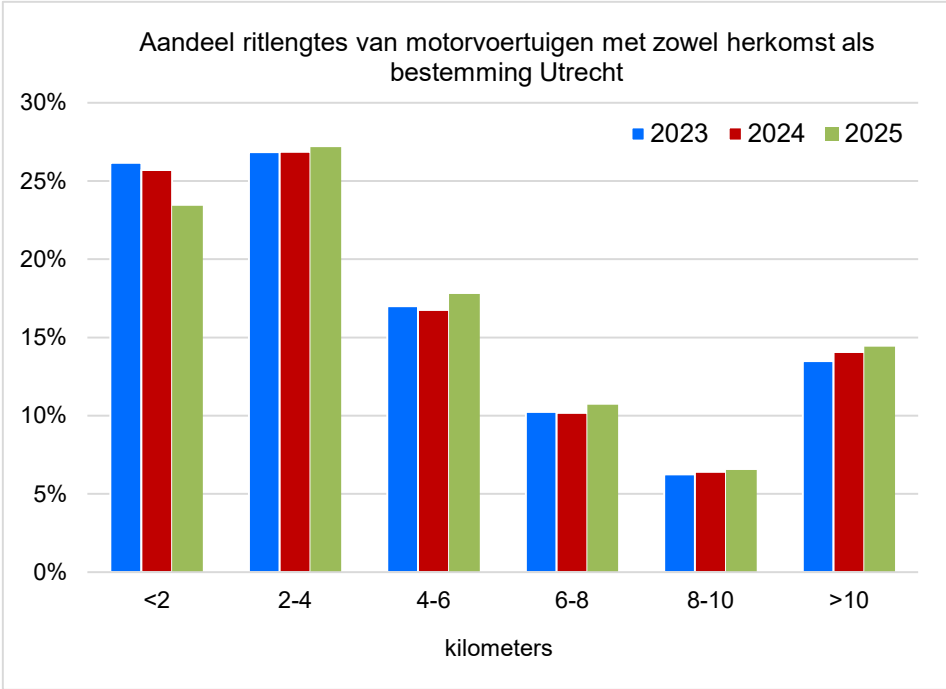
De afbeelding laat zien welk deel van dit interne verkeer uit de verschillende wijken afkomstig is. Dat gaat niet alleen over de inwoners van die wijk, want ook bezoekers van een wijk die een interne rit maken, kunnen in die bezochte wijk een interne rit starten, bv. naar huis. De wijken Zuid, Binnenstad, Noordoost en Noordwest hebben relatief de laagste aandelen van het interne verkeer, met 4,8% tot 7,5%. Vleuten-De Meern en Leidsche Rijn scoren relatief hoog, met 17,1% en 16,7%.

Van alle interne ritten in Utrecht, is 40% een rit die ook binnen de eigen wijk blijft. Dit percentage is het laagst in Zuid (26%) en het hoogst in Vleuten-De Meern (55%).



Van alle interne ritten is bekeken wat de ritlengte is. De grafiek hieronder laat zien dat bijna een kwart van alle interne ritten korter is dan 2 kilometer, 50% korter is dan 4 kilometer, en 86% korter is dan 10 kilometer. De ritlengtes van interne ritten zijn vergelijkbaar voor 2023 en 2024, al lijkt het aandeel ritten korter dan 2 kilometer iets te dalen.

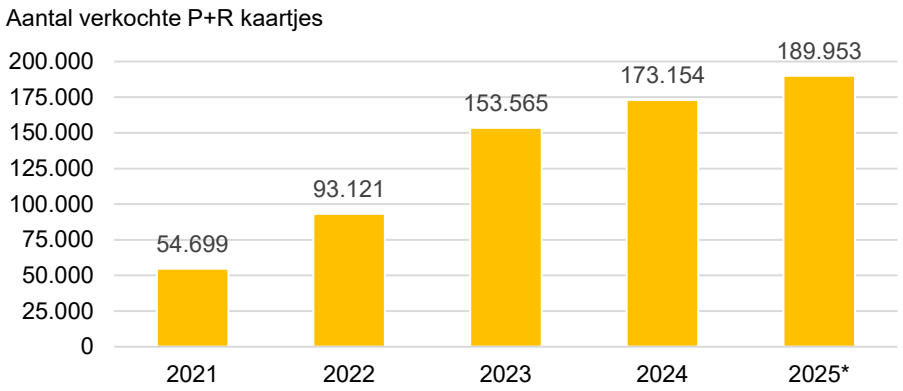
De data laat zien dat er veel korte interne ritten worden gemaakt. Het reismotief van deze ritten is niet bekend, zo kan een deel van de ritten een onderdeel zijn van een langere verplaatsing, waarbij een tussenstop tot een opsplitsing in kortere ritten heeft geleid. Desondanks laten deze cijfers zien dat er nog veel korte autoritten plaatsvinden, die deels ook met een alternatieve, duurzamere vervoersmodaliteit gemaakt hadden kunnen worden.



Bron: TomTom data (fcd) en gemeente Utrecht

Multimodale reis

43. P+R gebruik



Bron: gemeente Utrecht. Reizigers kunnen alleen een P+R kaartje kopen als ze aantoonbaar met het openbaar vervoer naar het centrum zijn gereisd. P+R Berlijnplein was dicht in 2021 tot april 2022, het gebruik van deze P+R in 2022 is niet bekend.

De gemeente Utrecht heeft vier P+R's: Westraven, Papendorp, Berlijnplein en Utrecht Science Park. Het aantal parkeerplekken op deze P+R's is gelijk aan dat van de afgelopen drie jaren (2.694 op werkdagen en 4.755 in het weekend). Bezoekers kunnen parkeren voor €7,50 per dag mits ze (met maximaal vijf personen) met het openbaar vervoer naar het centrum reizen en weer terug. In 2024 betaalden ze hiervoor € 7,00, in 2023 was dit € 6,30 en in 2020 - 2022 kostte het € 6,00.

Na het lage gebruik in de jaren met coronamaatregelen, neemt het P+R gebruik weer toe. In 2025 parkeerden bijna 190.000 automobilisten hun auto op één van de vier P+R's om verder te reizen met het openbaar vervoer*. Dat is 10% meer dan in 2024 en 24% meer dan in 2023.

Het aantal verkochte P+R kaartjes in 2025 per P+R (afgerond op honderdtallen):

- P+R Westraven:	139.200
- Utrecht Science Park:	40.500
- P+R Berlijnplein:	6.400
- P+R Papendorp:	3.900

**Als gevolg van een storing zijn de aantallen gebruikers van Westraven, Papendorp en Berlijnplein in januari-april 2025 niet beschikbaar. Deze aantallen zijn geschat.*

Foto: Tom Philip Janssen

Stap 3: Netwerken op orde

Conclusies

Merendeel inwoners tevreden over lopen

Bijna een derde van de verplaatsingen binnen Utrecht (dus de verplaatsingen die beginnen en eindigen in Utrecht) werd in 2024 op werkdagen lopend gedaan (32%). Op weekenddagen was dat iets meer, 35%. Vier op de vijf Utrechters zijn tevreden over de looproute naar de supermarkt (80%). 10% is hierover juist niet tevreden.
Het aantal gewonde voetgangers dat zorg krijgt van ambulancepersoneel neemt in 2025 na de stijging in de vorige jaren af. In 2025 kregen 272 gewonde voetgangers zorg van ambulancepersoneel. Dat zijn er 8% minder dan in 2024, maar nog 17% meer dan in 2022. De meeste voetgangers raakten gewond bij een eenzijdig ongeval (bijvoorbeeld door te struikelen). Dit onderstreept het belang van aantrekkelijke, veilige voorzieningen voor voetgangers.

Bijna de helft van de verplaatsingen binnen Utrecht met de fiets

De fiets is de meest gebruikte vervoerwijze voor verplaatsingen binnen Utrecht. In 2024 werd 49% van deze verplaatsingen met de fiets gedaan.
Het aantal fietsslachtoffers neemt af. In 2025 kregen 819 fietsslachtoffers (gewone en elektrische fiets) zorg van ambulancepersoneel. Dat zijn er 10 minder dan in 2024 (-1%) en 183 minder dan in 2022 (-18%). Van deze 819 slachtoffers zaten er tenminste 202 op een elektrische fiets. Het aantal slachtoffers op een elektrische fiets neemt sinds 2022 toe. In 2025 raakten er 28 meer gewond dan een jaar eerder (+3%) en 106 meer dan in 2022 (+110%). De meeste fietsslachtoffers ontstaan door een ongeval met een andere verkeersdeelnemer (46%), gevolgd door eenzijdige ongevallen (43%). De overige 11% ontstaat door een botsing met een obstakel.

Relatief meer treinreizigers op andere stations dan Utrecht Centraal

Op werkdagen werd in 2024 ruim één op de drie verplaatsingen van en naar Utrecht met het openbaar vervoer afgelegd (36%). Bij verplaatsingen binnen Utrecht is het aandeel openbaar vervoer veel lager (5%).
Na een dip in 2023 die waarschijnlijk het gevolg was van een afgeschaalde en onbetrouwbare uitvoering van de dienstregeling is in 2025 82% van de inwoners tevreden over de bereikbaarheid van de eigen buurt met het openbaar vervoer.
In 2025 reisden relatief meer treinreizigers via andere stations dan Utrecht Centraal: 84% van alle treinreizigers in Utrecht stapten in of uit op Utrecht Centraal (in 2015 was dit 89%). Dit daagt bij aan het spreiden van de drukte over de stations. Station Leidsche Rijn is het sterkst gegroeid (+19% in 2025) en heeft de grootste groei van Nederland, door ruimtelijke ontwikkelingen en een uitbreiding van de treindienstregeling.

Veel korte autoritten met bestemming Utrecht

Van alle autoritten met bestemming Utrecht is 47% korter dan 10 kilometer, 63% is korter dan 20 kilometer. De ritlengtes zijn vergelijkbaar met eerdere jaren. Hiervoor kunnen de (elektrische) (bak)fiets, speedpedelec en OV alternatieven zijn.

Waar 47% van de autoritten naar Utrecht een interne rit is, is dat bij OV-verplaatsingen 36%. Verder komt 25% van de autoritten uit andere gemeenten binnen de provincie Utrecht, bij OV-verplaatsingen is dat 19%. OV-verplaatsingen naar Utrecht komen relatief vaker uit overige provincies (45%) dan autoverplaatsingen (29%). Ook bij verplaatsingen naar Utrecht vanuit de provincie is dit patroon zichtbaar; bij autoverplaatsingen zien we relatief veel verplaatsingen van/naar nabijgelegen gemeenten zoals Stichtse Vecht (3,6%) en Nieuwegein (3,5%), terwijl we bij OV-verplaatsingen vooral reisrelaties zien met gemeenten met goede OV-verbindingen, zoals Amersfoort (3,4%) en Nieuwegein (2,4%). Nieuwegein valt dus op met zowel relatief veel auto- als OV-verplaatsingen naar Utrecht.

P+R gebruik toegenomen

In 2025 parkeerden bijna 190.000 automobilisten hun auto op één van de vier P+R's om verder te reizen met het openbaar vervoer (aantallen Westraven, Papendorp en Berlijnplein januari-april 2025 geschat). Dat is 10% meer dan in 2024 en 24% meer dan in 2023. Dit draagt bij aan het doel om het aantal autoverplaatsingen niet te laten toenemen.

Stap 4. Slim parkeren

Inleiding

De stad groeit hard. Er is niet genoeg ruimte om het autogebruik mee te laten groeien. Lopen, fietsen en openbaar vervoer nemen minder ruimte in beslag dan de auto. Ruimte die we kunnen gebruiken voor groen en plekken om te spelen.

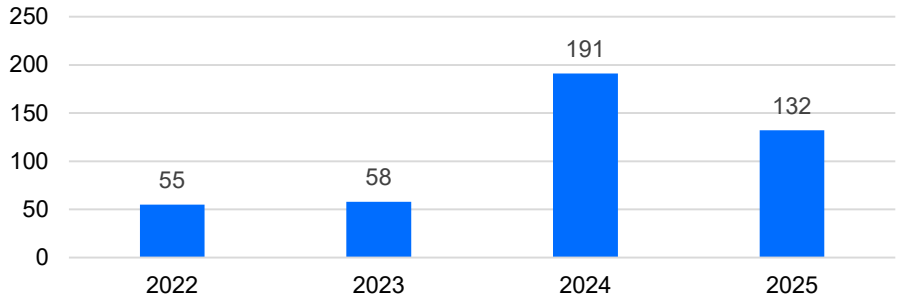
Het weghalen van parkeerplaatsen en het toevoegen van mogelijkheden om fietsen te stallen helpen het aantal auto’s in de stad te beperken en stimuleren het gebruik van de fiets. In grote delen van de stad is behoefte aan meer fietsparkeerruimte.
Invoering betaald parkeren helpt bovendien om parkeeroverlast te verminderen en moedigt het gebruik van duurzame alternatieven voor de auto aan. Als het aantal auto’s op straat niet toeneemt, blijft er meer ruimte over. Bijvoorbeeld voor groen, ontspannen, spelen en duurzaam vervoer zoals wandelen, fietsen en deelvervoer. Ook neemt de drukte op de weg niet toe en verbetert de kwaliteit van de lucht. Het geld dat we ophalen met betaald parkeren, investeren we in een groene en leefbare stad.

In dit hoofdstuk staan cijfers over het aantal parkeerplekken voor auto's en fietsen, de autoparkeerdruk, het aantal verwijderde gevaarlijk en te lang gestalde fietsen en cijfers over de tevredenheid over parkeren en stallen.

Autoparkeren

44. Autoparkeerplaatsen

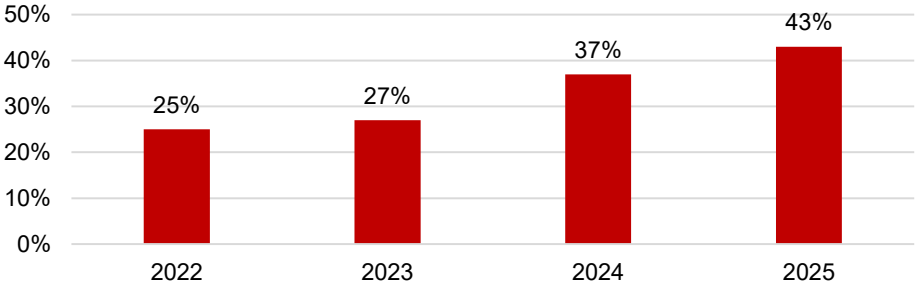
Aantal opgeheven parkeerplaatsen



Bron: Gemeente Utrecht.

Er zijn in 2025 ter bevordering van de leefbaarheid 132 autoparkeerplaatsen opgeheven: 78 in de binnenstad en 54 in de rest van de stad.
In 2022 waren dit 55 parkeerplekken, in 2023 waren het er 58 en in 2024 191. Vergeleken met 2023 (55 opgeheven plaatsen) en 2023 (58 opgeheven plaatsen) zijn er meer plekken opgeheven. Veel parkeerplekken die voor 2025 gereserveerd waren, zijn doorgeschoven naar 2026. Dit komt doordat het opheffen van parkeerplaatsen afhankelijk is van bewonersinitiatieven en de voortgang van projecten.

Aandeel betaalde autoparkeerplaatsen

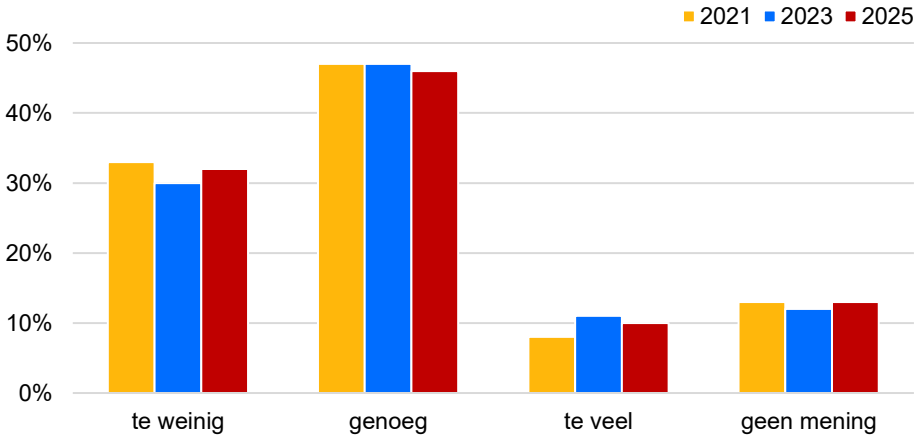


Bron: Gemeente Utrecht.

De ambitie is dat in 2034 in de hele gemeente betaald moet worden voor het parkeren van een auto op straat, dus 100% in het jaar 2034. Eind 2025 was 43% van het parkeerareaal betaald, 6 procentpunten meer dan in 2024.

45. Tevredenheid aantal autoparkeerplekken in de buurt

Oordeel over het aantal autoparkeerplekken op straat in de buurt van de eigen woning



Bron: Inwonersenquête, gemeente Utrecht.

46% van de Utrechters vindt dat er precies genoeg autoparkeerplekken op straat zijn in de buurt van de eigen woning. Dat is vergelijkbaar met 2023 en 2021 (47%).

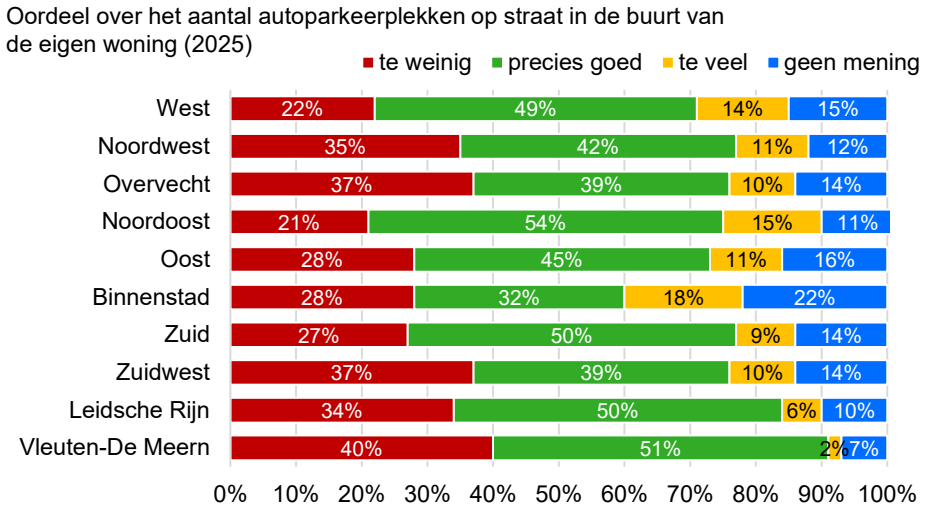
10% van de Utrechters vindt dat er te veel autoparkeerplekken zijn en 32% vindt het te weinig. 13% van de inwoners heeft hier geen mening over of weet het niet.

Vergeleken met twee jaar geleden vinden meer Utrechters het aantal parkeerplekken in de eigen buurt te weinig (30% in 2023). Vergeleken met vier jaar eerder is er juist een kleine afname (33% in 2021).

Door het uitbreiden van betaald parkeren groeide het aantal betaalde parkeerplaatsen op straat in 2024 met 6.853 tot 47.862 plaatsen. Het gaat om parkeerplaatsen waar eerder niet betaald hoefde te worden en nu wel. Hiermee heffen we parkeerbelasting op 32% van het totale aantal parkeerplaatsen.

Autoparkeren

Tevredenheid aantal autoparkeerplekken in de buurt



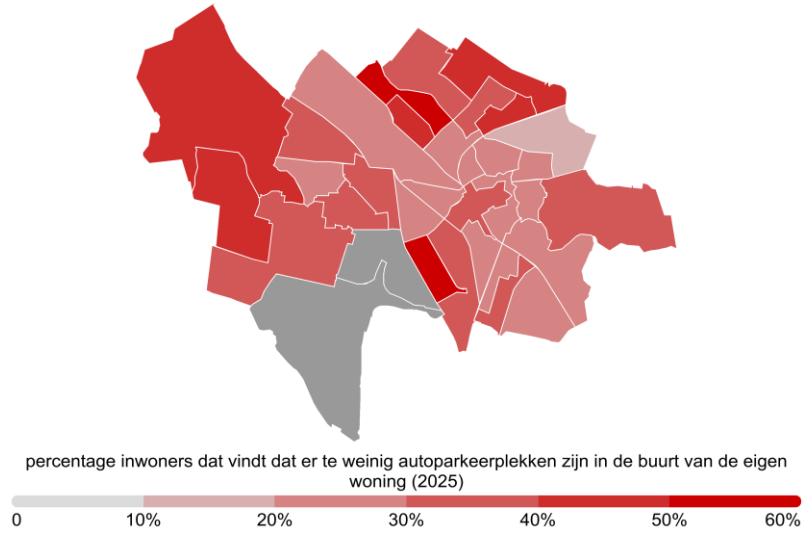
Bron: Inwonersenquête, gemeente Utrecht.

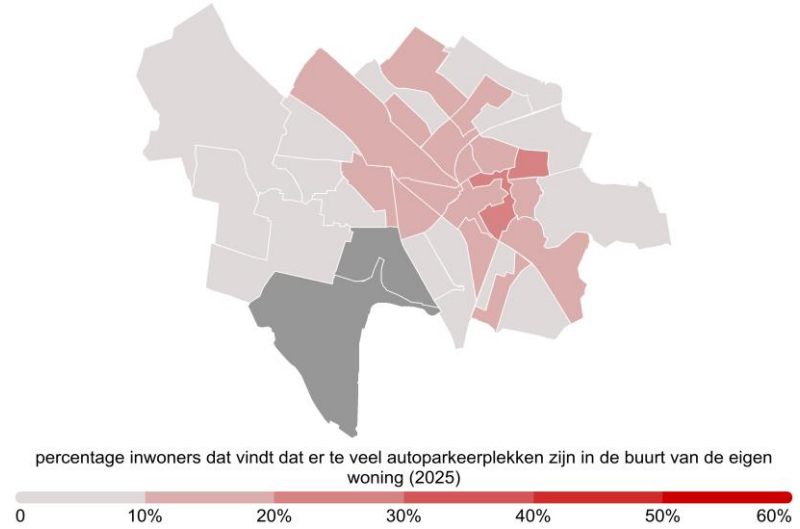
Het oordeel over het aantal autoparkeerplekken verschilt per wijk. In alle wijken is het aandeel inwoners dat het aantal parkeerplekken precies goed vindt het grootst, gevolgd door het aandeel dat vindt dat er te weinig plekken zijn.

Bewoners van Binnenstad (18%), Noordoost (15%) en West (14%) vinden het aantal parkeerplaatsen relatief vaak ‘te veel’. In Vleuten-De Meern (40% - in deze wijk is het autobezit het grootst), Zuidwest (37%) en Overvecht (37%) vinden juist relatief veel inwoners dat er te weinig autoparkeerplekken zijn in de eigen buurt.
In Noordoost en Binnenstad neemt het aandeel inwoners dat vindt dat er teveel parkeerplekken in de buurt zijn sinds 2021 toe.
In Noordwest en Overvecht neemt het aandeel inwoners dat vindt dat er te weinig parkeerplekken in de buurt zijn sinds 2021 toe. In deze gebieden wordt nog betaald parkeren ingevoerd.

Subwijken met relatief veel inwoners die het aantal parkeerplekken ‘te weinig’ vinden, zijn Kanaleneiland (51%, in Kanaleneiland noord is betaald parkeren ingevoerd na deze meting) en Zuilen-noord en -oost (beide 51%, een deel van Zuilen wordt betaald parkeren in november 2026). In beide subwijken is dit aandeel gegroeid.

Inwoners van Binnenstad, Noordoost en West vinden het aantal parkeerplaatsen relatief vaak ‘te veel’, vooral in Wittevrouwen, Zeeheldenbuurt (23%) en Binnenstad woongebied (20%).





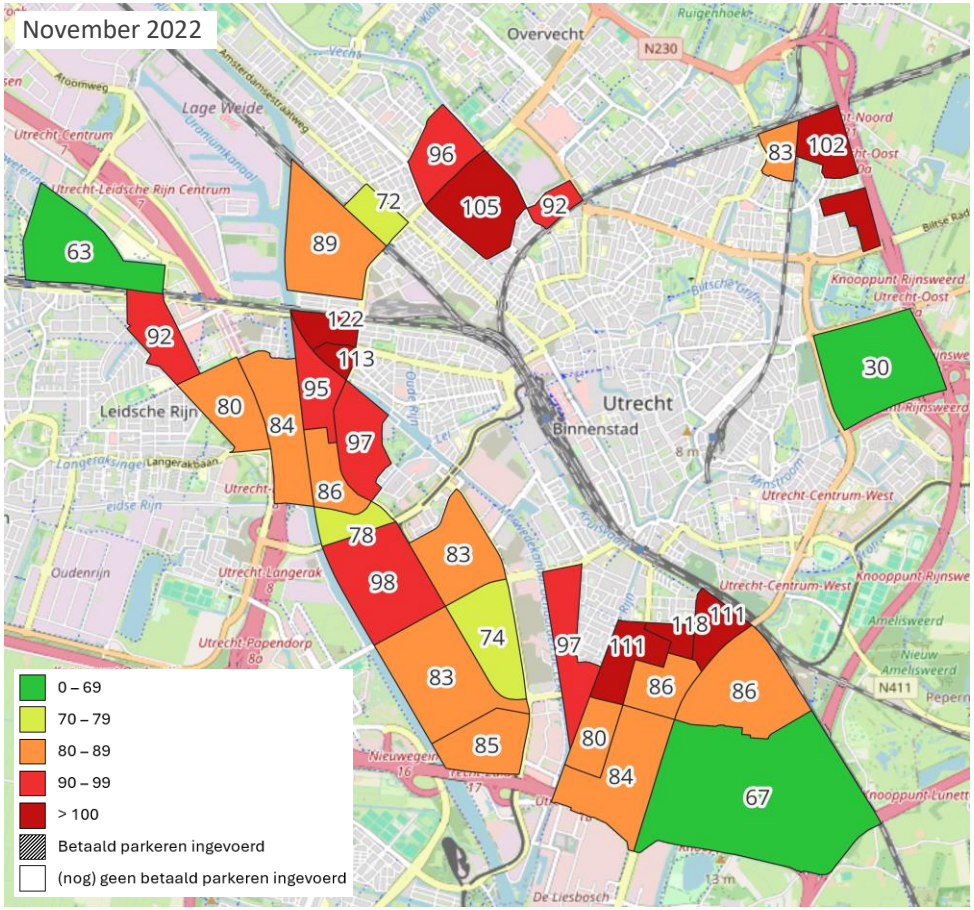
Bron: Onderzoek & Advies, gemeente Utrecht, Inwonersenquête 2025. Rijnenburg en Leidsche Rijn zuid hebben geen waarde door beperkt aantal respondenten.

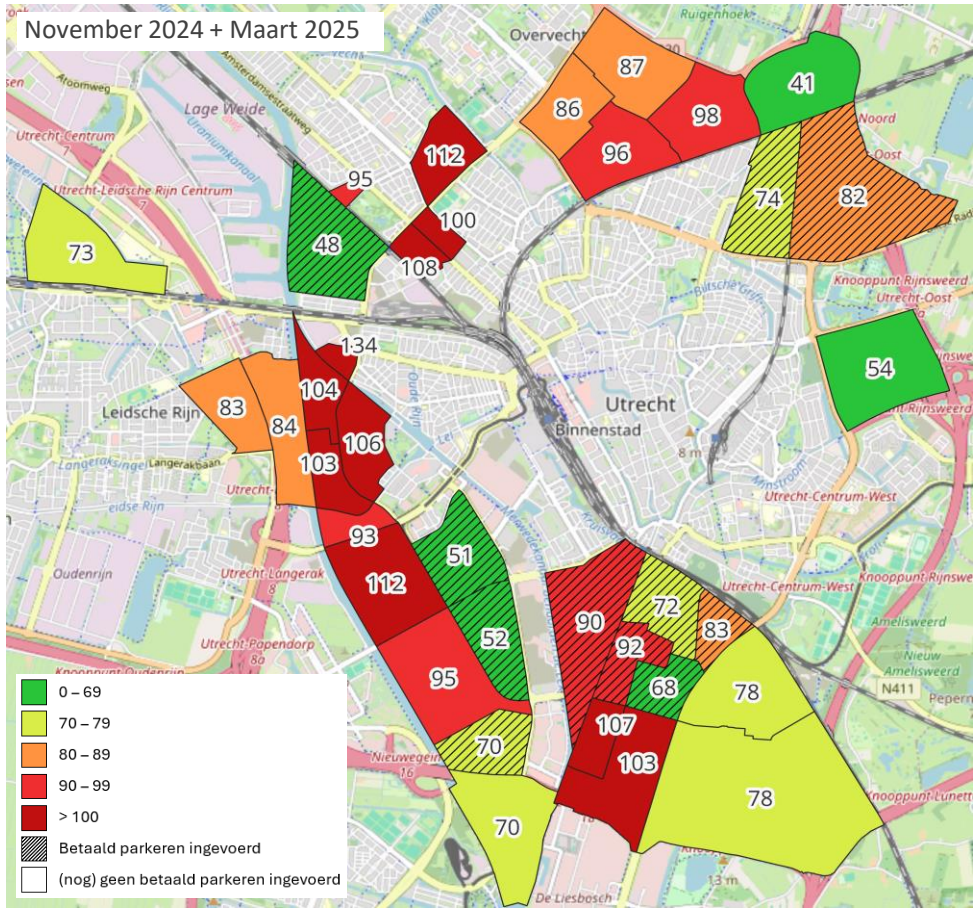
Autoparkeren

46. Autoparkeerdruk

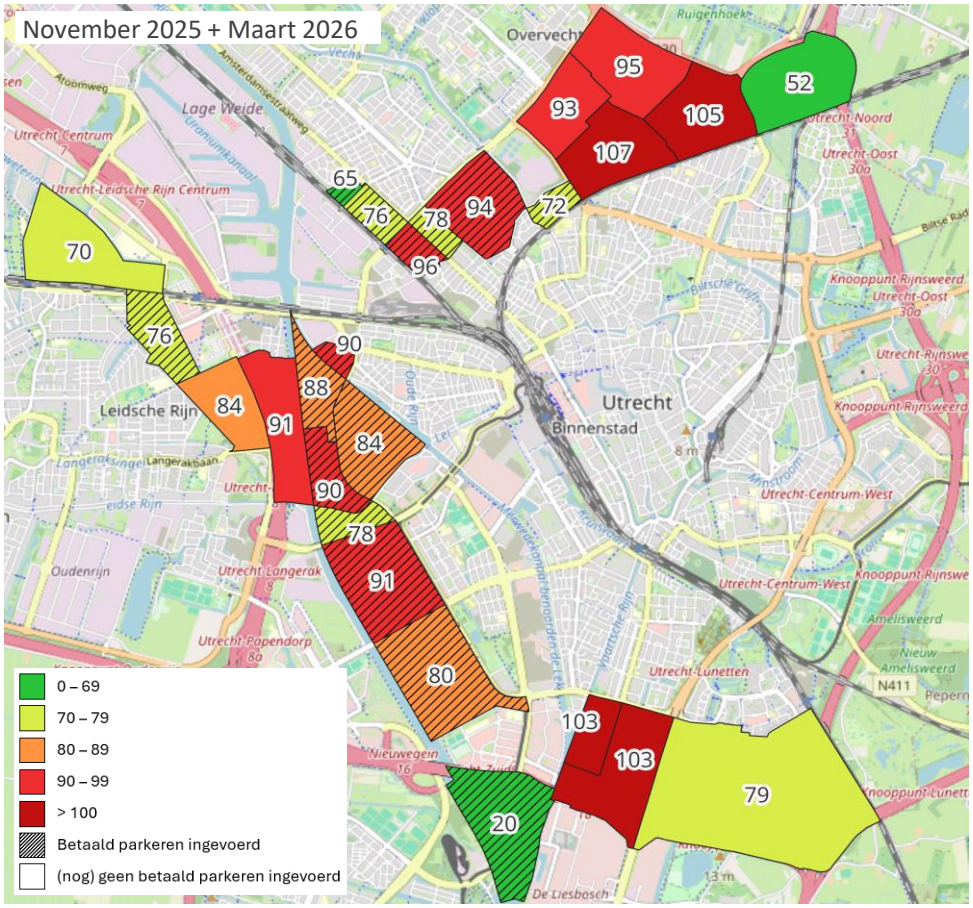
De openbare ruimte in Utrecht is schaars en geparkeerde auto's nemen veel ruimte in. Betaald parkeren vermindert parkeeroverlast en moedigt duurzame andere keuzes voor de auto aan. Als het aantal auto's op straat niet toeneemt, blijft er meer ruimte over. Bijvoorbeeld voor groen, ontspannen, spelen en duurzaam vervoer zoals wandelen, fietsen en deelvervoer. In een groot deel van Utrecht moeten automobilisten al betalen voor het parkeren. Tot en met 2034 breiden we stapsgewijs betaald parkeren uit naar de hele gemeente. De effecten van de invoering van betaald parkeren meten we onder andere door parkeerdrukmetingen uit te voeren. De parkeerdruk is de verhouding tussen het aantal geparkeerde voertuigen en het aantal beschikbare parkeerplekken. Dit doen we in ieder geval voor en na de invoering van betaald parkeren.

De parkeerdrukmetingen voor en na invoering betaald parkeren, staan hieronder op drie kaarten weergegeven (zie ook de volgende pagina). De getoonde parkeerdruk is het percentage dat hoort bij het drukste meetmoment. De gebieden zonder arcering zijn de gebieden die op dat moment (nog) niet betaald waren, de gebieden met arcering zijn dat op dat moment wel. De belangrijkste resultaten zijn op de volgende pagina toegelicht.





Autoparkeren

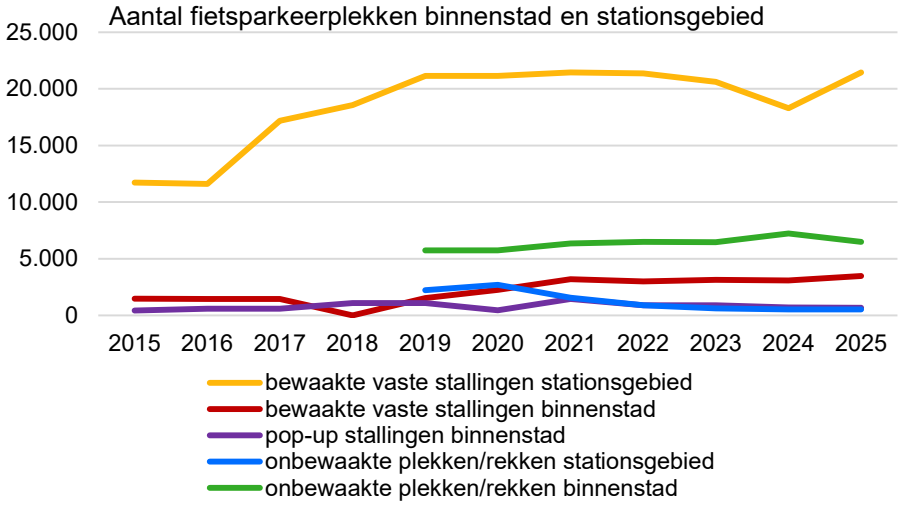


De drie voorgaande kaarten laten zien dat in alle gebieden waar betaald parkeren is ingevoerd, de gemeten parkeerdruk lager is dan in de laatste meting voor de invoering van betaald parkeren. In de subbuurt Schaepmanplein e.o. is vlak voor de invoering in mei 2025 geen meting gedaan, hier is de parkeerdruk gestegen ten opzichte van november 2022. Andersom stijgt de parkeerdruk vaak in de gebieden die grenzen aan gebieden waar net betaald parkeren is ingevoerd, dat heet het waterbedeffect. Dit is bijvoorbeeld zichtbaar in Kanaleneiland-Noord en -Zuid (98 -> 112 en 83 -> 95), nadat er in Transwijk in mei 2024 betaald parkeren is ingevoerd. Na de invoering van betaald parkeren in Kanaleneiland-Noord (november 2025) en -Zuid (mei 2025) daalde de parkeerdruk weer naar 91 en 80.

Het effect van invoering betaald parkeren op de parkeerdruk is alleen te bepalen in gebieden waar een parkeerdrukmeting heeft plaatsgevonden voor het waterbedeffect (dus niet grenzend aan een gebied met betaald parkeren), en waar intussen betaald parkeren is ingevoerd. Ook moeten de meetgebieden gelijk aan elkaar zijn. Dat is nu in 8 gebieden het geval. In 6 daarvan is het effect dat de parkeerdruk is gedaald: Kanaleneiland-Zuid: 83 -> 80, Kanaleneiland-Noord: 98 -> 91, Halve Maan Noord: 95 -> 88, Woonboulevard: 85 -> 70, Nieuw Hoograven Noord: 86 -> 68 en Oud Hoograven Noord: 111 -> 92. In 2 gebieden nam de parkeerdruk netto toe: Schaepmanplein e.o.: 72 -> 76 en Halve Maan Zuid: 86 -> 90. Het effect van invoering betaald parkeren op de parkeerdruk lijkt dus positief te zijn. Wel zijn er meer factoren van invloed op de parkeerdruk in een buurt dan alleen het invoeren van betaald parkeren. Er worden bijvoorbeeld parkeerplaatsen opgeheven voor groen, verkeersveiligheid of herinrichtingen. Ook bouwontwikkelingen kunnen van invloed zijn op de parkeerdruk. We blijven de parkeerdruk de komende jaren volgen.

Fietsparkeerplekken

47. Aantal stallingsplekken

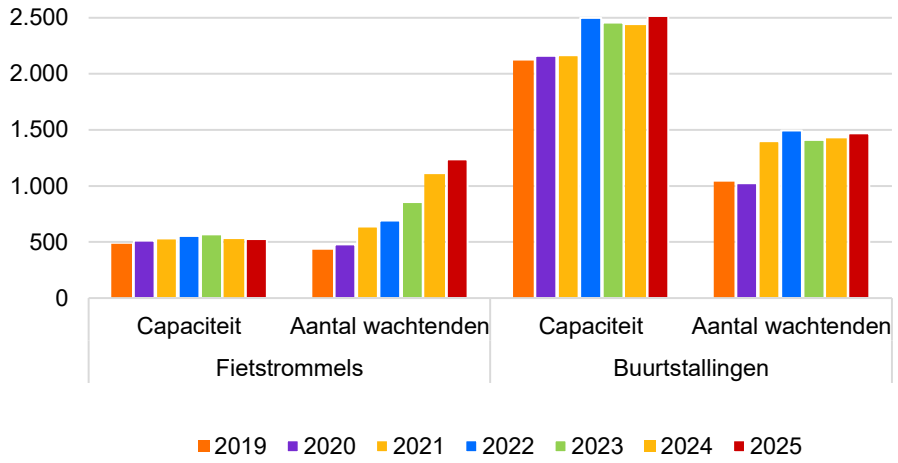


Bron: gemeente Utrecht. Als gevolg van een nieuwe meetmethode zijn er kleine afwijkingen in de aantallen ten opzichte van eerdere jaren.

In 2025 bieden de bewaakte fietsenstallingen in de binnenstad (excl. stationsgebied) ruimte aan ongeveer 3.500 fietsen. Op straat zijn er in de binnenstad ongeveer 7.200 plekken. Daarnaast zijn er maximaal 660 zogenaamde pop-up plekken. Deze worden alleen beschikbaar gesteld op momenten van piekdrukte. Het aantal plekken dat wordt neergezet, is afhankelijk van de hoeveelheid bezoekers.

In de bewaakte fietsenstallingen in het stationsgebied zijn ongeveer 21.500 plekken, in 2024 waren er tijdelijk minder plekken omdat de Jaarbeursplein- én Sijpesteijnstalling in het laatste kwartaal van 2024 gesloten waren. In 2025 zijn deze twee weer open. Op straat zijn er in 2025 circa 500 plekken in het stationsgebied. In eerdere jaren zijn met de invoering van het fietsparkeerverbod nabij het station en voldoende plekken in de bewaakte stallingen een aantal plekken weggehaald.

48. Capaciteit en wachtlijst buurtstallingen en fietstrommels



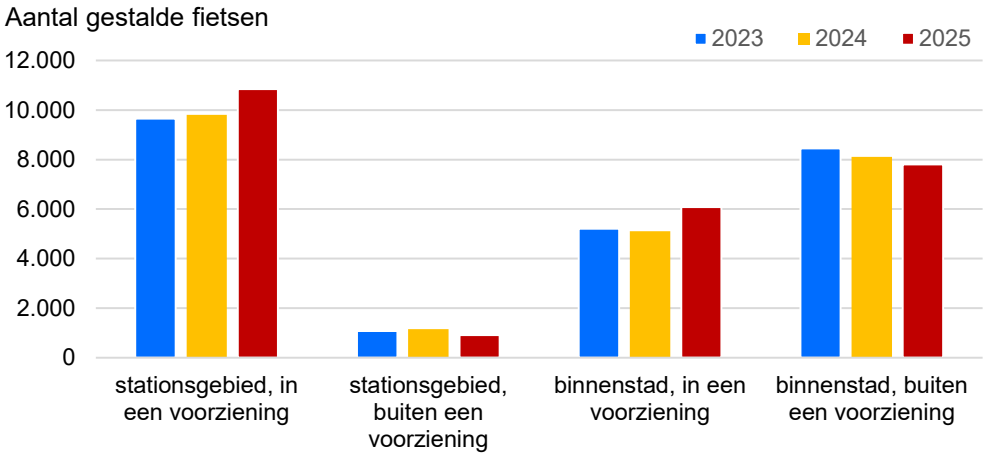
Bron: Veiligstallen.nl - CROW, betreft cijfers van december.

Buurtbewoners die zelf geen plek hebben om hun fiets veilig te stallen, kunnen tegen betaling een plaats huren in één van de 40 buurtstallingen of 123 fietstrommels. Eind 2025 waren er 527 plekken in fietstrommels (evenveel als een jaar eerder) en 2.566 plekken in buurtstallingen (130 meer dan een jaar eerder).

Voor veel van deze stallingen is er een wachtlijst. Inwoners kunnen zich gratis registreren voor deze wachtlijst. De wachtlijst voor de fietstrommels is in 2025 toegenomen met 12%. Eind 2025 stonden er 1.237 bewoners op de wachtlijst voor een plek in een fietstrommel, daarmee is de wachtlijst langer dan eerdere jaren. De toename komt door de toename van bewoners met een elektrische fiets die hun fiets in een trommel willen stallen en door extra communicatie over de trommels. De wachtlijst voor de buurtstallingen is ook toegenomen. Eind 2025 waren er 1.468 wachtenden, 3% meer dan eind 2024. We zoeken actief naar betaalbare en beschikbare locaties waar we buurtstallingen kunnen plaatsen. Buurtstallingen plaatsen we in buurten waar veel fietsen op straat worden geparkeerd. Een locatie vinden is meestal niet eenvoudig. Bewoners die in hun buurt een buurtstalling willen en daarvoor een geschikte locatie weten, kunnen een voorstel doen. De gemeente toetst deze op de geschiktheid van de locatie (zoals grootte, indeling van de ruimte, toegankelijkheid) en financiële haalbaarheid.

Fietsparkeerplekken

49. Aantal gestalde fietsen



Bron: gemeente Utrecht. Het betreft het gemiddeld aantal fietsen dat binnen en buiten een voorziening gestald staat in de binnenstad en het stationsgebied op 14 meetmomenten in juni en november van een jaar. In een voorziening betekent in dit geval in een inpandige stalling, een pop up stalling of een klem/rek/vak op straat.

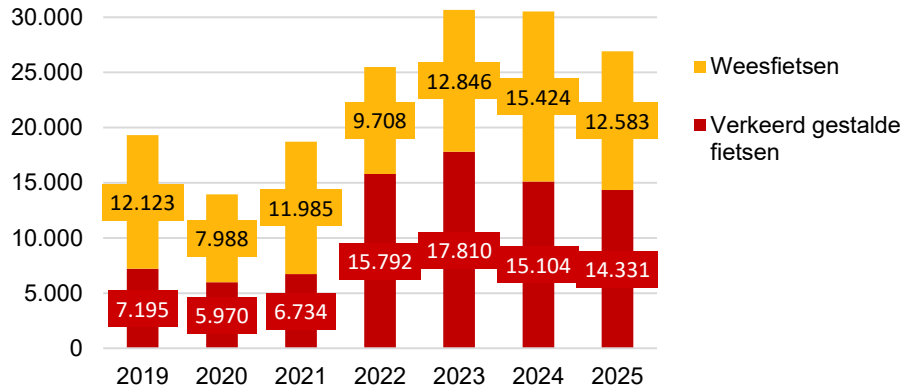
In 2025 stonden er op de meetmomenten gemiddeld bijna 13.900 fietsen gestald in de binnenstad (in én buiten de voorzieningen samen). Dat zijn er 670 meer dan in 2024 (+5%) en 210 meer dan in 2023 (+2%). Hiervan staan er meer buiten een klem/rek/vak op straat (56%) dan in een stalling of klem/rek/vak (44%). De binnenstad heeft te weinig faciliteiten, met name op piekmomenten staan er veel fietsen buiten een voorziening. In 2025 hebben we daarom 820 extra plekken gerealiseerd in de binnenstad. Het aantal fietsen dat buiten een klem/rek/vak op straat gestald staat, is afgenomen en het aantal dat in een voorziening staat toegenomen. Dit draagt bij aan een meer aantrekkelijke openbare ruimte. Ook hebben we in meerdere stallingen plekken gerealiseerd voor fietsen voor mensen met een fysieke beperking. Hiermee is de toegankelijkheid van de stallingen toegenomen.

In het stationsgebied stonden op de meetmomenten in 2025 gemiddeld ruim 11.750 fietsen gestald. Dat zijn er bijna 800 meer dan in 2024 (+7%) en ruim 1.000 meer dan in 2023 (+9%). In het stationsgebied staan verreweg de meeste fietsen in een voorziening (92%). Net als in de binnenstad is het aantal fietsen dat in een voorziening gestald staat toegenomen en het aantal buiten een voorziening afgenomen.

Foto: Tom Janssen

Fietsparkeerplekken

50. Aantal verwijderde verkeerd gestalde fietsen en weesfietsen



Bron: Handhavingsverslag VTH, Gemeente Utrecht.

Fietsen die verkeerd gestald staan, kunnen gevaarlijke situaties opleveren of overlast veroorzaken. We verwijderen de gevaarlijk gestalde fietsen, vooral bij blindengeleidestroken, nooduitgangen en -routes. Ook verwijderen we fietsen die op een gereserveerde parkeerplek staan voor bijvoorbeeld mensen met een fysieke beperking of taxi's. Waar een fietsparkeerverbod geldt (bijvoorbeeld rondom het Centraal Station) verwijderen we fietsen die niet op of in een fietsparkeerplek staan. Minimaal twee keer per jaar verwijderen we tijdens opruimacties fietsen die te lang op straat staan (weesfietsen) om stallingsruimte vrij te maken.

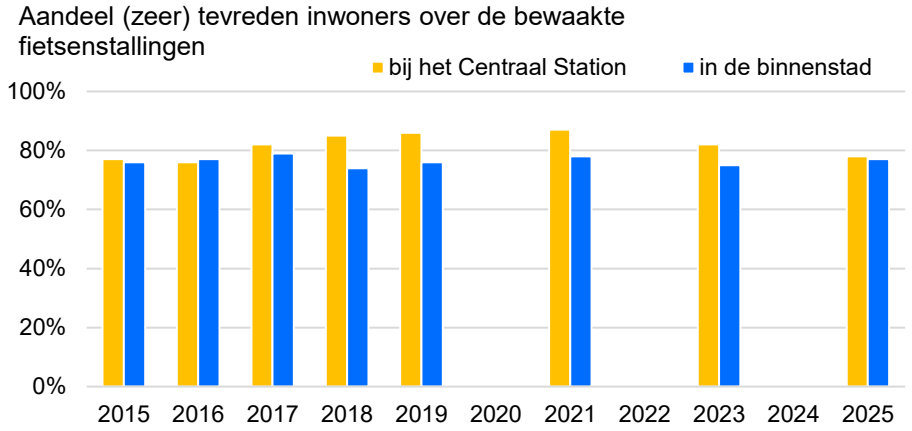
De regels die in de voorgaande jaren veranderd zijn (zoals fietsparkeerverbod rondom het Centraal Station in 2023 en uitbreiding van dit gebied met de Hollandse Toren en de Vlaamse Toren in 2024) lijken beter bekend te zijn bij fietsparkeerders. We hebben in 2025 in totaal 14.331 verkeerd gestalde fietsen verwijderd. Dit zijn er minder dan in de drie jaren ervoor.

In 2025 hebben we 12.583 weesfietsen verwijderd, ook minder dan in 2024 en 2023, meer dan in de jaren ervoor.

Verwijderde fietsen worden een paar weken bewaard in het fietsdepot. Tegen betaling van € 26,50- kan de eigenaar van de fiets zijn/haar fiets ophalen.

Handhavingsverslag VTH, gemeente Utrecht

51. Tevredenheid fietsparkeren



Bron: Inwonersenquête, Onderzoek & Advies, gemeente Utrecht. Deze enquête houden we sinds 2019 elke twee jaar.

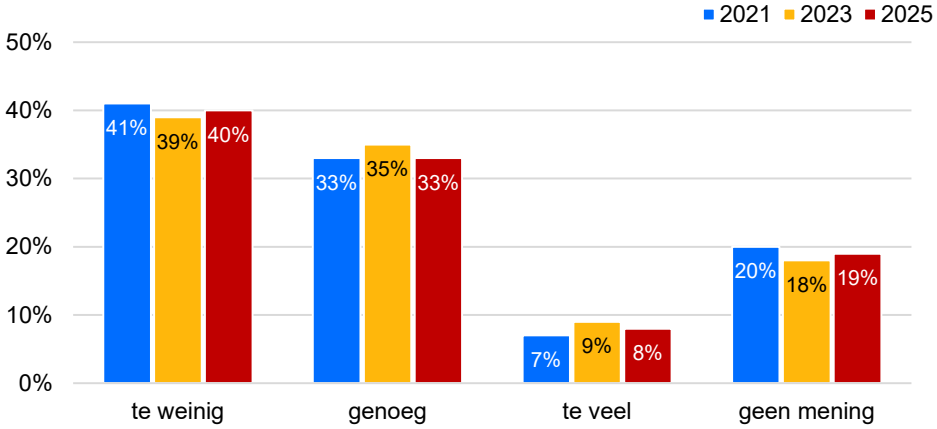
Ruim drie kwart van de Utrechters (78%) is in 2025 tevreden over de bewaakte fietsenstallingen bij Utrecht Centraal Station. Sinds 2019 neemt de tevredenheid af. Mogelijk heeft de tijdelijke sluiting van de stalling aan de Van Sijpesteijnkade geresulteerd in een lagere tevredenheid. Ook was begin 2025 de Jaarbeurspleinstalling dicht. We werken plannen uit voor nieuwe gebouwde fietsenstallingen (Jaarbeurspleingebouw, Dubbele Knoopstalling en Vaartsche Rijn).

Ook ruim drie kwart van de Utrechters (77%) is in 2025 tevreden over de bewaakte fietsenstallingen in de binnenstad exclusief het station. Vergeleken met 2023 is er een kleine stijging (+ 2 procentpunt). Sinds 2015 schommelt de tevredenheid tussen 74% en 79%.

Fietsparkeerplekken

Tevredenheid fietsparkeren

Oordeel over het aantal fietsparkeerplekken op straat in de buurt van de eigen woning

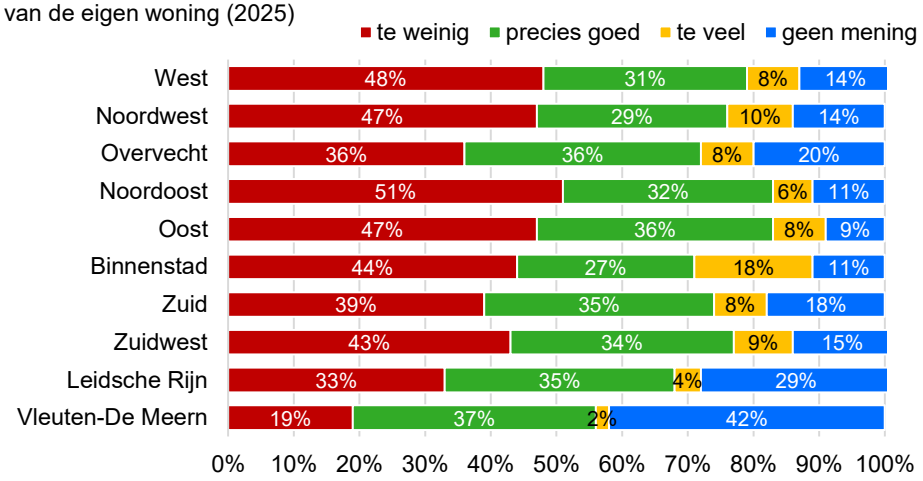


Bron: Inwonersenquête, Onderzoek & Advies, gemeente Utrecht. Deze enquête houden we elke twee jaar.

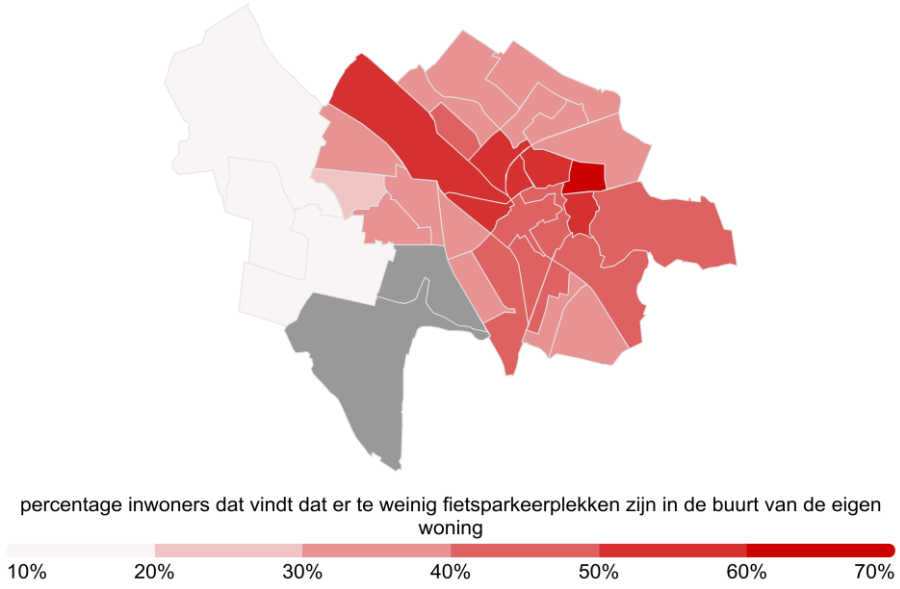
40% van de Utrechters vindt in 2025 dat er te weinig fietsparkeerplekken zijn in de buurt van de eigen woning. Dat is vergelijkbaar met 2023 (39%) en 2021 (41%). Een derde vindt het aantal plekken precies goed. Het aandeel dat vindt dat er teveel plekken zijn, is kleiner (8%). Bijna één op de vijf Utrechters heeft geen mening over het aantal fietsparkeerplekken in de buurt van de woning.

Het oordeel over het aantal fietsparkeerplekken op de stoep in de buurt van de eigen woning verschilt per wijk.
Bewoners van de gebieden ten noorden van het centrum en de wijk West (uitgezonderd Oog in Al, Welgeleden) vinden meer dan gemiddeld dat er te weinig fietsparkeerplekken in de buurt van hun woning zijn. Net als in 2021 en 2023 vinden bewoners van de subwijk Wittevrouwen, Zeeheldenbuurt (63% in 2025) het vaakst dat er te weinig plekken zijn.
In de wijk Binnenstad (18%) vinden relatief veel inwoners dat er te veel fietsparkeerplekken zijn.
In Vleuten-De Meern en Leidsche Rijn is het aandeel inwoners dat het aantal fietsparkeerplekken te weinig vindt, het kleinst. In deze wijken heeft een relatief groot deel van de bewoners geen mening over het aantal fietsparkeerplekken op de stoep.

Oordeel over het aantal fietsparkeerplekken op de stoep in de buurt van de eigen woning (2025)



Bron: Inwonersenquête, Onderzoek & Advies, gemeente Utrecht.



Stap 4: Slim parkeren

Conclusies

Toename aantal gestalde fietsen in een voorziening

De binnenstad heeft te weinig faciliteiten voor fietsparkeren, met name op piekmomenten staan er veel fietsen buiten een voorziening. In 2025 hebben we daarom 820 extra plekken gerealiseerd in de binnenstad. Het aantal fietsen dat buiten een klem/rek/vak op straat gestald staat, is afgenomen en het aantal dat in een voorziening staat toegenomen. Dit draagt bij aan een meer aantrekkelijke openbare ruimte.
Ruim drie kwart van de Utrechters is in 2025 tevreden over de bewaakte fietsenstallingen bij Utrecht Centraal Station. De tevredenheid is afgenomen, mogelijk hebben de tijdelijke sluiting van de stalling aan de Van Sijpesteijnkade en van de Jaarbeurspleinstalling de tevredenheid verminderd. Ook ruim drie kwart van de Utrechters is in 2025 tevreden over de bewaakte fietsenstallingen in de binnenstad, iets meer dan in 2023.

Toename wachtlijsten fietstrommels en buurtstallingen

Trommels en buurtstallingen bieden bewoners plekken om hun fiets te stallen. Er zijn ruim 2.500 plekken in buurtstallingen (130 meer dan een jaar eerder) en ruim 500 in trommels (gelijk gebleven). De wachtlijsten voor een plek zijn toegenomen naar ongeveer 1.240 wachtenden op een plek in een fietstrommel en ongeveer 1.470 wachtenden op een plek in een buurtstalling. Met de toename van het aantal elektrische fietsen neemt de vraag naar een plek in een fietstrommel toe.

Minder verkeerd gestalde fietsen verwijderd

Fietsen die verkeerd gestald staan, kunnen gevaarlijke situaties opleveren of overlast veroorzaken. In 2025 hebben we ongeveer 14.300 verkeerd gestalde fietsen verwijderd, dat zijn er minder dan de drie voorgaande jaren. Mensen weten waarschijnlijk steeds beter waar ze wel en niet hun fiets kunnen stallen op straat. Ook hebben we ongeveer 15.600 te lang gestalde weesfietsen verwijderd, ook minder dan in 2023 en 2024, maar meer dan in de jaren ervoor.

Toename betaald parkeren op straat

De ambitie is dat in 2034 in de hele gemeente betaald moet worden voor het parkeren van een auto op straat. Eind 2025 was 43% van het parkeerareaal betaald, 6 procentpunten meer dan in 2024.

Meer ruimte door weghalen parkeerplaatsen

Er zijn in 2025 ter bevordering van de leefbaarheid 132 autoparkeerplaatsen opgeheven: Sinds 2022 zijn 436 parkeerplaatsen (waarvan 132 in 2025) omgezet in ruimte voor bijvoorbeeld fietsparkeerplaatsen, groen en verblijf. Dit draagt bij aan de leefbaarheid van de stad.

Afname parkeerdruk in betaald parkeren gebieden, toename aan randen

In de gebieden waar betaald parkeren is ingevoerd, is de parkeerdruk na invoering lager dan tijdens de meting ervoor. Wel neemt de parkeerdruk vaak toe in de aangrenzende gebieden waar nog geen betaald parkeren geldt: het waterbedeffect. Zodra in deze gebieden ook betaald parkeren wordt ingevoerd, wordt deze stijging teniet gedaan. Het effect van invoering betaald parkeren op de parkeerdruk kunnen we bepalen in gebieden waar ook een parkeerdrukmeting heeft plaatsgevonden vóórdat het waterbedeffect optrad. Op dit moment hebben we dit voor acht gebieden in beeld: in zes van deze gebieden is het effect dat de parkeerdruk is gedaald, in twee gebieden is een kleine toename te zien. Op basis van deze bevindingen is er vooralsnog sprake van een overwegend positief effect op de parkeerdruk.

Behoefte aan meer parkeerplekken voor de fiets in de buurt

40% van de Utrechters vindt in 2025 dat er te weinig fietsparkeerplekken zijn in de buurt van de eigen woning. Dat is vergelijkbaar met 2023 (39%) en 2021 (41%). Een derde vindt het aantal plekken precies goed. Het aandeel dat vindt dat er teveel plekken zijn, is kleiner (8%).

Bijna de helft Utrechters tevreden over aantal autoparkeerplekken op straat in de buurt van eigen woning

46% van de Utrechters vindt dat er precies genoeg autoparkeerplekken op straat zijn in de buurt van de eigen woning. Dat is vergelijkbaar met 2023 en 2021 (47%). 10% van de Utrechters vindt dat er te veel autoparkeerplekken zijn en 32% vindt dit te weinig.

Vergeleken met twee jaar geleden vinden meer Utrechters het aantal parkeerplekken in de eigen buurt te weinig (30% in 2023). Vergeleken met vier jaar eerder is er juist een kleine afname (33% in 2021).

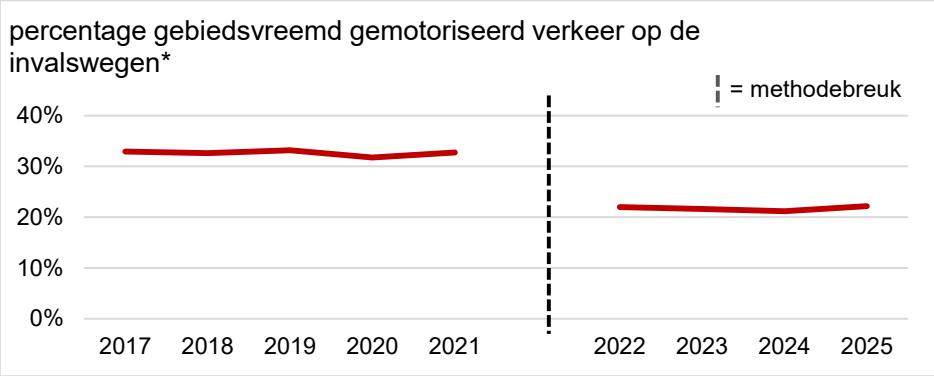
Stap 5. Slim sturen

Inleiding

Met Slim sturen willen we duurzame mobiliteitsvormen zoals de fiets, lopen en het openbaar vervoer prioriteren. Ook wordt verkeersmanagement ingezet om autoverkeer over de gewenste routes te verdelen en daarmee overlast van autoverkeer te beperken. In dit hoofdstuk volgen we daarvoor de hoeveelheid gebiedsvreemd verkeer. Dit geeft inzicht in of het lukt om autoverkeer naar de gewenste (invals)routes te geleiden.

Gebiedsvreemd verkeer

52. Gebiedsvreemd gemotoriseerd verkeer

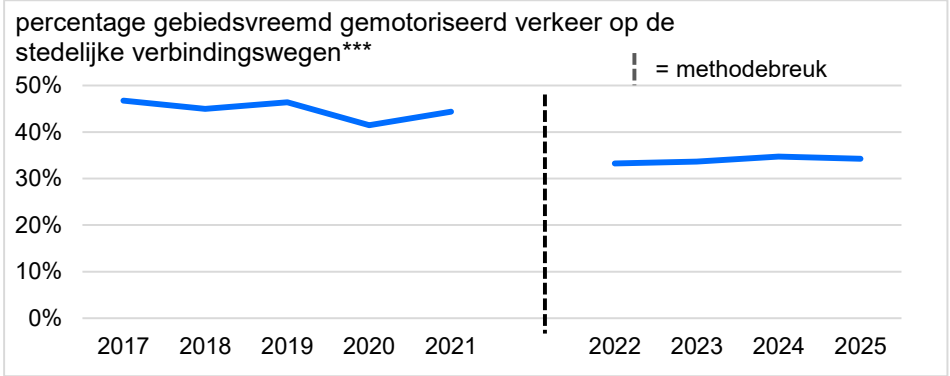


Bron: Gemeente Utrecht.

Op basis van floating car data (dit zijn gegevens op basis van onder meer navigatiesystemen en apps die via gps de locatie volgen van voertuigen) is een beeld te krijgen welk deel van het verkeer over de invalswegen rijdt zonder een bestemming te hebben in het aanliggende gebied**. Op deze manier kan gevolgd worden of de komende jaren steeds meer verkeer de juiste invalsweg kiest. Vanaf 2022 zijn gegevens beschikbaar uit een nieuwe bron die een realistischer beeld geeft. De uitkomsten zijn daardoor niet te vergelijken met de jaren voor 2022.

Uit de gegevens volgt dat de verschillen tussen de jaren klein zijn. In 2025 zien we een toename van 1% t.o.v. 2024. De grafiek laat zien dat het percentage eigenlijk sinds 2022 al schommelt rond de 22%.
Op de Einsteindreef, Biltse Rading zien we kleine afnames, wegen waar vorig jaar juist toenames zichtbaar waren door wegwerkzaamheden elders in de stad. Op de Vleutensebaan en Martin Luther Kinglaan nam het gebiedsvreemde verkeer juist toe, net als op de Amsterdamsestraatweg. Op deze wegen zagen we vorig jaar juist afnames, ook door de wegwerkzaamheden. Op de A28 zien we 5% toename. Deze heeft waarschijnlijk verband met filevorming op de A27, waardoor meer verkeer een route door de stad kiest.

* Dit betreft de Martin Luther Kinglaan, Europalaan, Waterlinieweg, de A28 binnen de gemeentegrens, Biltse Rading, Darwindreef, Moldaudreef, Einsteindreef, Franciscusdreef, Amsterdamsestraatweg en Vleutensebaan.
**Er zit een onzekerheid in floating car data, doordat het maar een beperkt gedeelte van het totaal aan voertuigen betreft.



Bron: Gemeente Utrecht.

Op de verbindingswegen zien we in 2025 een kleine afname van 0,5%. Ook hier geldt dat we niet kunnen vergelijken met de jaren voor 2022 door een nieuwe meetmethode. In de jaren ervoor zien we dat er geen stijgende of dalende trend zichtbaar was en dat is na 2022 ook niet het geval. Sinds 2022 schommelt het percentage rond de 34%

Met name op de Spinozaweg en de Waterlinieweg in zuidelijke richting (circa 55%) wordt veel gebiedsvreemd verkeer gemeten (50%). Wel was op Spinozaweg afgelopen jaar een afname te zien van 4%. Op de Kardinaal de Jongweg en de Socrateslaan liggen de percentages veel lager, rond de 20-25%. Afgelopen jaar was er met name op de Kardinaal de Jongweg een afname te zien, veroorzaakt door verschillende wegwerkzaamheden aan de westkant van de stad in 2024 waardoor er toen een juist een toename was doordat het verkeer andere routekeuzes maakte.

*** Dit betreft de Socrateslaan, Waterlinieweg, Spinozaweg en Kardinaal de Jongweg.

Stap 5: Slim sturen

Conclusies

Gebiedsvreemd gemotoriseerd neemt niet af

Door aanpassing van de meetmethode kunnen we de aandelen gebiedsvreemd verkeer in 2022 tot en met 2025 niet één op één vergelijken met de jaren ervoor.

In de jaren voor 2022 zien we op de invalswegen weinig verandering, het aandeel is vrij constant. Dat beeld zien we ook in de jaren 2022 - 2025. Het ene jaar neemt het iets toe en het andere jaar weer iets af.

Het gebiedsvreemde verkeer op de stedelijke verbindingswegen is licht afgenomen in 2025. Maar ook hiervoor geldt dat we sinds de start van de metingen geen significante stijging of daling zien. Het percentage gebiedsvreemd verkeer op deze wegen blijft dus nagenoeg constant.

Created with an evaluation copy of Aspose.Words. To remove all limitations, you can use Free Temporary License
https://products.aspose.com/words/temporary-license/

Commissie Leefomgeving

Dossiernummer	5462
Vergaderdatum	10 september 2026
Agendapunt	3.2
Titel	Tuinwijkroute in breder perspectief

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Leefomgeving	**10 september 2026**

Evaluation Only. Created with Aspose.Words. Copyright 2003-2026 Aspose Pty Ltd.

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

Gemeente Utrecht

Aan de gemeenteraad

Behandeld door	F. Schuurman	**Datum**	8 mei 2026
E-mail	tuinwijkroute@utrecht.nl	**Kenmerk**	34131378
Type brief	Voortgangsbrief	**Onderwerp**	Vaststelling Voorlopig Ontwerp Herinrichting Tuinwijkroute
Bijlage(n)	2	**Beleidsveld**	Mobiliteit

Geachte leden van de raad,

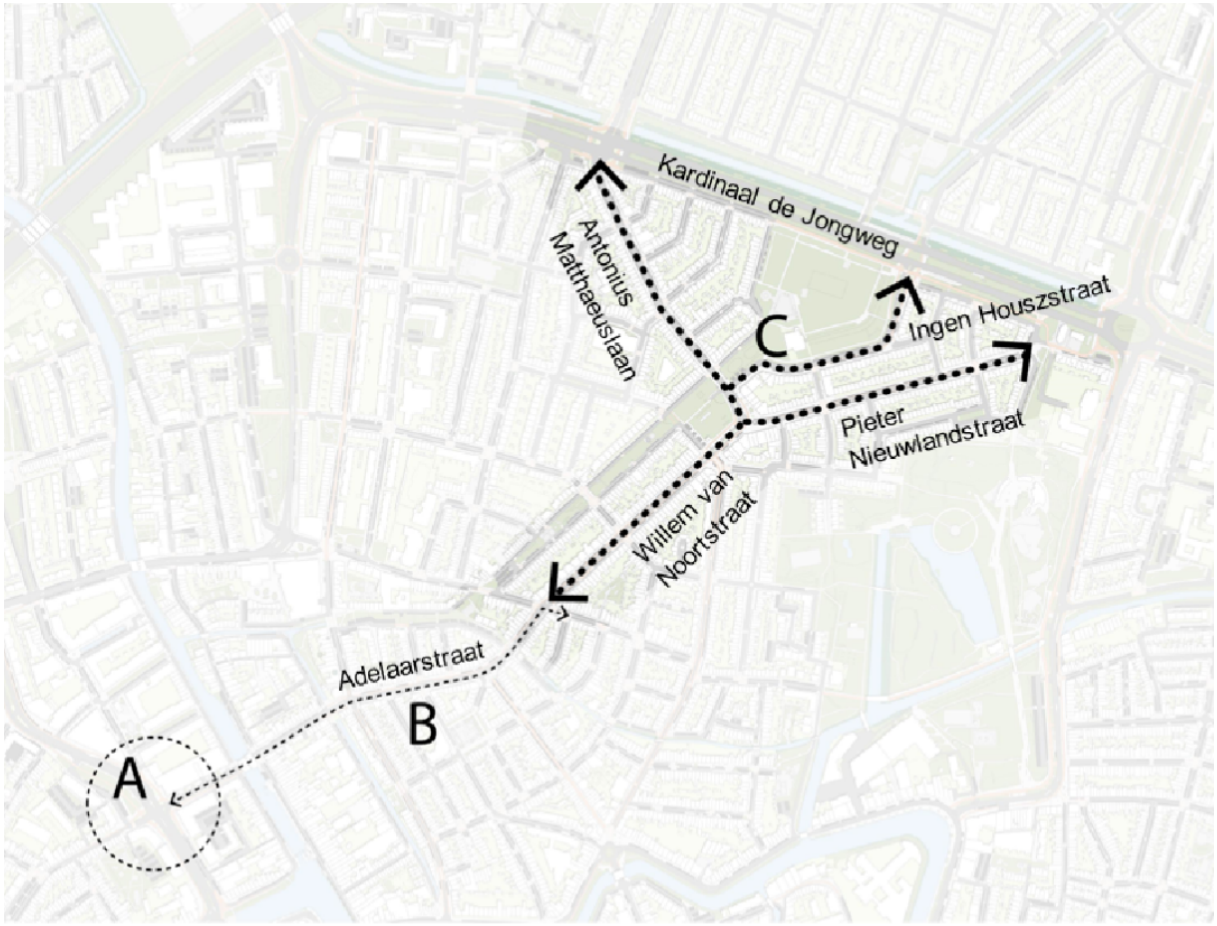
Onlangs hebben wij het Voorlopig Ontwerp (VO) voor de herinrichting van de Tuinwijkroute vastgesteld. Het VO is een uitwerking van het IPvE/FO dat we in mei 2025 hebben vastgesteld en het concept VO dat we in januari 2026 hebben gedeeld met de omgeving en waarover wij uw raad hebben geïnformeerd.

Alle straten op de Tuinwijkroute worden fietsstraten met meer ruimte voor groen en parkeerplekken voor fietsen. We vervangen het asfalt en op de busroute zorgen we ook voor een stevige onderlaag van de weg. We maken van het Willem van Noortplein weer een echt plein door het asfalt te vervangen door klinkers en het beter te verbinden met het plantsoen. Ook nemen we maatregelen om de omgeving aan te passen op het veranderende klimaat. Op verschillende plekken vervangen we het riool en/of voegen we een apart riool voor regenwater toe. We maken ook meer plantvakken zodat er meer regenwater kan worden opgevangen. We voegen ca. 3200m2 groen toe en planten 33 nieuwe bomen.
Het project is behandeld in de raadscommissie van 25 september 2025 en de raadsvergadering van 20 november 2025. We hebben u eerder geïnformeerd via de Raadsbrief Reactiemogelijkheid Voorlopig Ontwerp Tuinwijkroute over de afhandeling van toezegging ID 1056. Naar aanleiding daarvan zijn in het ontwerp extra snelheidsremmende maatregelen opgenomen in de vorm van verkeersplateaus op de Willem van Noorstraat en de Antonius Matthaeuslaan en verkeerdrempels op de Ingen Houszstraat en Pieter Nieuwlandstraat. Er was ook aandacht voor de oversteekbaarheid van de rijbaan op het Willem van Noortplein. Mede naar aanleiding hiervan leggen we het Willem van Noortplein verhoogd aan en gebruiken we klinkers op het plein in plaats van asfalt, zodat fietsers en automobilisten afremmen voordat ze het plein op komen. Ook passen we een bredere middenstrook van 1 meter toe op het plein, zodat voetgangers een rustpunt hebben tussen de twee rijstroken.

Schets van de Willem van Noortstraat nu en het nieuwe ontwerp.

Alternatief voorstel
In april is door de fietsersbond en een aantal omwonenden een alternatief voorstel voor de Tuinwijkroute aan uw raad aangeboden. In het voorstel pleiten de indieners onder andere voor een smallere rijbaan, meer middeneilanden, een verspringende wegas en het weglaten van verkeersgeen verkeersdrempels en -plateaus. Ook pleiten de indieners voor meer groen en voor een andere laad- en loslocatie op het Willem van Noortplein. De gepresenteerde voorstellen bevatten alternatieve inrichtingsmogelijkheden die bij ons bekend zijn en zijn betrokken bij de uitwerking van het ontwerp. Hierbij is echter gebleken dat deze alternatieven onvoldoende passen binnen de randvoorwaarden voor verkeersveiligheid en de beschikbare ruimte. Om die reden is gekozen voor het vastgestelde ontwerp, dat het beste aansluit bij de mogelijkheden, eisen en ambities voor de straten van de Tuinwijkroute. Op 4 juni vindt een raadsinformatiebijeenkomst plaats over de Tuinwijkroute.

Aanleiding
In het Mobiliteitsplan 2040 hebben we de ambitie beschreven om de leefbaarheid te verbeteren in een aantal straten in Tuinwijk. We zijn hier al enige tijd mee aan de slag. Sinds 2023 is het niet meer mogelijk om vanaf de Oudenoord de Kaatstraat op te rijden (zie kaart, deel A), waardoor er minder doorgaand verkeer door Tuinwijk heen rijdt. We maken nu ook de plannen voor de herinrichting van de Kaatstraat en de Adelaarstraat (deel B) als onderdeel van de ‘Fietsroute om de Noord’. De Tuinwijkroute (deel C) sluit aan op deze straten. Met de Tuinwijkroute bedoelen we de volgende straten: Willem van Noortstraat, Willem van Noortplein, Antonius Matthaeuslaan, Pieter Nieuwlandstraat, Ingen Houszstraat (deel C).



Wijzigingen ontwerp
In het concept VO waren de belangrijkste wijzigingen ten opzichte van het IPvE/FO als volgt:

- Alle aanvragen voor het verwisselen van groen en parkeerplekken voor auto's en fietsen zijn beoordeeld op of er ruimte voor was en waar het kon is het ontwerp aangepast;
- De inrichting van het Willem van Noortplantsoen en het Willem van Noortplein is aangepast met nieuwe plekken voor oversteken, looppaden, groen en parkeerplekken voor fietsen;
- Er zijn extra maatregelen toegevoegd om de snelheid te verlagen;
- De bushalte Willem van Noortstraat (stad uit) is verplaatst naar de Adelaarstraat. Op de plek
- van de bushalte maken we ruimte voor het parkeren van auto's en fietsen. We hebben u hier eerder over geïnformeerd via de Raadsbrief Wijziging Uitvoeringsprogramma 30 km en wijziging in haltenetwerk fietsroute om de Noord (7 jan 2026);
- We voegen een apart riool voor regenwater toe op de Ingen Houszstraat, waarmee we de omgeving klimaatbestendiger maken;
- In de Pieter Nieuwlandstraat zijn op de locaties van 18 bomen in het FO nu ‘nader in te vullen groenvakken’ ingetekend. Voor deze locaties geldt dat er nog nader onderzoek nodig is om te bepalen of er voldoende ruimte in de ondergrond is om bomen te planten.

Naar aanleiding van reacties van Utrechters (Samen stad maken) hebben we ten opzichte van het concept VO dat we in januari hebben gedeeld de volgende wijzigingen aangebracht in het ontwerp:

- Er komen twee extra bankjes in het Willem van Noortplantsoen;
- In de strook met parkeerplaatsen en bomen is ruimte gemaakt voor mogelijke terrasuitbreiding op de grens van het Willem van Noortplein en de Willem van Noortstraat;
- Een aantal parkeerplekken voor fietsen is verschoven, zodat het beter aansluit bij de wensen van bewoners over drukke parkeerlocaties, zoals studentenhuizen;
- We verschuiven twee laadplekken voor auto’s in de Pieter Nieuwlandstraat, zodat de laadpalen beter over de straat zijn verdeeld;

- Er komt een extra gehandicaptenparkeerplaats voor bewoners van één adres in de Willem van Noortstraat;
- Op de Antonius Matthaeuslaan maken we ter hoogte van nr. 27 en 29. meer ruimte voor verblijven door een parkeerplaats op te schuiven en de ruimte rond de boom te vergroten.

Samen stad maken
Ongeveer 100 mensen hebben gereageerd op het Voorlopig Ontwerp (VO) voor de Tuinwijkroute. Zij hebben gereageerd per mail, via DenkMee of via een formulier op de inloopbijeenkomst van 3 februari. Veel mensen zijn positief over de fietsstraten, de nieuwe inrichting van het Willem van Noortplein en meer groen. Ook blijkt dat er nog vragen en zorgen zijn over parkeren en verkeersveiligheid, met name op het gebied van oversteken en de snelheid van verkeer. In de bijlagen is het samenwerkingsverslag te vinden. Dit verslag geeft een uitgebreider beeld van de ontvangen reacties inclusief reflectie en uitleg van de gemeente op enkele thema's. Alle Utrechters die gereageerd hebben ontvangen een reactie van ons met dit samenwerkingsverslag en een antwoord op vragen die niet zijn beantwoord in het samenwerkingsverslag.

Financiën
De totale projectkosten bedragen ongeveer 8,6 miljoen euro (exclusief kosten opheffen betaald parkeren). Dit wordt gedekt vanuit het programma Aantrekkelijke Groene Leefomgeving en Erfgoed, het programma Duurzame Bereikbaarheid en een subsidie van de provincie Utrecht. In de parkeerbegroting is vanaf 2027 rekening gehouden met de inkomstenderving als gevolg van het opheffen van 44 betaald parkeerplaatsen.

Vervolg
We werken het ontwerp nu tot in detail uit. Daarna contracteren we een uitvoerder. We verwachten in de tweede helft van 2027 te starten met de werkzaamheden op straat.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Herinrichting Tuinwijkroute

Voorlopig Ontwerp

Definitief - mei 2026

Schets nieuw ontwerp Willem van Noortstraat

Inhoud

1 Visie en proces 2

2 Reacties uit de buurt 4

3. Uitleg ontwerp Tuinwijkroute 5

4 Uitleg ontwerp Willem van Noortstraat 7

5 Uitleg ontwerp Antonius Matthaeuslaan 10

6 Uitleg ontwerp Willem van Noortplein 13

7 Uitleg ontwerp Pieter Nieuwlandstraat 17

8 Uitleg ontwerp Ingen Houszstraat, Juliusstraat en Bosschastraat 20

Bijlage 1: Bomen en planten 23

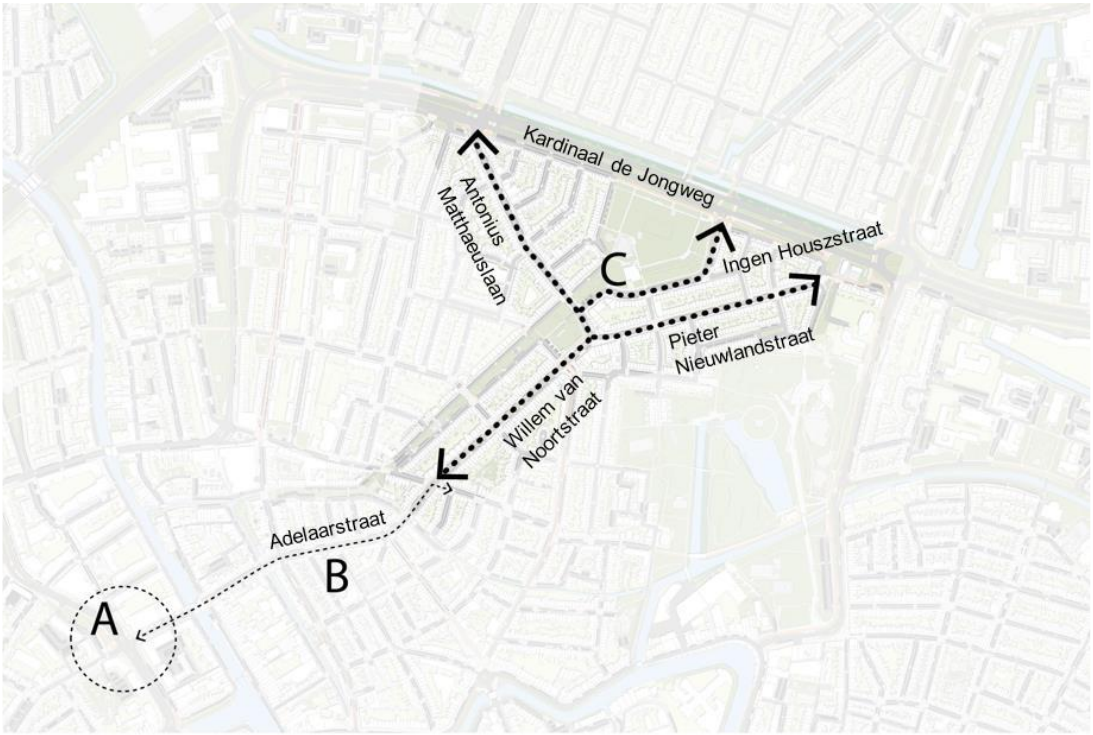
1 Visie en proces

1.1 Visie

Utrecht is een van de snelst groeiende steden van Nederland en daarmee wordt de stad steeds drukker. Om de drukte in de stad beter te verspreiden en de stad leefbaar te houden, werkt de gemeente Utrecht aan een prettige en gezonde leefomgeving met meer ruimte om te fietsen en te lopen.

Dit doen we ook op de Tuinwijkroute, waarbij de straten van de route worden ingericht als een comfortabele fietsroute waar de fietser de ruimte krijgt en de auto en bus te gast zijn. We maken fietsstraten met meer ruimte voor groen en parkeerplekken voor fietsen.

Met de Tuinwijkroute (deel C in het kaartje hieronder) bedoelen we de volgende straten: Willem van Noortstraat, Willem van Noortplein, Antonius Matthaeuslaan, Pieter Nieuwlandstraat en Ingen Houszstraat.



Kaart van de Route Votulast opgedeeld in het kruispunt Oudenoord/Kaatstraat (A), Kaatstraat-Adelaarstraat (B), en de Tuinwijkroute (C).

Met de herinrichting van de Tuinwijkroute verbeteren we ook de looproutes in de buurt. In en rond het Willem van Noortplantsoen verbeteren we routes die onderdeel zijn van de stedelijke groene wandelroute langs de Zaagmolenkade en het Majoor Bosshardtplantsoen.

Het Willem van Noortplein krijgt een uitstraling die past bij deze centrale plek in de buurt. We maken ook nieuwe looproutes naar het Willem van Noortplantsoen. Op het plein komen het groen, de verschillende fiets- en wandelroutes, winkels en horeca samen op één plek.

De Willem van Noortstraat - Antonius Matthaeuslaan blijft een belangrijke route voor bussen en voor auto's met een bestemming in de wijk.

Bij het gebruik van materialen willen we zoveel mogelijk spullen opnieuw gebruiken. Dat geldt voor de aanleg, het beheer en het onderhoud. We kiezen daarom voor de meest duurzame keuze die past binnen de voorwaarden van het ontwerp.

1.2 Proces

Wat is het Voorlopig Ontwerp?

Het Voorlopig Ontwerp (VO) is een verdere uitwerking van het eerste ontwerp van de Tuinwijkroute (het IPvE-FO) dat in mei 2025 is vastgesteld. In het IPvE/FO beschreven we de visie en de ontwerpkeuzes die we hebben gemaakt. In mei 2026 heeft het college het VO vastgesteld, dit document. Hiermee staat het grootste deel van het ontwerp vast.

Bewoners en andere belanghebbenden konden vanaf 19 januari tot en met zondag 15 februari 2026 reageren op het concept VO. Ook hebben organiseerden we op 3 februari 2026 een informatiebijeenkomst. Geïnteresseerden konden langskomen om het ontwerp te bekijken en vragen te stellen. Van alle binnengekomen reacties hebben we een verslag geschreven waarin we uitleggen welke reacties we wel en niet hebben verwerkt in het ontwerp.

Hoe gaat het verder?

Van het vastgestelde VO maken we het Definitief Ontwerp (DO). In het DO bepalen we de laatste details van het ontwerp, zoals de precieze keuze van planten en materialen. Het college neemt hier geen besluit over en alleen als er belangrijke wijzigingen zijn stemmen we dit af met bewoners en ondernemers in de buurt. Na de uitwerking van het DO contracteren we een uitvoerder. We verwachten in de tweede helft van 2027 te starten met de werkzaamheden op straat.

Leeswijzer

In hoofdstuk 2 beschrijven we de reacties uit de buurt. In hoofdstuk 3 geven we verdere uitleg over het ontwerp. In de hoofdstukken 4 tot en met 7 beschrijven we details per straat.

2 Reacties uit de buurt

Begin 2025 hebben ruim 150 mensen gereageerd op het eerste ontwerp voor de Tuinwijkroute. Waar het kon hebben we de reacties van bewoners op het eerste schetsontwerp verwerkt. Het schetsontwerp is verder uitgewerkt naar het Voorlopig Ontwerp.

Tijdens het maken van het VO hebben we met verschillende ondernemers, bewoners en andere belanghebbenden gesproken over de uitwerking van de plannen. Begin 2026 kon iedereen reageren op het concept Voorlopig Ontwerp. Ongeveer 100 mensen hebben gereageerd per mail, via DenkMee of via een formulier op de inloopbijeenkomst van 3 februari. Veel mensen zijn positief over de fietsstraten, de nieuwe inrichting van het Willem van Noortplein en meer groen. Ook blijkt dat er nog vragen en zorgen zijn over parkeren en verkeersveiligheid, met name op het gebied van oversteken en de snelheid van verkeer. Het samenwerkingsverslag geeft een uitgebreider beeld van de ontvangen reacties inclusief reflectie en uitleg van de gemeente op enkele thema's.

2.1 Aanpassingen ontwerp

Het voorlopig ontwerp lijkt veel op het eerste ontwerp (FO). Dit waren de belangrijkste verschillen tussen het eerste ontwerp (FO) en het concept VO:

- We hebben alle aanvragen voor het verwisselen van groen en parkeerplekken voor de fiets en auto bekeken. Waar het kan hebben we het ontwerp aangepast. Dit is terug te lezen bij de toelichtingen per straat verderop in het document.
- De inrichting van het Willem van Noortplantsoen en het Willem van Noortplein zijn aangepast met nieuwe plekken voor oversteken, looppaden, groen en parkeerplekken voor fietsen.
- We hebben extra maatregelen toegevoegd waardoor het verkeer minder hard kan rijden:
    - Op de Willem van Noortstraat en de Antonius Matthaeuslaan plaatsen we verkeersplateaus, langgerekte drempels, die geschikt zijn voor elektrische bussen en nood- en hulpdiensten.
    - Op de Ingen Houszstraat en Pieter Nieuwlandstraat plaatsen we verkeersdrempels.
- De bushalte Willem van Noortstraat (stad uit) verplaatst naar de Adelaarstraat. Op de plek van de bushalte maken we ruimte voor het parkeren van auto's en fietsen.
- We voegen een riool voor regenwater toe op de Ingen Houszstraat, waarmee de omgeving de gevolgen van het veranderende klimaat beter kan opvangen.
- In de Pieter Nieuwlandstraat hebben we op de locaties van 18 bomen in het FO nu 'nader in te vullen groenvakken' ingetekend. Voor deze locaties geld dat er nog nader onderzoek nodig is om te bepalen of er voldoende ruimte in de ondergrond is om bomen te planten.

2.2 Aanpassingen Voorlopig Ontwerp

Op basis van de binnengekomen reacties op het concept VO hebben we nog een aantal wijzingen aangebracht in het ontwerp:

- In het Willem van Noortplantsoen plaatsen we een tweede bankje bij de jeu-de-boulesbaan en nog een bankje bij de (bloemen)kiosk.
- Op drie plekken in de straten hebben we geschoven met de fietsparkeerplekken. Bijvoorbeeld bij de Ingen Houszstraat 13/15, Willem van Noortstraat 17-23, Pieter Nieuwlandstraat 91 en 110.
- De laadplekken op de Pieter Nieuwlandstraat verplaatsen we van huisnummers 13/15 naar 27/29 voor een betere spreiding van algemene parkeerplaatsen over de straat.
- Op de Willem van Noortstraat bij huisnummer 138 komt een extra gehandicaptenparkeerplaats. Deze is in de tussentijd aangevraagd en toegewezen.
- Bij Willem van Noortstraat 180 – 186 maken we ruimte in de functiestrook die mogelijk kan worden ingevuld met terrassen voor de naastgelegen horeca.
- Op verzoek van bewoners hebben we de functiestrook ter hoogte van Antonius Matthaeuslaan 21-35 is opnieuw ingedeeld. Door het verplaatsen van een parkeerplaats naar huisnummer 67/69 en het opnieuw indelen van de fietsparkeerplekken komt er ruimte voor een brede groenstrook bij de huisnummers 21-35.

3. Uitleg ontwerp Tuinwijkroute

In dit hoofdstuk geven we uitleg over de ontwerpkeuzes in het Voorlopig Ontwerp (VO) van de Tuinwijkroute die belangrijk zijn voor de hele route. Eerder gemaakte ontwerpkeuzes staan in het IPvE-FO.

Na de algemene uitleg over het ontwerp geven we de uitleg per straat: de Willem van Noortstraat, de Antonius Matthaeuslaan, het Willem van Noortplein, de Pieter Nieuwlandstraat en de Ingen Houszstraat en Juliusstraat.

3.1 Algemene ontwerptoelichting

Fietsstraat
We maken van de straten op de Tuinwijkroute fietsstraten met rood asfalt en in het midden een strook met fietsvriendelijke klinkers of streetprint. De rijbaan op het Willem van Noortplein krijgt klinkers of asfalt met een streetprint. De fietser kan de hele weg gebruiken. De auto en andere motorvoertuigen zijn te gast. De breedte van de rijbaan geeft ruimte aan drie fietsers die naast elkaar fietsen. We verlagen op de hele route de snelheid naar 30 km/uur.

Functiestrook
De ruimte tussen de weg en de stoep noemen we de functiestrook. In deze strook plaatsen we afwisselend parkeerplekken voor fietsen en auto's, nieuwe bomen en planten. Om ruimte te maken voor meer bomen, planten en fietsenrekken komt een deel van de parkeerplaatsen voor auto's te vervallen. Bij het uitwerken van het voorlopig ontwerp hebben we de functiestrook verder ingevuld.

Zijstraten en kruispunten
Het verkeer op de Tuinwijkroute heeft voorrang op de zijstraten. De zijstraten sluiten we op de meeste plekken aan door een ‘uitritconstructie’. Bij het in- en uitrijden moeten bestuurders al het verkeer voor laten gaan, ook voetgangers.

Snelheidsremmende maatregelen
Op de Willem van Noortstraat en Antonius Mattheuslaan komen verkeersplateaus, langgerekte drempels. Op de Ingen Houszstraat en de Pieter Nieuwlandstraat leggen we verkeersdrempels aan.

- Een verkeersplateau is een verhoging in de weg die ervoor zorgt dat auto’s langzamer gaan rijden. De verkeersplateaus zijn 8 meter lang met een op- en afrit van 1,75 meter. De hoogte is 8 centimeter. Deze afmetingen zijn anders dan de standaard verkeersplateaus bij 30 km/uur. In overleg met de vervoerder is gekozen voor deze afmetingen. Er is gekeken naar een zo goed mogelijke balans tussen het remmen van gemotoriseerd verkeer en een goede berijdbaarheid door (elektrische) bussen en nood- en hulpdiensten. Met deze afmetingen wordt gemotoriseerd verkeer iets minder, maar wel voldoende, geremd in vergelijking met een standaard plateau. De plateaus liggen ongeveer 100 tot 120 meter uit elkaar.
- De verkeersdrempels in de andere straten zijn 12 centimeter hoog en zijn in totaal 4,8 meter lang.

Bij het plaatsen van plateaus en drempels hebben we rekening gehouden met bestaande trillingshinder op de Willem van Noortstraat en de Antonius Matthaeuslaan. We verwachten dat de nieuwe inrichting zal zorgen voor minder trillingshinder doordat het verkeer langzamer zal rijden en doordat we nieuw asfalt leggen met een egale basis. Daarnaast hebben we de hoogte en locaties van de drempels en plateaus gekozen op basis van advies van een extern bureau dat de impact van drempels op trillingshinder heeft onderzocht. We plaatsen de drempels en plateaus zo dat de kans op trillingshinder klein is en in ieder geval niet toeneemt.

Deze maatregelen zijn een aanvulling op de maatregelen uit het eerdere ontwerp: de maximale snelheid gaat omlaag van 50 naar 30km/u en de straten worden ingericht als fietsstraten waar auto’s te gast zijn.

Bushaltes
Met de projecten Fietsroute om de Noord en de Tuinwijkroute verlagen we de maximale snelheid in de straten naar 30 km/uur. Er is gekeken naar het effect van de invoering van 30 km/uur op de route van buslijn 1. Om te zorgen dat de bus op tijd bij de haltes is, heeft de provincie op advies van vervoerder Transdev en in overleg met de gemeente besloten om de halte Adelaarstraat weg te halen. Dit is de halte bij de molen bij de

Merelstraat. Door het weghalen van de bushalte Adelaarstraat veranderen de loopafstanden voor bewoners naar de bushaltes. Daarom verplaatsen we de halte Willem van Noortstraat (stad uit) naar een locatie in de buurt van de halte Willem van Noortstraat (stad in). Dit wordt meegenomen in het project Fietsroute om de Noord.

De ruimte die vrijkomt op de plaats van de huidige halte Willem van Noortstraat (stad uit) binnen dit project Tuinwijkroute wordt ingevuld met parkeerplekken voor auto's en fietsen.

De bushaltes op het Willem van Noortplein (tegenover de Albert Heijn en bij het Badhuis) komen tegenover restaurant Badhuis, zoals ook het in het eerste schetsontwerp staat,

De bussen stoppen, net zoals in de bestaande situatie op de weg. De haltes zijn langer dan in de bestaande situatie. Dit maakt het mogelijk om eventueel in de toekomst langere bussen op deze route te kunnen gebruiken.

Autoparkeren
Er is op de Tuinwijkroute meer ruimte nodig voor bomen, ander groen en de grote hoeveelheid aan geparkeerde fietsen. Om hier ruimte voor te maken halen we 44 parkeerplaatsen weg. Door het opheffen van parkeerplaatsen neemt de parkeercapaciteit in de rayons Tuinwijk Noord e.o. en Vogelenbuurt af. Het aantal op te heffen parkeerplaatsen ten opzichte van de totale capaciteit in de rayons is klein. Toch zal de parkeerdruk in de directe omgeving in eerste instantie waarschijnlijk iets toenemen. We dempen dit effect zo veel mogelijk door het maximale aantal vergunningen in de omgeving te verlagen. Mensen die al een vergunning hebben houden deze. Nieuwe vergunningsaanvragen worden mogelijk niet direct verleend, maar pas als bestaande vergunningen worden opgezegd.

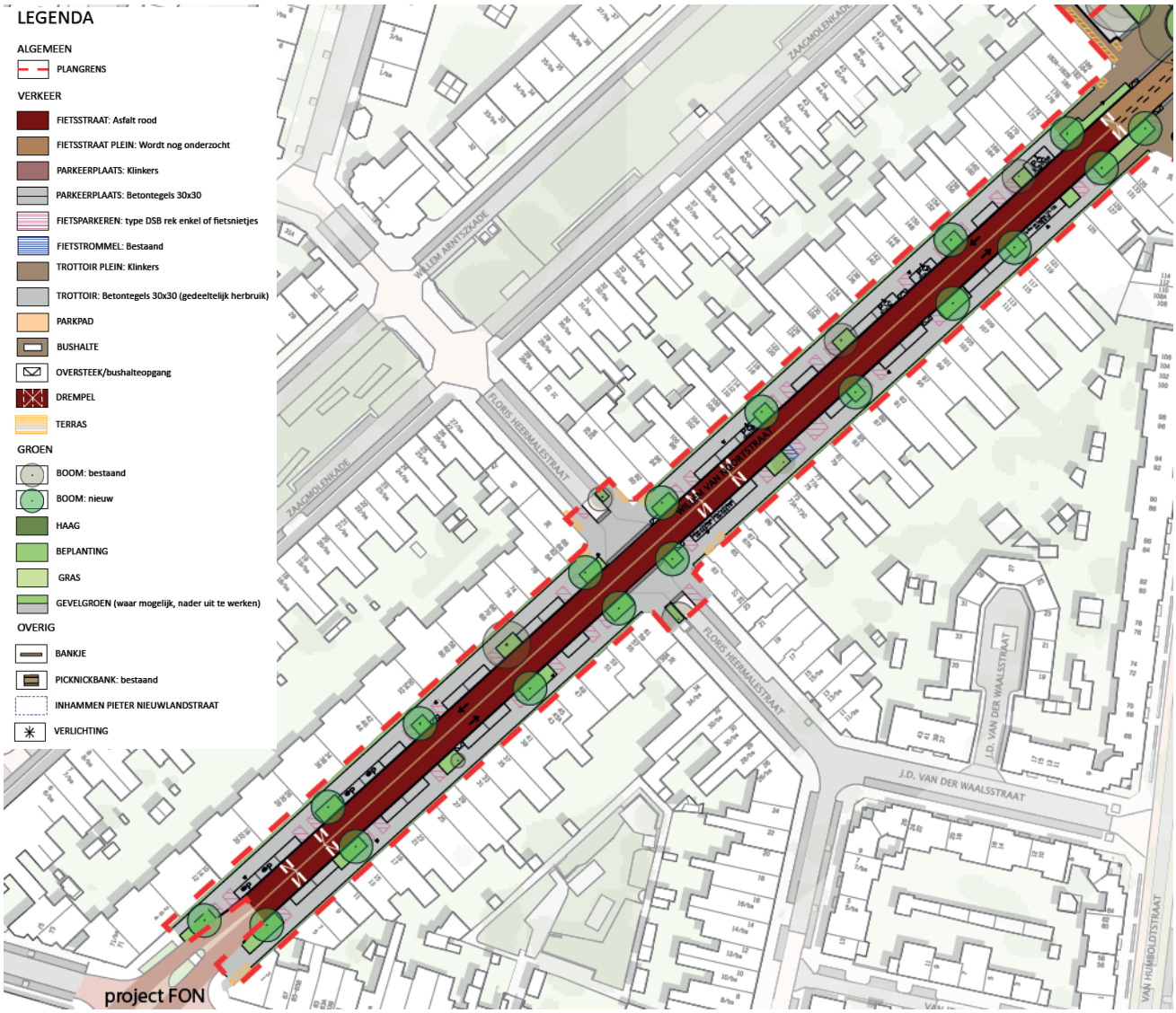
Fietsparkeren
Bij het uitwerken van het eerste ontwerp is een fietstelling gehouden. Dit hebben we gebruikt om te bepalen hoeveel parkeerplaatsen voor fietsen er nodig zijn. Bij de fietstelling is geteld hoeveel fietsen geparkeerd stonden in en buiten de fietsrekken. In de bestaande situatie zijn er 645 fietsparkeerplaatsen. Dit is niet genoeg voor de ruim 1000 getelde fietsen in de straten. In het voorlopig ontwerp zijn ongeveer 780 fietsparkeerplaatsen opgenomen. Dit is ongeveer 20% meer parkeerplekken dan in de bestaande situatie. Doordat er ook ruimte nodig is voor groen en het parkeren van de auto kunnen we niet genoeg fietsparkeerplekken maken voor alle fietsen.

Groen
In het ontwerp planten we 37 nieuwe bomen. Ook komen er op veel plekken extra sierheesters. We kiezen voor verschillende soorten bomen en planten. Dat is goed voor (kleine) zoogdieren en insecten.

Op de Pieter Nieuwlandstraat is weinig ruimte in de ondergrond. Daardoor kunnen we hier misschien minder bomen planten dan in het eerste ontwerp stonden. Op 12 plekken in deze straat onderzoeken we of er voldoende ruimte is in de ondergrond om een boom te planten.

In de bestaande situatie staan 122 bomen. We hebben onderzocht wat de gezondheid en staat is van de bestaande bomen. Naast de 37 nieuwe bomen worden er 7 bomen vervangen door een nieuwe boom, omdat deze boom niet meer gezond is of gezond groeit. In de bijlage staat meer informatie over de bomen en de planten.

4 Uitleg ontwerp Willem van Noortstraat



Ontwerpkaart Willem van Noortstraat

We maken van de Willem van Noortstraat een fietsstraat met rood asfalt. Per onderwerp leggen wij uit hoe het ontwerp van de straat eruitziet.

Indeling van de weg

- De weg krijgt de uitstraling van een fietsstraat met een maximale snelheid van 30 kilometer per uur.
- De weg heeft een breedte van 6,50 meter en biedt ruimte voor twee bussen die langs elkaar heen rijden. De weg is ingedeeld in twee banen van 3,00 meter breed en een middenstuk van 0,50 meter, waar je overheen kan rijden. Op de weg is ruimte voor drie fietsers naast elkaar. Fietsers kunnen elkaar inhalen op hun eigen weghelft.
- Bij de huisnummers 9-13 en 26-30 en bij de huisnummers 67-69 en 96-102 komt een verkeersplateau van 8,00 meter lang.
- De functiestrook ligt op het niveau van de stoep. In deze strook is ruimte voor het parkeren van fietsen en auto's, bomen en groenvakken. Tussen de gevel en de functiestrook ligt een stoep van minimaal 1,80 meter breed en 2,20 meter breed waar het kan. In de hele straat maken we ruimte voor een geveltuin.
- Bij de huisnummers 33 en 41, 63 en 90, 103 en 142 komen oversteekplekken. Deze zijn te herkennen aan noppentegels en een verlaagde stoeprand voor mensen met een (visuele) beperking.

Autoparkeren

- Parkeerplaatsen in de Willem van Noortstraat verhogen we naar stoephoogte. Wanneer de parkeerplek niet in gebruik is, is er meer ruimte op de stoep.
- In het voorlopig ontwerp zijn er 28 parkeerplaatsen. Vier van deze parkeerplaatsen zijn overdag bestemd voor laden en lossen. Dit zijn er 10 minder dan in de bestaande situatie.
- In het ontwerp staan 2 laad- en losplekken (bij huisnummers 65-69 en 121-125). Op deze laad- en losplekken komen venstertijden. Tussen 8.00 en 18.00 uur zijn de parkeerplaatsen voor het laden en lossen van goederen. Buiten de venstertijden kunnen de parkeerplaatsen gebruikt worden voor autoparkeren.
- Ook zijn er in de Willem van Noortstraat 4 gehandicaptenparkeerplaatsen. Ter hoogte van nummer 106, 136 en bij nummer 148 zijn dit vakken op kenteken en bij de apotheek komt een algemeen vak.
- In de Willem van Noortstraat komen 4 laadplekken bij de huisnummers 18-22 en 36-42.

Fietsparkeren

- In de bestaande situatie zijn er op de Willem van Noortstraat niet genoeg parkeerplekken voor de fietsen. Er zijn ongeveer 150 fietsparkeerplekken en er zijn ongeveer 280 fietsen geteld. Daarom plaatsen we er zoveel mogelijk fietsparkeerplekken bij. In het ontwerp staan ongeveer 190 fietsparkeerplekken.
- Bij huisnummer 77 is de fietstrommel in het ontwerp opgenomen.

Openbaar vervoer:

- De bushalte op de Willem van Noortstraat verplaatsen we naar de Adelaarstraat. Op de plek van de bushalte maken we ruimte voor auto- en fietsparkeren.

Groen

- Naast de bestaande soorten bomen planten we ook andere soorten bomen: Acer campestre (veldesdoorn), Acer rubrum (rode esdoorn) en Tilia cordata (winterlinde). Hierdoor ontstaat een mix van soorten met vergelijkbare grootte, groeivorm en herfstkleur.
- In de plantenvakken komen (sier)heesters. In de volgende fase maken we een keuze in het soort (sier)heesters dat we gaan planten. In de bijlage staat een overzicht van mogelijke soorten.

Water en riolering

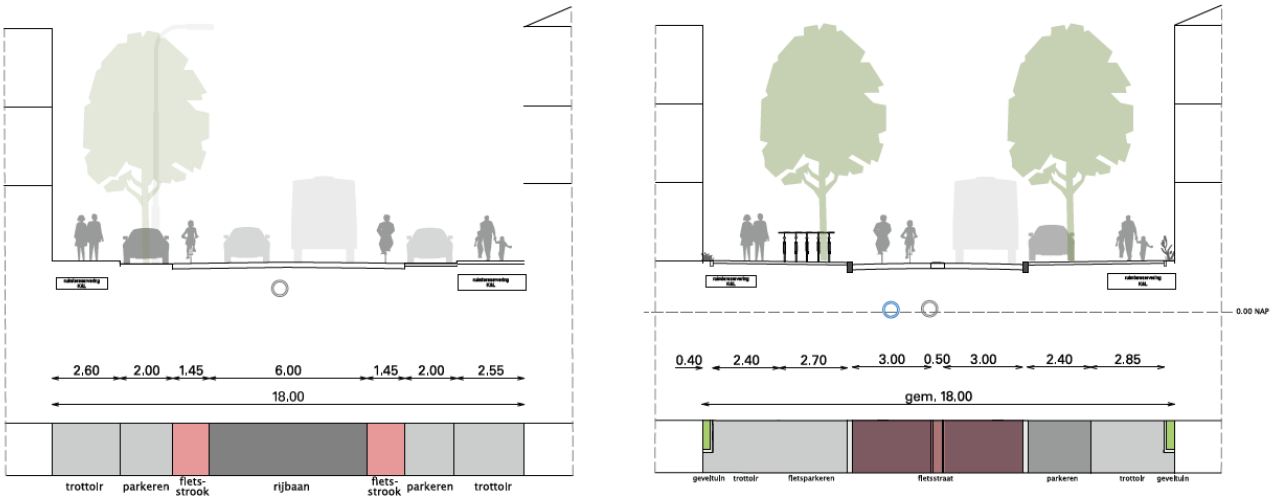
- We koppelen regenwater zo veel mogelijk af van de huizen. Waar het kan loopt het water de groenvakken in.
- In de Willem van Noortstraat leggen we een extra riool voor regenwater. Het regenwater dat in dit riool terecht komt stroomt naar de Keizersgracht.

Aanpassing VO naar aanleiding van binnengekomen reacties

- Bij de Willem van Noortstraat 17-23 hebben we geschoven met de fietsparkeerplekken.
- Op de Willem van Noortstraat bij huisnummer 138 komt een extra gehandicaptenparkeerplaats. Deze is in de tussentijd aangevraagd en toegewezen.
- Bij Willem van Noortstraat 180 – 186 maken we ruimte in de functiestrook die mogelijk kan worden ingevuld met terrassen voor de naastgelegen horeca.

4.1 Doorsnedes Willem van Noortstraat

De Willem van Noorstraat heeft verschillende breedtes. De breedte van deze straat verschilt tussen de 18,00 en 18,15 meter. We laten hier de doorsnede van 18,00 meter zien.



Doorsnede van de Willem van Noortstraat (ter hoogte van de nummers 11 en 26) nu en in het nieuwe ontwerp

De veranderingen in de doorsnede van de Willem van Noortstraat zijn:

- De bestaande weg is een rijbaan van 6 meter breed met aan beide kanten een fietsstrook van 1,45 meter. De weg wordt een fietsstraat van 6,50 meter breed.
- Aan beide kanten van de weg zijn parkeervakken. Deze zijn nu 2 meter breed en worden 2,20 meter breed.
- Deze parkeervakken komen in een zogenoemde functiestrook van 2,70 meter aan de kant met de even huisnummers en 2,40 meter breed aan de kant van de oneven huisnummers. In deze strook komen ook het fietsparkeren, bomen en ander groen.

Aan beide kanten van de straat ligt een stoep. Aan de kant van de straat met de even huisnummers is deze 2,60 meter breed en aan de kant met de oneven huisnummers is deze 2,55 meter breed. De stoep wordt aan de kant met de even huisnummers iets smaller, om ruimte te maken voor geveltuinen. In het nieuwe ontwerp wordt de stoep 2,40 meter breed en is er ruimte voor een geveltuin van ongeveer 40 centimeter. Aan de kant met de oneven huisnummers wordt de stoep 2,85 meter breed en is er ruimte voor een geveltuin van 40 centimeter.

5 Uitleg ontwerp Antonius Matthaeuslaan

Ontwerpkaart Antonius Matthaeuslaan

We maken van de Antonius Matthaeuslaan een fietsstraat met rood asfalt. Per onderwerp leggen wij uit hoe het ontwerp van de straat eruitziet.

Indeling van de weg

- De weg krijgt de uitstraling van een fietsstraat met een maximale snelheid van 30 kilometer per uur.
- De weg heeft een breedte van 6,50 meter en biedt ruimte voor twee bussen die langs elkaar heen rijden. De weg is ingedeeld in twee banen van 3,00 meter breed en een middenstuk van 0,50 meter, waar je overheen kan rijden. Op de weg is ruimte voor drie fietsers naast elkaar. Fietsers kunnen elkaar inhalen op hun eigen weghelft.
- Bij de kruising met de Kardinaal de Jongweg ligt de overgang van 50 km/uur naar 30 km/uur. Bij deze overgang komt een verkeersplateau van 8 meter lang. Dit is bij de huisnummers 107-111 en 132-134. Op deze plek voegt het fietsverkeer in en uit naar de fietspaden rond het kruispunt met de Kardinaal de Jongweg.
- Ook bij de huisnummers 51-57 en 62-68 komt een verkeersplateau van 8 meter lang.
- De functiestrook ligt op het niveau van de stoep. In deze strook is ruimte voor fietsparkeren, bomen en groenvakken. De autoparkeerplaatsen blijven op dezelfde hoogte als de rijbaan. Tussen de gevel en de functiestrook ligt een stoep van minimaal 1,80 meter breed. In de hele straat maken we ruimte voor een geveltuin.
- Bij de B.F. Suermanstraat komt een groot middenstuk, zodat er een plek in de straat is om rustiger over te steken. De verkeerslichten komen niet terug.
- Bij de huisnummers 85 en 114, 61 en 78, 19 en 24, 5 en 56 komen oversteekplekken. Deze zijn te herkennen aan noppentegels en een verlaagde stoeprand voor mensen met een (visuele) beperking.

Autoparkeren

- Parkeerplaatsen in de Antonius Matthaeuslaan blijven op dezelfde hoogte als de weg. Omdat deze straat laag ligt is het belangrijk om hier bij grote regenbuien zoveel mogelijk water op te vangen. Zo verminderen we de kans op wateroverlast.
- In het ontwerp zijn er 24 parkeerplaatsen. Dit zijn er 18 minder dan in de bestaande situatie, maar 5 meer dan in het eerste ontwerp.
- De gehandicaptenparkeerplaats bij nummer 103 blijft.

Fietsparken

- In de Antonius Matthaeuslaan zijn in de bestaande situatie ongeveer 165 fietsparkeerplekken. Hierin zijn ook de fietsparkeerplekken meegenomen die op de hoeken van de zijstraten staan. Er zijn ongeveer 330 fietsen geteld. In het ontwerp staan ongeveer 230 fietsparkeerplekken.
- In het ontwerp hebben we de fietsparkeerplekken meer over de straat verdeeld. Bijvoorbeeld bij winkels en de huisartsenpost komen fietsparkeerplekken.

Groen

- Op de Antonius Matthaeuslaan staan vooral esdoorns. Waar het kan planten we de Acer pseudopatatnus ‘Erectum’ (gewone zuilesdoorn) of de Tilia cordata (winterlinde).
- In de plantenvakken komen (sier)heesters. In de volgende fase maken we een keuze in het soort (sier)heesters dat we gaan planten. In de bijlage staat een overzicht van mogelijke soorten.

Water en riolering

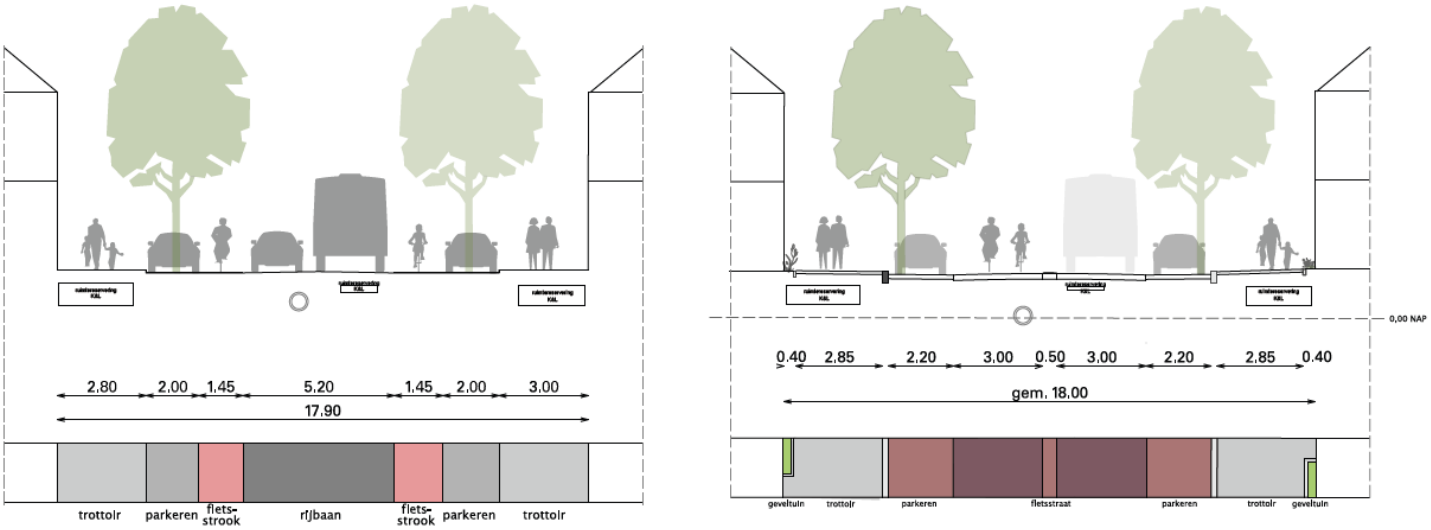
- We koppelen regenwater zo veel mogelijk af van de huizen. Waar het kan loopt het water de groenvakken in.
- We vervangen het riool.

Aanpassing VO naar aanleiding van binnengekomen reacties

- Op verzoek van bewoners hebben we de functiestrook ter hoogte van Antonius Matthaeuslaan 21-35 is opnieuw ingedeeld. Door het verplaatsen van een parkeerplaats naar huisnummer 67/69 en het opnieuw indelen van de fietsparkeerplekken komt er ruimte voor een brede groenstrook bij de huisnummers 21-35.

5.1 Doorsnedes Antonius Matthaeuslaan

De Antonius Matthaeuslaan heeft ook verschillende breedtes. De breedte van de straat verschilt tussen de 17,90 meter en 18,00 meter.



Doorsnede van de Antonius Matthaeuslaan (ter hoogte van nummer 101 en 128) nu en in het nieuwe ontwerp

De veranderingen in de doorsnede van de Antonius Matthaeuslaan zijn:

- De bestaande weg is nu 5,20 meter breed met aan beide kanten een fietsstrook van 1,45 meter. De weg wordt een fietsstraat van 6,50 meter breed.
- De parkeerplaatsen zijn nu 2 meter breed worden 2,20 meter breed.
- Deze parkeervakken komen in een zogenoemde functiestrook van 2,90meter, aan beide kanten van de weg. In deze strook komen ook het fietsparkeren, bomen en ander groen.
- Tussen de parkeervakken en de gevel aan de kant met even huisnummers ligt in de bestaande situatie een stoep van 3,00 meter breed. Aan de kant van de straat met de oneven huisnummers is de stoep 2,80 meter breed. De stoep wordt aan beide kanten van de straat 2,85 meter breed en is er nog extra ruimte voor een geveltuin van ongeveer 40 centimeter. Ter hoogte van de parkeervakken is naast nog ongeveer 80 centimeter ruimte voor de voetganger en het uitstappen van de auto’s.

6 Uitleg ontwerp Willem van Noortplein

Ontwerpkaart Willem van Noortplein en -plantsoen

Het Willem van Noortplein heeft een centrale functie in het projectgebied, maar ook in de rest van Tuinwijk. Het plein is een uitwisselpunt van verschillende verkeersstromen. Voor voetgangers is het Willem van Noortplein vooral een belangrijke bestemming met voorzieningen, zoals een supermarkt, horeca en huisartsenpraktijk. Veel mensen steken de straat over bij het plein. Aan het plein zitten ook twee bushaltes. Ook voor fietsers is het plein een bestemming.

Per onderwerp leggen we uit hoe het ontwerp van het plein eruit ziet.

Openbare ruimte

- Het Willem van Noortplein is een bijzondere plek die vraagt om een bijzondere openbare ruimte. Het is een uitzondering in het Handboek Openbare Ruimte. Omdat het een plein is, is de openbare ruimte anders dan in gewone straten. We kunnen dus afwijkende materialen gebruiken. En andere bomen en planten dan in de straten eromheen.
- Het Willem van Noortplein is een belangrijke plek in de buurt met detailhandel en horeca. Doordat de rijbaan smaller wordt gemaakt dan in de bestaande situatie, ontstaat er meer ruimte langs de winkelplinten voor fietsparkeren, inpassen van expeditieverkeer, looproutes en groen.
- We halen het hekwerk rond het plantsoen weg en voegen looppaden en groenvakken toe. Door het toevoegen van logische looproutes wordt het plantsoen beter toegankelijk en worden plein en plantsoen beter met elkaar verbonden.
- De rijbaan over het Willem van Noortplein leggen we op dezelfde hoogte als de stoep. Dit past bij de pleinfunctie. Wel blijft er een bandenlijn aanwezig om het verkeer te geleiden, samen met de omliggende objecten, zoals o.a. plantvakken en fietsenrekken. Bij het begin/einde van het plein komt een op-/afrit, zoals bij de verkeersplateau's in de andere straten. De op-/afrit op de 'voormalige' Willem van Noortbrug is onder voorbehoud van nader onderzoek naar de brug.
- De zijstraten sluiten aan met een 'uitritconstructie'. Omdat de rijbaan op dezelfde hoogte ligt als de stoep krijgt de 'uitritconstructie' een andere vorm: in plaats van een oprit komt er een brede vlakke band. Hierdoor blijft alles op hetzelfde niveau en kan de stoep door blijven lopen en blijft de situatie als uitrit herkenbaar.
- Voorgesteld wordt om het Willem van Noortplein uit te voeren in een afwijkend materiaal voor een pleinsfeer. De stenige openbare ruimte langs de winkels krijgen meer groen en verblijfskwaliteit.
- De rijbaan op het plein krijgt klinkers of asfalt met een streetprint. Op de stoep komen klinkers met een vergelijkbare uitstraling als op de rijbaan.
- De Van Humboldstraat ligt niet op dezelfde hoogte als de stoep en sluit daarmee aan op de situatie verderop in de Van Humboldtstraat. De Van Swindenstraat krijgt een uitritconstructie, zoals de andere zijstraten van de Van Humboldtstraat. De fietsstroken op de Van Humboldtstraat stoppen vóór de Van Swindenstraat. Zo sluiten ze aan op de verblijfsruimte met winkels op het stukje Van Humboldtstraat samen met het Willem van Noortplein.
- Tegenover het Badhuis houden we tussen het groen en de stoep een kleine strook open om de levendigheid van het plein te vergroten. Deze ruimte is beschikbaar voor planten, een parkeerplek voor fietsen of een kleine uitbreiding van het terras van het Badhuis.

Indeling van de weg

- Ondanks dat dit vooral een plein wordt, houden we voor de verkeersruimte wel dezelfde breedte aan als op de Willem van Noortstraat en de Antonius Matthaeuslaan. Dat betekent een breedte van 6,50 meter. Dat is breed genoeg voor twee bussen.
- Op het plein delen we de ruimte voor het verkeer wel iets anders in. In de bestrating komt een overrijdbare middenstrook van 1 meter met twee rijbanen van 2,75 meter. Deze indeling sluit goed aan bij de pleinfunctie. De middenstrook kan gebruikt worden als informeel rustpunt om over te steken. Het auto- en fietsverkeer rijdt vooral op de rijbanen. Groter verkeer zal gebruik moeten van maken van de middenstrook, echter op gepaste wijze.
- Bussen en andere grote voertuigen kunnen niet tegelijk door de bocht op het plein en moeten elkaar voor laten gaan. De combinatie van een auto en een bus is wel mogelijk.
- Bij normaal autoverkeer kunnen de fietsers vanuit de Pieter Nieuwlandstraat als het nodig is de middenstrook gebruiken als opstelruimte bij het linksafslaan.
- Bij de bushalte maken we extra ruimte, zodat een fietser de bus kan passeren.
- Met het nieuwe ontwerp komt er meer ruimte bij de winkels, waardoor we er meer een verblijfsplek met meer groen van kunnen maken. De bestaande bomen zijn leidend in de nieuwe inrichting.

Autoparkeren

- Op het Willem van Noortplein is de voetganger het belangrijkst. Daarom is parkeren op het plein niet wenselijk en verplaatsen we de parkeerplaatsen naar buiten het plein. Bestaande parkeerplaatsen voor deelauto's, gehandicaptenparkeerplaatsen en oplaadpunten (met elektrische laadpaal) komen zoveel mogelijk in de buurt van de huidige plek terug.
- De laad- en losplek voor de Albert Heijn blijft in de buurt van het magazijn. We leggen hem zo aan dat het vrachtverkeer vooruit het laad- en losvak in kan rijden. Na het lossen weg rijdt het vrachtverkeer weg naar de Antonius Matthaeuslaan.

Fietsparkeren

- Op het Willem van Noortplein zijn in de huidige situatie ongeveer 105 fietsenrekken. Er zijn ongeveer 145 fietsen geteld. In het voorlopig ontwerp zijn er ongeveer 115 fietsenrekken ingepast.
- Naast de ondergrondse containers is de fietstrommel in het ontwerp opgenomen

Openbaar vervoer

- De bushalte richting het centrum verplaatsen we, zoals ook getekend in het eerste schetsontwerp, meer richting de Willem van Noortbrug, tegenover de bestaande bushalte richting de Kardinaal de Jongweg.
- De bushaltes worden toegankelijk uitgevoerd met een (verhoogde) perronband.

Groen

- De bestaande bomen blijven grotendeels staan en we voegen groen toe. Aan beide kanten komen grote plantvakken met een mix van verschillende soorten planten. De vakken krijgen dezelfde vormen als de vakken die bij het project Fietsroute om de Noord worden gebruikt. Het extra groen zorgt voor extra belevingswaarde en hiermee maken we van het Willem van Noortplein een groen plein met verblijfskwaliteit.

Elektriciteitshuisje

- Er zijn plannen voor een elektriciteitshuisje in het Willem van Noortplantsoen. Er is meer ruimte nodig voor elektriciteit, omdat we steeds meer stroom gebruiken. Stedin werkt op dit moment aan de plannen. Op de kaart staat de plek ingetekend waar ruimte is gereserveerd voor het elektriciteitshuisje.

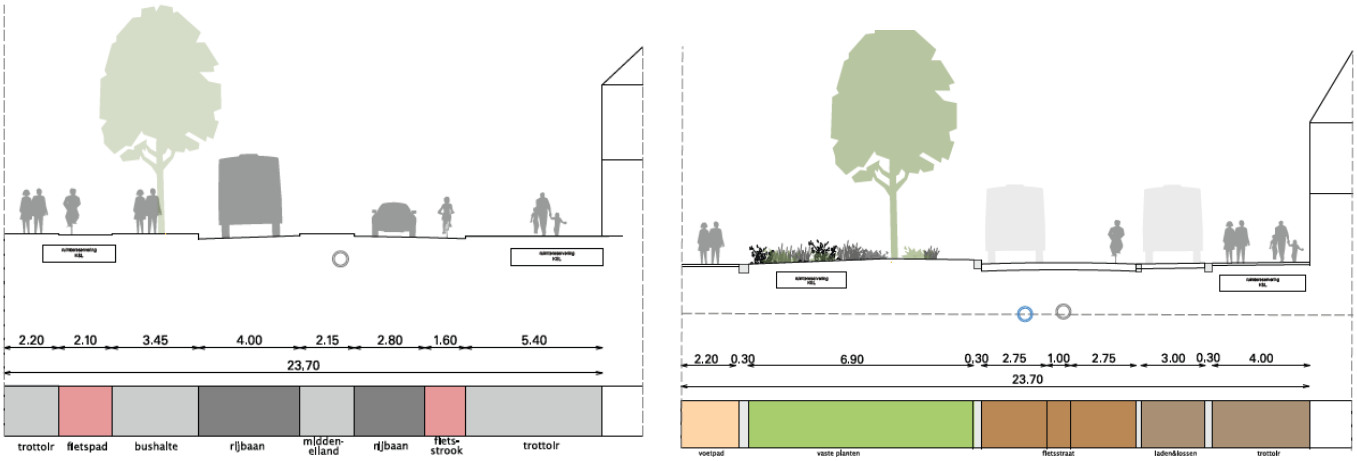
Water en riolering

- We koppelen regenwater zo veel mogelijk af van de huizen. Waar het kan loopt het water de groenvakken in.
- Op het Willem van Noortplein leggen we een extra riool voor regenwater.

Aanpassing VO naar aanleiding van binnengekomen reacties

- In het Willem van Noortplantsoen plaatsen we een tweede bankje bij de jeu-de-boulesbaan en nog een bankje bij de (bloemen)kiosk.

6.1 Doorsnedes Willem van Noortplein

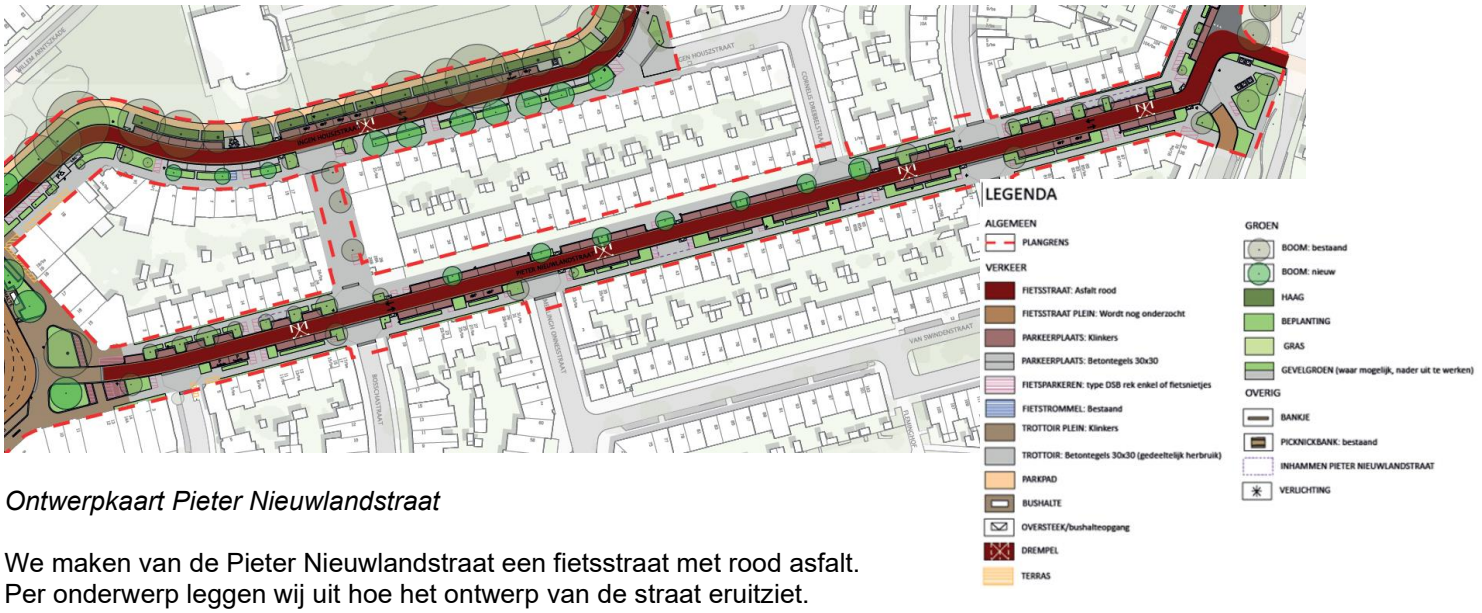


Doorsnede van het Willem van Noortplein (ter hoogte van de oversteek bij de Albert Heijn) nu en in het nieuwe ontwerp

De veranderingen in de doorsnede van het Willem van Noortplein zijn:

- De bestaande weg heeft een middenstuk van 2,15 meter. Aan de kant van de winkels is een rijbaan van 2,80 meter breed met een fietsstrook van 1,60 meter. Aan de kant van het Willem van Noortplantsoen is een rijbaan van 4 meter breed. Naast de rijbaan ligt een strook met daarin de bushalte en groen. Deze is 3,45 meter breed. Naast deze strook ligt een fietspad van 2,10 meter. De weg wordt een fietsstraat van 6,50 meter breed met een middenstrook van 1 meter.
- De bushalte, het fietspad en de stoep aan de kant van het plantsoen halen we weg en daar komt een groenstrook die overgaat in het plantsoen.
- Aan de kant van de gebouwen is de stoep 5,40 meter. Dit wordt een stoep van 7,90 meter breed. Op de stoep komt er ruimte voor laden en lossen en fietsparkeren.

7 Uitleg ontwerp Pieter Nieuwlandstraat



Ontwerpkaart Pieter Nieuwlandstraat

We maken van de Pieter Nieuwlandstraat een fietsstraat met rood asfalt.
Per onderwerp leggen wij uit hoe het ontwerp van de straat eruitziet.

Indeling van de weg

- De weg heeft een breedte van 4,80 meter. Dat is ongeveer gelijk met de bestaande situatie. De weg is een rijbaan van 4,00 meter breed met rood asfalt. Aan beide kanten van de rijbaan komen 0,40 meter fietsvriendelijke klinkers.
- Omdat het verkeer op de Pieter Nieuwlandstraat voorrang heeft op de zijstraten kunnen de bestaande plateaus niet worden teruggeplaatst. Hiervoor in de plaats komen verkeersdrempels om de snelheid te remmen. Bij de huisnummers 13 en 20, 37 en 52, 71 en 80, 91 en 102 komen verkeersdrempels van 4,80 meter.
- In de functiestrook is ruimte voor parkeren van fietsen en auto's, bomen en groenvakken. De functiestrook ligt op het niveau van de stoep, alleen de parkeerplekken voor auto's blijven op dezelfde hoogte als de weg. Tussen de gevel en de functiestrook ligt een stoep van minimaal 1,80 meter breed en 2,20 meter breed waar het kan. In de hele straat maken we ruimte voor een geveltuin.
- Bewoners hebben in reacties op het eerste schetsontwerp aangegeven meer ruimte te willen voor activiteiten met de buurt. Na overleggen met een groep bewoners van de Pieter Nieuwlandstraat hebben we op een aantal plekken in de functiestrook hiervoor ruimte gemaakt. Deze plekken (inhammen) liggen bij de huisnummers 14 tot 18, 43 tot 45, 63 tot 67 en 96 tot 102.
- Bij de huisnummers 19 en 26, 33 en 46, 45 en 60, 69 en 78, 77, 91 en 104 komen oversteekplekken. Deze zijn te herkennen aan noppentegels en een verlaagde stoeprand voor mensen met een (visuele) beperking.

Autoparkeren

- Parkeerplaatsen in de Pieter Nieuwlandstraat blijven op dezelfde hoogte als de weg. Omdat deze straat laag ligt is het belangrijk om hier bij grote regenbuien zoveel mogelijk water op te vangen. Zo beperken we de kans op wateroverlast.
- De auto- en fietsparkeerplekken zijn op een aantal plekken verplaatst, meestal om de bestaande bomen genoeg ruimte te geven. Bij de huisnummers 2 tot 24 en de huisnummers 86 tot 104 komen de autoparkeervakken tussen de groenvakken zodat de bomen voldoende groeiruimte krijgen.
- In het voorlopig ontwerp zijn er 58 parkeerplaatsen. Dit zijn er 22 minder dan in de bestaande situatie.
- In de Pieter Nieuwlandstraat komen 4 laadplekken. Twee komen bij de huisnummers 13 en 15 en twee bij de huisnummers 83 en 85.
- De bestaande parkeerplaatsen voor deelauto's verplaatsen we naar de huisnummers 7 en 9 en naar het parkeerterrein ter hoogte van Pieter Nieuwlandstraat nr. 107-113.

Fietsparkeren

- In de bestaande situatie zijn er op de Pieter Nieuwlandstraat niet genoeg fietsparkeerplekken. Er zijn 154 fietsparkeerplekken en er zijn ongeveer 260 fietsen geteld. Daarom plaatsen we er zoveel mogelijk fietsparkeerplekken bij. In het ontwerp staan ongeveer 180 fietsparkeerplekken.

Groen

- Naast de bestaande soorten bomen planten we ook andere soorten bomen zoals de Acer rubrum (rode esdoorn) en Malus toringo (sierappel).
- Op de Pieter Nieuwlandstraat is weinig ruimte in de ondergrond. Daardoor kunnen we hier misschien minder bomen planten dan in het eerste ontwerp stonden. Op 12 plekken in deze straat onderzoeken we of er voldoende ruimte is in de ondergrond om een boom te planten.
- In de nieuwe plantvakken komen (sier)heesters. De soorten worden bepaalde in de volgende fase. In de bijlage staat een overzicht van mogelijke soorten.

Water en riolering

- We koppelen regenwater zo veel mogelijk af van de huizen. Waar het kan loopt het water de groenvakken in.
- In de Pieter Nieuwlandstraat vervangen we het huidige riool en leggen we een extra riool voor regenwater.

Aanpassing VO naar aanleiding van binnengekomen reacties

- Bij de Pieter Nieuwlandstraat 91 en 110 hebben we geschoven met de fietsparkeerplekken.
- De laadplekken op de Pieter Nieuwlandstraat verplaatsen we van huisnummers 13/15 naar 27/29 voor een betere spreiding van algemene parkeerplaatsen over de straat.

7.1 Doorsnedes Pieter Nieuwlandstraat

Doorsnede van de Pieter Nieuwlandstraat (ter hoogte van nummer 9) nu en in het nieuwe ontwerp

De veranderingen in de doorsnede van de Pieter Nieuwlandstraat zijn:

- De weg is een rijbaan van 3,00 meter breed met aan beide kanten een fietsstrook van 1,00 meter. De weg wordt een fietsstraat van 4,80 meter breed. De weg is een rijbaan van 4,00 meter breed met rood asfalt. Aan beide kanten van de rijbaan komen 0,40 meter fietsvriendelijke klinkers.
- Aan beide kanten van de weg zijn parkeervakken. Deze zijn nu 2,00 meter breed en worden 2,20 meter breed.
- Op de plek van de doorsnede is er aan de oneven kant van de straat (de rechterkant van de doorsnede) een stoep tussen de parkeervakken en de gevel van 4,60 meter breed. In het nieuwe ontwerp komt er tussen de parkeervakken en de stoep een groenstrook. Er komt laag groen in de

groenstrook. Deze groenstrook is 1,15 meter breed. Tussen de groenstrook en de gevel komt een stoep van 2,10 meter breed.

- Aan de even kant van de straat (de linkerkant van de doorsnede) is de stoep in de bestaande situatie 4,50 meter breed. Op de plek waar de doorsnede is getekend komt aan de even kant van de straat een inham. In het nieuwe ontwerp wordt de stoep 3,85 meter breed.
- Aan beide kanten van de straat is ruimte voor een geveltuin van 0,40 meter.

8 Uitleg ontwerp Ingen Houszstraat, Juliusstraat en Bosschastraat

8.1 Ontwerp Ingen Houszstraat en Juliusstraat

Ontwerpkaart Ingen Houszstraat en Juliusstraat

Ook van de Ingen Houszstraat en Juliusstraat maken we een fietsstraat met rood asfalt. Omdat we aansluiten op het bestaande kruispunt met de Kardinaal de Jongweg, is de Juliusstraat voor het grootste deel geen onderdeel meer van dit project. Wel gaan we in de Juliusstraat het riool vervangen, maar het ontwerp van de Juliusstraat blijft gelijk met de bestaande situatie.

Indeling van de weg

- De weg krijgt de uitstraling van een fietsstraat met een maximale snelheid van 30 kilometer per uur.
- De weg wordt versmald naar 4,80 meter. De weg is een rijbaan van 4,00 meter breed met rood asfalt. Aan beide kanten van de rijbaan komen 0,40 meter fietsvriendelijke klinkers.
- Bij huisnummers 21 en bij de Juliusstraat nummer 1 komen verkeersdrempels van 4,80 meter.
- De functiestrook aan de kant van de woningen ligt op dezelfde hoogte als de stoep. In deze strook is ruimte voor het parkeren van fietsen en auto's, bomen en groenvakken. Tussen de gevel en de functiestrook ligt een stoep van minimaal 1,80 meter en waar het kan breder.
- Om de voetganger meer ruimte te geven en de looproute tussen het Willem van Noortplantsoen en het Majoor Bosshardtplantsoen te verbeteren, halen we de (haakse) parkeerplaatsen aan het begin van de Ingen Houszstraat weg. Hiervoor komt een looppad terug.
- De stoep aan de kant van het Majoor Bosshardtplantsoen wordt een wandelpad in halfverharding.
- Bij de huisnummers 1A, 17 en 49 komen oversteekplekken. Deze zijn te herkennen aan noppentegels en een verlaagde stoeprand voor mensen met een (visuele) beperking.

Autoparkeren

- Parkeerplaatsen in de Ingen Houszstraat verhogen we aan de kant van de woningen naar stoephoogte. De parkeerplaatsen aan de kant van het Majoor Bosshardtplantsoen blijven op de hoogte van de weg.
- In het voorlopig ontwerp zijn er 34 parkeerplaatsen. Eén van deze parkeerplaatsen is overdag bestemd voor gehandicaptenparkeren. Dit zijn er 8 meer dan in de bestaande situatie.
- In het ontwerp staat 1 laad- en losplek bij de huisnummers 1A-1B.

- In de Ingen Houszstraat zijn 2 gehandicaptenparkeerplaatsen. Eén naast de inrit bij de bibliotheek en 1 bij huisnummer 1B. Op de gehandicaptenparkeerplaats naast de inrit van de bibliotheek komen venstertijden. Tussen 8.00 en 18.00 uur is de parkeerplaats een gehandicaptenparkeerplaats. Buiten de venstertijden kan de parkeerplaats gebruikt worden voor autoparkeren.
- In de bestaande situatie zijn er 6 laadplekken voor elektrische auto's. In het voorlopig ontwerp komen er 5 terug. Alle plekken komen in de parkeerstrook aan de kant van het Majoor Bosshardtplantsoen. Vier plekken komen bij de huisnummers 19-21 en één bij huisnummer 39.
- Bij huisnummer 37 komt aan de kant van het Majoor Bosshardtplantsoen een parkeerplaats voor een deelauto.

Fietsparkeren

- In de bestaande situatie zijn er op de Ingen Houszstraat 72 fietsenrekken en er zijn 74 fietsen geteld. In het voorlopig ontwerp staan er ongeveer 90 fietsenrekken ingepast. Deze staan vooral bij het restaurant Badhuis.
- Bij huisnummer 11 is de fietstrommel in het ontwerp opgenomen.

Groen

- De Ingen Houszstraat ligt langs het Majoor Bosshardtplantsoen en heeft daardoor een groen en parkachtig karakter. Waar het kan versterken we de parksfeer. De nieuwe bomen die we planten passen bij de soorten die in het Majoor Bosshardtplantsoen staan. Daarom planten we de Tilia heterophylla (Amerikaanse linde) en de Tila cordata (winterlinde).
- In de plantenvakken komen (sier)heesters. De soorten worden in de volgende fase bepaald. In de bijlage staat een overzicht van mogelijke soorten.

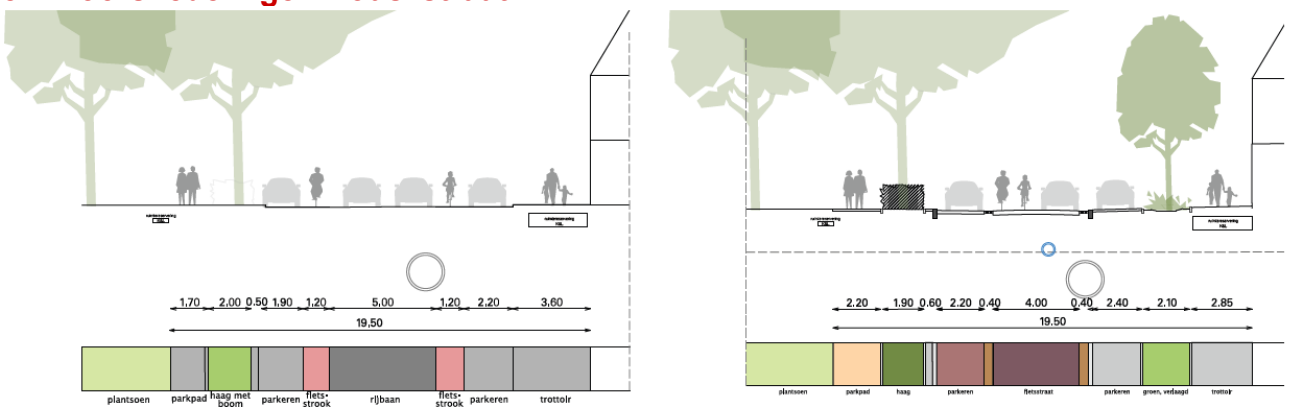
Water en riolering

- We koppelen regenwater zo veel mogelijk af van de huizen. Waar het kan loopt het water de groenvakken in.
- In de Ingen Houszstraat en Juliusstraat leggen we een extra riool voor regenwater.

Aanpassing VO naar aanleiding van binnengekomen reacties

- Bij de Ingen Houszstraat bij huisnummer 13-15 hebben we geschoven met de fietsparkeerplekken.

8.2 Doorsnede Ingen Houszstraat



Doorsnede van de Ingen Houszstraat (ter hoogte van nummer 33) nu en in het nieuwe ontwerp

De veranderingen in de doorsnede van de Ingen Houszstraat zijn:

- De weg is een rijbaan van 5 meter breed met aan beide kanten een fietsstrook van 1,20 meter. De weg wordt een fietsstraat van 4,80 meter breed. De weg is een rijbaan van 4,00 meter breed met rood asfalt. Aan beide kanten van de rijbaan komen 0,40 meter fietsvriendelijke klinkers.

- Aan beide kanten van de weg zijn parkeervakken. Aan de kant van het plantsoen zijn deze 1,90 meter breed en aan de kant van de woningen 2,20 meter breed. Deze worden aan beide kanten 2,20 meter breed.
- Aan de kant van de woningen is tussen de gevel en de parkeervakken een stoep van 3,60 meter breed. Naast de parkeervakken aan de kant van de woningen komt een strook van 2,10 meter breed. In deze strook is ruimte voor laag groen, bomen en fietsparkeren. Tussen deze strook en de gevels komt een stoep van 2,85 meter breed.
- Naast de parkeervakken aan de kant van het plantsoen is een groenstrook van 2 meter breed en daarnaast een stoep van 1,70 meter breed dat overgaat in het plantsoen. Er komt naast de parkeervakken een strook met bomen en planten van 1,90 meter breed. Dit zijn vooral bestaande bomen en planten. Daarnaast komt een wandelpad van 2,20 meter breed dat overgaat in het plantsoen.

8.3 Bosschastraat (noordelijk deel)

In de Bosschastraat vervangen we de riolering. De inrichting van de straat blijft gelijk aan de bestaande situatie. Aan de kant van de Pieter Nieuwlandstraat plaatsen we een extra fietsparkeerplek.

Bijlage 1: Bomen en planten

Bomenbeleid en groenstructuur

De bomen in het projectgebied komen niet voor op de stedelijke (ecologische) groenstructuurkaart en maken ook geen deel uit van de hoofdboomstructuur. Geen van de bomen heeft een speciale beleidsstatus toegewezen gekregen.

Nieuwe bomen

Bomen en groen zijn belangrijk in woonstraten voor de beeldkwaliteit, gezondheid en leefbaarheid. Groen heeft een positief effect op de gezondheid en het voorkomen van hittestress. Bomen zijn nuttig bij klimaatadaptatie en verminderen van CO2. Bovendien dragen bomen en groenvakken bij aan het opvangen en bufferen van hemelwater, zodat er minder water afgevoerd hoeft te worden via het riool.

Langs de route kiezen we voor overwegend inheemse soorten die een bijdrage leveren aan de biodiversiteit. Bestaande gezonde bomen blijven staan. Bij het aanplanten van nieuwe bomen wordt gekozen voor soorten die een goede schaduw werpen op de fietsroute.

Willem van Noortstraat

We planten een mix van bomen die ook langs de Adelaarstraat (project Fietsroute om de Noord) geplant zullen worden. De bestaande bomen vullen we aan met duurzame inheemse boomsoorten:

- Acer campestre (veldesdoorn)
- Tilia cordata ‘Rancho’ (winterlinde)

Willem van Noortplein en -plantsoen

De bestaande bomen blijven staan.

Antonius Matthaeuslaan

De bestaande bomen blijven staan. Op de Antonius Matthaeuslaan staan nu vooral esdoorns en die vullen we aan met een nieuwe cultuurvariant op de originele esdoorn:

- Acer pseudoplatanus ‘Erectum’ (gewone zuilesdoorn)

Pieter Nieuwlandstraat

We voegen hier sierwaarde toe doormiddel van bloeiende bomen met een helder frisgroen blad:

- Malus toringo

Ingen Houszstraat en Juliusstraat

We willen de sfeer van het Majoor Bosshardtplantsoen doortrekken de straat in. Daarom planten we bomen die passen bij de bomen in het plantsoen:

- Tilia heterophylla ‘Prestige’ (Amerikaanse linde)
- Tila cordata ‘Rancho’ (winterlinde)

Acer campestre

Tilia cordata ‘Rancho’

Acer pseudoplatanus ‘Erectum’

Tilia heterophylla ‘Prestige’

Acer rubrum ‘Brandywine’

Malus toringo

Verslag voor samenwerking met Utrechters

Opsteller: projectteam Tuinwijkroute

Projectnaam: Herinrichting Tuinwijkroute – fase Voorlopig Ontwerp

Algemene indruk

Ongeveer 100 mensen hebben gereageerd op het Voorlopig Ontwerp (VO) voor de Tuinwijkroute. Zij hebben gereageerd per mail, via DenkMee of via een formulier op de inloopbijeenkomst van 3 februari. Veel mensen zijn positief over de fietsstraten, de nieuwe inrichting van het Willem van Noortplein en meer groen. Ook blijkt dat er nog vragen en zorgen zijn over parkeren en verkeersveiligheid, met name op het gebied van oversteken en de snelheid van verkeer.

Wie hebben er gereageerd?
De ingediende reacties zijn voornamelijk van bewoners van de straten die we opnieuw gaan inrichten en van straten daar vlakbij die vaak gebruik maken van de straten op de Tuinwijkroute. Ook hebben verschillende ondernemers die een onderneming hebben in het projectgebied gereageerd. Verder heeft de Fietsersbond een reactie ingediend en hebben we een gesprek gehad met de provincie en de busvervoerder.

Thema's
Dit samenwerkingsverslag geeft een globaal beeld van welke reacties er zijn binnengekomen en hoe wij deze als gemeente hebben beoordeeld en verwerkt in het ontwerp. Een totaaloverzicht van de binnengekomen reacties staat op DenkMee. Omdat het samenwerkingsverslag geen ruimte biedt om op alle reacties in te gaan beantwoorden we specifieke vragen per e-mail naar de vraagstellers.

De binnengekomen zijn hieronder samengevat in de volgende 5 thema's:

1. Groen
2. Auto- en fietsparkeren
3. Snelheidsremmende maatregelen
4. Oversteken
5. Stoepen en functiestrook

Aanpassingen in het ontwerp
Op basis van de binnengekomen reacties zijn de volgende wijzigingen doorgevoerd in het ontwerp:

1. In het Willem van Noortplantsoen plaatsen we een tweede bankje bij de jeu-de-boulesbaan en nog een bankje bij de (bloemen)kiosk.
2. Op drie plekken in de straten hebben we geschoven met de fietsparkeerplekken. Bijvoorbeeld bij de Ingen Houszstraat 13/15, Willem van Noortstraat 17-23, Pieter Nieuwlandstraat 91 en 110.
3. De laadplekken op de Pieter Nieuwlandstraat verplaatsen we van huisnummers 13/15 naar 27/29 voor een betere spreiding van algemene parkeerplaatsen over de straat.
4. Op de Willem van Noortstraat bij huisnummer 138 komt een extra gehandicaptenparkeerplaats. Deze is in de tussentijd aangevraagd en toegewezen.
5. Bij Willem van Noortstraat 180 – 186 maken we ruimte in de functiestrook die mogelijk kan worden ingevuld met terrassen voor de naastgelegen horeca.
6. Op verzoek van bewoners hebben we de functiestrook ter hoogte van Antonius Matthaeuslaan 21-35 is opnieuw ingedeeld. Door het verplaatsen van een parkeerplaats naar huisnummer 67/69 en het opnieuw indelen van de fietsparkeerplekken komt er ruimte voor een brede groenstrook bij de huisnummers 21-35.

Vervolg
Na het vaststellen van het voorlopig ontwerp, werken we het ontwerp verder uit tot een Definitief Ontwerp (DO). Bij het verder uitwerken van het ontwerp vragen we de bewoners van de straten naar hun wensen voor het aanleggen van geveltuinen en het afkoppelen van regenwater.

1. Groen

Via DenkMee en op de inloopbijeenkomst van 3 februari konden bewoners en andere belanghebbenden aangeven welke voorkeur ze hebben voor de sfeer van het groen in hun straat. In de bijlage staan de uitkomsten van deze peiling. We nemen deze voorkeuren zo veel mogelijk mee in de uitwerking van het beplantingsplan.

2. Autoparkeren en fietsparkeren

Autoparkeren

Reacties
In veel reacties uiten bewoners hun zorgen over het aantal beschikbare parkeerplaatsen voor auto's. Met name op en rond de Antonius Matthaeuslaan en de Pieter Nieuwlandstraat, maar ook in de omliggende straten maken bewoners zich zorgen over de toename van zoekverkeer. Uit andere reacties blijkt dat er ook bewoners zijn die achter de keuze staan om minder plek voor autoparkeren te maken, zodat er meer ruimte komt voor groen en fietsparkeren.

Verder vragen sommige bewoners zich af waarom de parkeervakken breder worden dan de huidige parkeervakken. Dit gaat ten koste van de breedte van de stoep. Ook vragen enkele bewoners om groene waterdoorlatende parkeervakken.

Keuzes en uitleg
In het ontwerp hebben we keuzes moeten maken tussen groen, fietsparkeren en autoparkeren. Hiervoor is bijna alleen ruimte in de functiestrook en deze ruimte is beperkt. In lijn met ons beleid zorgen we voor meer fietsparkeerplekken en meer groen. In de vorige fase hebben we ten opzichte van het concept van het eerste ontwerp 5 parkeerplaatsen teruggebracht in het ontwerp. We verwijderen over de gehele route ongeveer 44 autoparkeerplaatsen. Dit is binnen de twee parkeerrayons waarin de Tuinwijkroute valt een heel klein percentage van het totale aantal parkeerplaatsen. Doordat we parkeerplaatsen verwijderen kan het toch zo zijn dat men verder moet lopen naar een parkeerplek of langer moet zoeken. Binnen de twee parkeerrayons blijft er echter voldoende ruimte om auto's te parkeren. Er worden niet meer vergunningen toegekend dan dat er ruimte is op straat.

Voor de autoparkeervakken kiezen we voor een breedte van 2,20m, omdat de parkeervakken langs een fietsstraat liggen. Voor de veiligheid van fietsers is het belangrijk dat er voldoende ruimte is bij het in- en uitstappen. Bij smallere parkeervakken is het risico groter op onveilige situaties.

We passen geen waterdoorlatende verharding toe omdat de open stukken snel vol komen te zitten met gruis. De verharding laat daardoor geen/minder water meer door. In plaats daarvan gebruiken we waterpasserende verharding op de plekken waar de parkeervakken op dezelfde hoogte als de rijbaan liggen. Dit is verharding waarbij het water door de stenen zelf heen gaat, doordat de stenen van doorlatend materiaal zijn gemaakt.

Fietsparkeren

Reacties
Sommige bewoners geven aan dat er op een paar plekken langs de Tuinwijkroute te weinig fietsparkeren is ingetekend. Bijvoorbeeld bij studentenhuizen op de Willem van Noortstraat en Pieter Nieuwlandstraat. Ook zijn er suggesties gedaan voor het verplaatsen van fietsparkeerplekken naar

locaties waar meer vraag is om fietsparkeerplekken. Verder vragen bewoners of er ruimte is voor grotere fietsen, zoals bakfietsen, die niet in de rekken passen.

Keuzes en uitleg
In het ontwerp is het aantal fietsparkeerplekken een stuk hoger dan in de huidige situatie. Toch zullen het er niet overal genoeg zijn om voor alle fietsen een plek te bieden. Bij het bepalen van het aantal fietsparkeerplekken hebben we gezocht naar de juiste balans tussen autoparkeren, groen en fietsparkeren. Op verschillende plekken in de straat komt er ruimte voor grotere fietsen, zoals bakfietsen naast de fietsenrekken.

Op de volgende vier plekken hebben we wijzigingen doorgevoerd in de locaties van de fietsparkeerplekken naar aanleiding van de reacties:

- Ingen Houszstraat: fietsparkeerplaats verplaatst van nr. 15 naar nr. 11
- Willem van Noortstraat: fietsparkeerplaats verplaatst van nr. 19 naar nr. 29
- Pieter Nieuwlandstraat: fietsparkeerplaats bij nr. 91 verschoven naar de kant gevel
- Pieter Nieuwlandstraat: fietsparkeerplaats verschoven van nr. 108 naar de hoek van de straat.

3. Snelheidsremmende maatregelen

Reacties
Een belangrijk deel van de reacties vraagt men aandacht voor de snelheidsremmende maatregelen. Ook de fietsersbond heeft hier expliciet aandacht voor gevraagd. Mensen maken zich zorgen over de snelheid en de verkeersveiligheid en denken dat de ingetekende drempels het autoverkeer niet tegenhouden om harder te rijden dan 30 km/uur. In de reacties vraagt men zich af of het mogelijk is hogere verkeersplateaus te plaatsen en de weg te versmallen.

Bewoners op de Pieter Nieuwlandstraat en Antonius Matthaeuslaan geven aan dat er eerder drempels zijn weggehaald i.v.m. trillingen in de woningen. Zij maken zich zorgen over een toename van trillingen door het toevoegen van verkeersplateaus. Bewoners vragen om geen drempels op te nemen of andere maatregelen waardoor de snelheid van het verkeer omlaag gaat.

Keuzes en uitleg
In het ontwerp zijn verschillende snelheidsremmende maatregelen opgenomen:

- De vier de straten krijgen een fietsstraatinrichting met rood asfalt, waarbij fietsers centraal op de rijbaan fietsen;
- Alle straten krijgen een maximale snelheid van 30km/h (op de Pieter Nieuwlandstraat is dit nu al het geval). Dit geven we aan met borden.
- We plaatsen meer bomen langs de weg; verticale elementen, zoals bomen, dragen bij aan het verminderen van de rijsnelheid;
- We plaatsen drempels op de Ingen Houszstraat en de Pieter Nieuwlandstraat en verkeersplateaus die geschikt zijn voor busroutes op de Willem van Noortstraat en Antonius Matthaeuslaan;
- We maken een middeneiland halverwege de Antonius Matthaeuslaan die ervoor zorgt dat de straat minder recht is.

De hoogte van de verkeersplateaus in het ontwerp op de Willem van Noortstraat en Antonius Matthaeuslaan is zorgvuldig gekozen met het oog op de afmetingen van de bussen en mogelijke trillingshinder. We zorgen met een stevige ondergrond en een glad wegdek, waarmee het mogelijk is om deze verkeersplateaus te plaatsen. Het toepassen van hogere plateaus vergroot de kans op trillingshinder en is daarom onverantwoord. De plateaus zijn anders ontworpen dan de ‘buskussens’ die ongeveer 10 jaar geleden zijn weggehaald en passen daarom goed in deze omgeving.

Het versmallen van de weg kan ervoor zorgen dat fietsers en auto’s/bussen sneller met elkaar in de knel komen. Dit verlaagt de veiligheid en het fietscomfort in deze straten.

4. Oversteken

Reacties
In de reacties vraagt met aandacht voor de oversteekbaarheid van de straten. Voor het Willem van Noortplein bij de Albert Heijn zijn meerdere voorstellen binnengekomen om een zebrapad te plaatsen, zodat mensen veilig over kunnen steken. Ook op andere plaatsen langs de route vraagt men aandacht voor de oversteekbaarheid. Bijvoorbeeld voor schoolgaande kinderen bij de Floris Heermalestraat en de B.F. Suermanstraat.

Keuzes en uitleg
Het Willem van Noortplein richten we in met klinkers waarbij de stoepen en de rijbaan op dezelfde hoogte liggen. Een van de doelen van deze uitstraling is om ervoor te zorgen dat automobilisten en fietsers hun snelheid op het plein aanpassen en dat zij zich bewuster zijn van hun omgeving. Ook maken we een bredere middenstrook van 1 meter op het plein die kan worden gebruikt als rustpunt tussen de twee verkeersstromen. Het toevoegen van een zebrapad kan voor veiligere oversteekplekken zorgen maar heeft ook nadelen. Een zebrapad op één locatie kan ervoor zorgen dat de automobilisten en fietsers op andere plekken op het plein juist minder goed opletten. Daarnaast zien we dat met name fietsers zebrapaden vaak negeren, zeker op drukkere fietsroutes. Zebrapaden maken oversteken daarmee niet veiliger.

Bij de B.F. Suermanstraat is ruimte gemaakt voor een middeneiland. Via dit middeneiland kan men in twee delen oversteken. Bij de Floris Heermalestraat plaatsen we geen middeneiland, omdat er één kruispunt verder bij de Johannes de Bekastraat ook al een middeneiland komt. Een extra middeneiland bij de Floris Heermalestraat gaat ten koste van bomen, fietsparkeren en autoparkeren.

5. Stoepen en functiestrook

Reacties
Verschillende bewoners vragen zich af of de stoepen in de nieuwe situatie breed genoeg zijn. Ze vragen zich af of er nog voldoende ruimte over blijft om er met kinderwagens, rolstoelen of rollators gebruik van te maken en elkaar te passeren. Veel bewoners zetten fietsen tegen de gevel en ook terrassen zorgen in de huidige situatie voor een smalle doorgang.

Keuzes en uitleg
Bij de afmetingen van de stoepen hebben we rekening gehouden met het nieuwe voetgangersbeleid. In de straten houden we zo veel mogelijk een breedte van 2,20 meter aan. Dit is breed genoeg voor kinderwagens, rolstoelen en rollators. Bij stoepen naast terrassen zorgen we dat er voldoende ruimte blijft op de stoep voor voetgangers.

Het aantal fietsparkeerplekken wordt hoger dan in de huidige situatie. Doordat er ook ruimte nodig is voor groen en autoparkeren zal het aantal fietsparkeerplekken mogelijk niet overal voldoende zijn en kan het voorkomen dat mensen hun fiets op de stoep parkeren. Helaas kunnen we dit niet helemaal voorkomen doordat er maar beperkt ruimte is voor alle wensen in de straat.

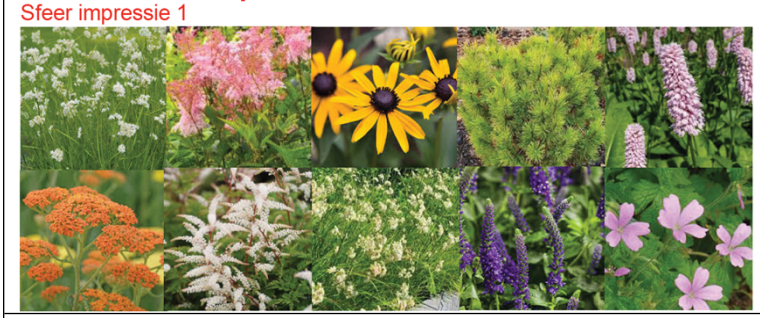
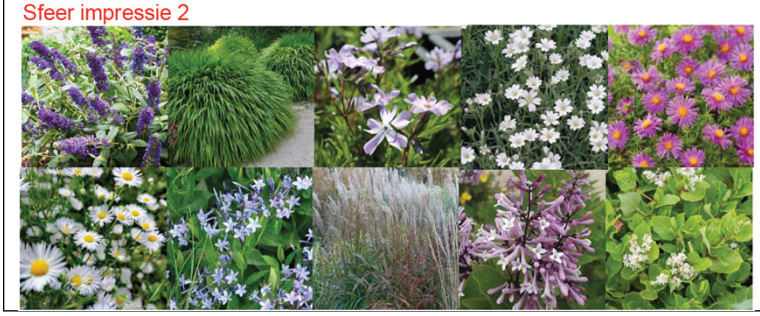
Bijlage 1 Reacties sfeerimpressies groen

Bewoners hebben tijdens de inloopbijeenkomst van 3 februari stickers kunnen plakken bij de sfeer van het groen die zij graag terugzien in hun straat. Als extra opmerking geven bewoners mee dat ze graag inheemse en bij-vriendelijke planten terug willen zien in het beplantingsplan. Dit voorstel wordt door meerdere bewoners ondersteund (10x). Ook geven bewoners aan dat ze meer kleur willen. Hieronder een overzicht van de opgehaalde stemmen per straat.

Willem van Noortstraat en Antonius Matthaeuslaan

Sfeer impressie 1 	*DenkMee: 16x* *Inloopbijeenkomst: 8x*
Sfeer impressie 2 	*DenkMee: 15x* *Inloopbijeenkomst: 20x*

Willem van Noortplein

Sfeer impressie 1 	*DenkMee: 19x* *Inloopbijeenkomst: 9x*
Sfeer impressie 2 	*DenkMee: 11x* *Inloopbijeenkomst: 20x*

Pieter Nieuwlandstraat en Ingen Houszstraat

Sfeer impressie 1 	*DenkMee: 16x* *Inloopbijeenkomst: 15x*
Sfeer impressie 2 	*DenkMee: 19x* *Inloopbijeenkomst: 26x*

De herinrichting van de Tuinwijkroute moet veiliger

Kies voor veiligheid en leefbaarheid ipv doorstroming

De werkelijkheid van vandaag

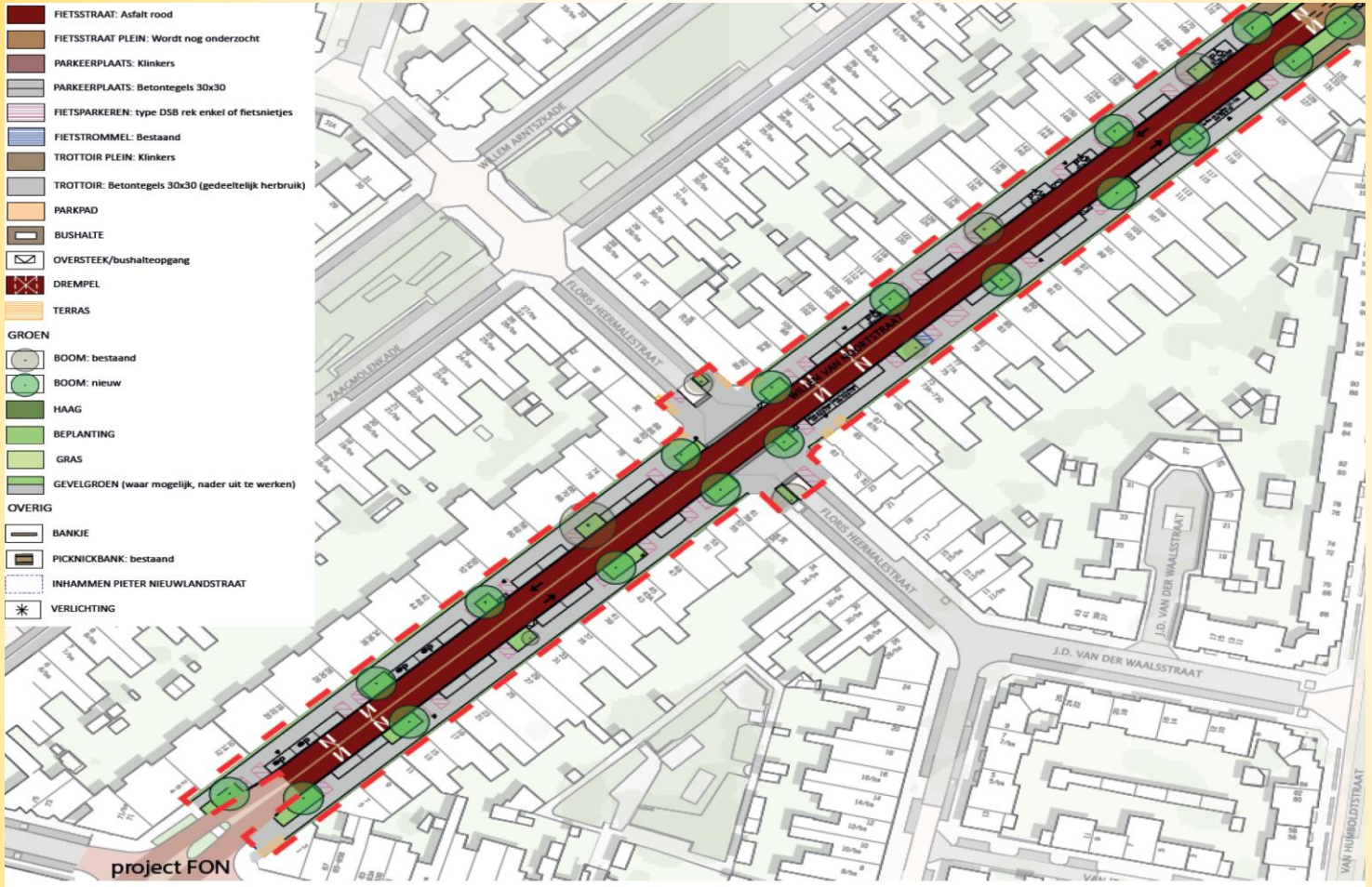
De werkelijkheid van nu met links de Willem Van Noortstraat en rechts de Antonius Matthaeuslaan.

Lange rechte stroken asfalt die uitnodigen tot gasgeven..

Het nieuwe ontwerp van de gemeente

- Brede rijbanen waar bussen elkaar kunnen passeren met de suggestie dat ze fietsers op een veilige manier kunnen passeren.
- Voetgangers kunnen door het ontbreken van een middeneiland niet veilig oversteken.

Willem van Noortstraat



Weer één lange strook asfalt zonder oversteekplaatsen met middeneiland.

- Moeders met kleine kinderen en mensen die slecht ter been zijn kunnen hier niet veilig oversteken.
- Schoolklassen uit de buurt die gezamenlijk naar de bibliotheek of naar het Griftpark gaan, kunnen hier niet veilig oversteken.

Antonius Matthaeuslaan

Weer één een lange strook asfalt met hier slechts één oversteekplaats met middeneiland

Bovendien: de oversteekplaats heeft voor jongere kinderen geen goede zichtlijn richting Willem Van Noortplein.

Was vroeger alles beter?

De Antonius Matthaeuslaan eind jaren 70 op de locatie waar volgens het ontwerp een oversteekplaats met middeneiland komt. Destijds hadden we klaar-overs (verkeersbrigadiers).
De flauwe bocht en geparkeerde auto’s belemmeren de zichtlijn voor kleinere kinderen.
Moeten we weer terug naar klaar-overs of moeten kinderen ook zelfstandig over kunnen steken?

Het huidige ontwerp heeft de uitstraling van een busbaan waar gemotoriseerd verkeer gas kan geven en fietsers en voetgangers worden gedoogd.

RTV Utrecht Nieuws Radio Kijk Meer

Boeteregen door flitsers op 30 km/u-wegen in Utrecht: 'Ze staan er niet voor niks'

Rood asfalt en 30 km/u verkeersborden zijn niet voldoende

DTV Expertises Diensten Actueel Over ons Contact

'30 km/h geen bordendiscussie, maar een ontwerpopgave'

De bewoners van de Tuinwijkroute willen:

- **Geen gebiedsvreemd verkeer, maar** een SLUIPSTOP op doorgaand verkeer (dit is ook gunstig voor de doorstroming van het OV).
- **Geen lange rechte asfaltstroken met (te) lage verkeersplateaus, die bestuurders ‘smeken’ om flink gas te geven,** maar een wegindeling die past bij een echte fietsstraat en 30 km/u.
- **Meer oversteekplaatsen met middeneiland** om veilig over te kunnen steken.

Onze stad groeit, dus groeit ook de mobiliteit

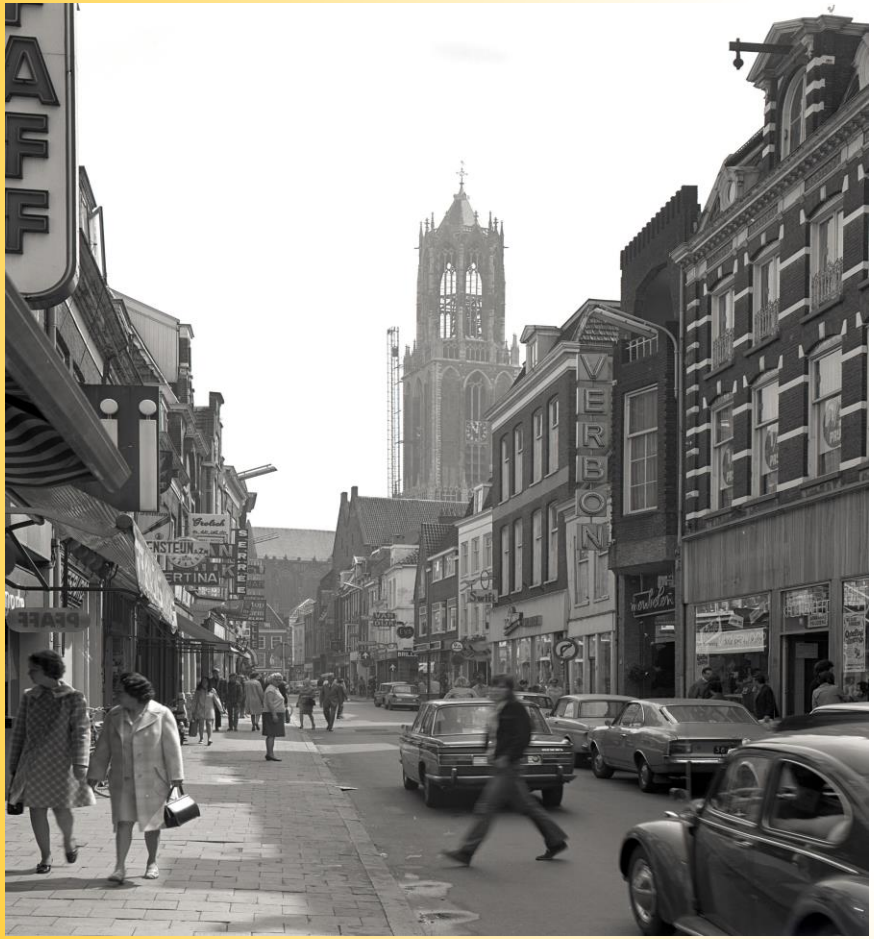
maar

de straten in onze onze vooroorlogse wijken zijn nooit gebouwd voor zoveel verkeer (en huizen slopen tbv mobiliteit doen we uiteraard ook niet meer).

We hebben gelukkig in het verleden meer scherpe keuzes gemaakt en andere prioriteiten gesteld.

WANT

We rijden niet meer op de Steenweg



maar planten een boom op wat ooit de rijbaan was

We parkeren niet meer op de Neude maar zitten er op een terras

We rijden niet meer over de Catharijnebaan, maar recreëren op en langs de Catharijnesingel

Nu zijn de vooroorlogse wijken rond het centrum aan de beurt

Het kan wél veilig voor fietsers en voetgangers!

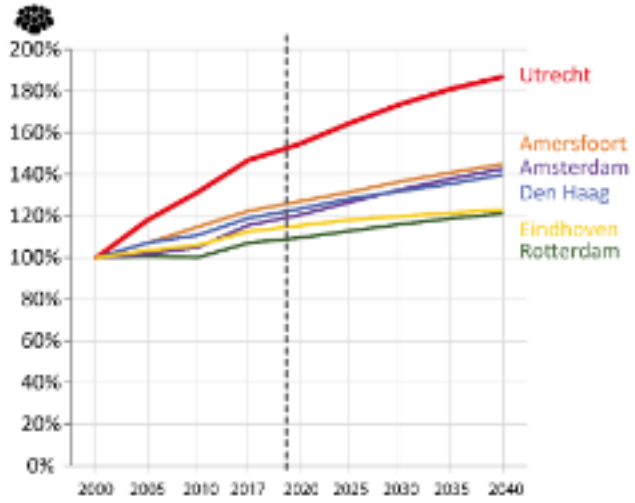
Kies op de Tuinwijkroute voor veiligheid en leefbaarheid

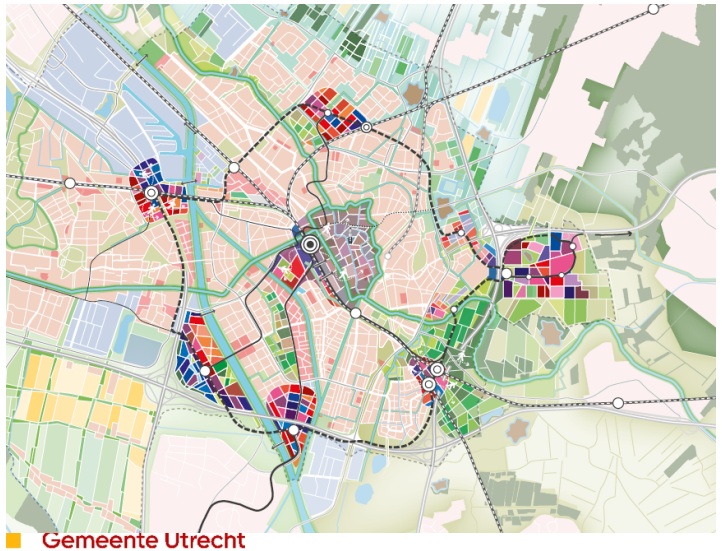
Tuinwijkroute

Dimitri van Veen

Gemeente Utrecht

Leefbaarbaarheid en bereikbaarheid onder druk





Integrale aanpak openbare ruimte

opgaven:

mobiliteitstransitie
- stimuleren fietsgebruik
- 30 km/h zones
- OV als volwaardig alternatief
- parkeren en P+R
- deelmobiliteit

groenprogramma
- extra gebruiksgroen
- groene routes
- biodiversiteit
- groene straten

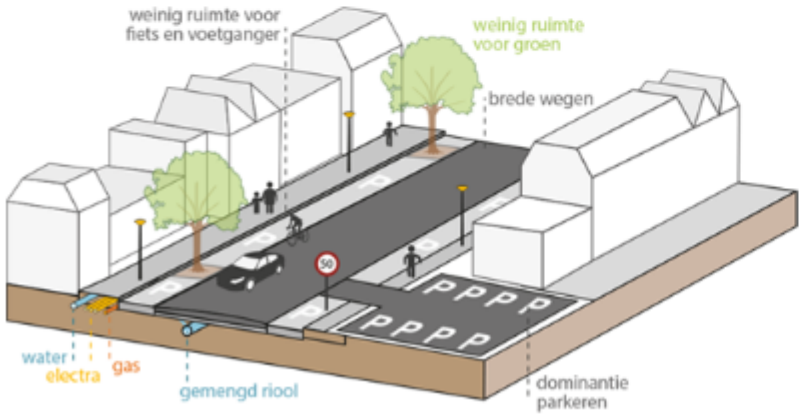
klimaatadaptatie
- hittestress
- wateroverlast
- watertekort

inclusiviteit
- toegankelijkheid
- ontmoeting
- bereikbaarheid
- veiligheid

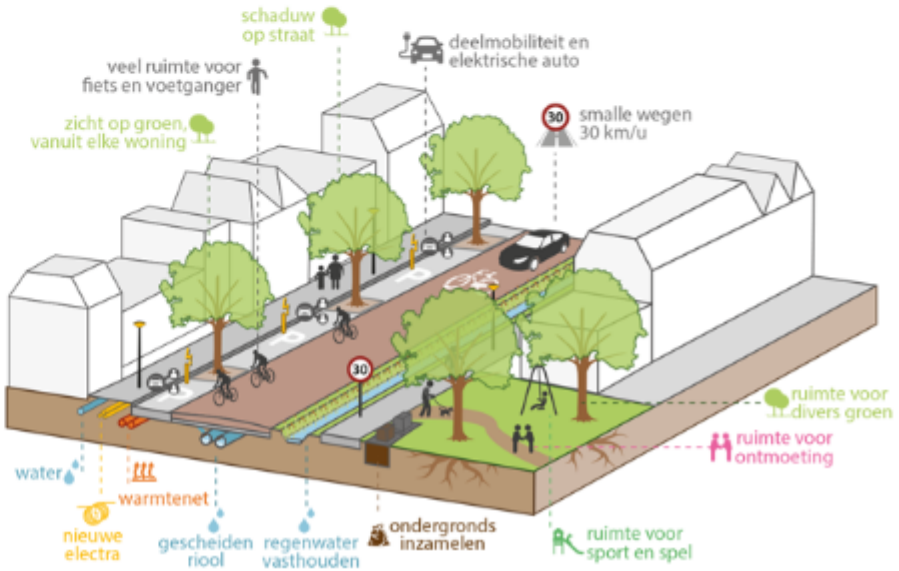
energietransitie
- elektrische auto
- opwekking huishoudens
- opslag
- aardgasvrij

aanpassen straatmeubilair
- ondergronds inzamelen
- duurzame verlichting
- smart cities
- meer zitgelegenheden

2021



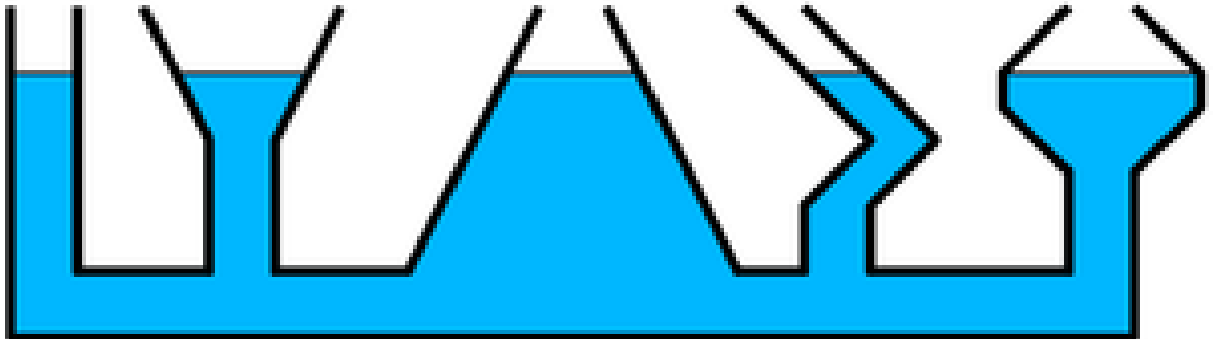
2040

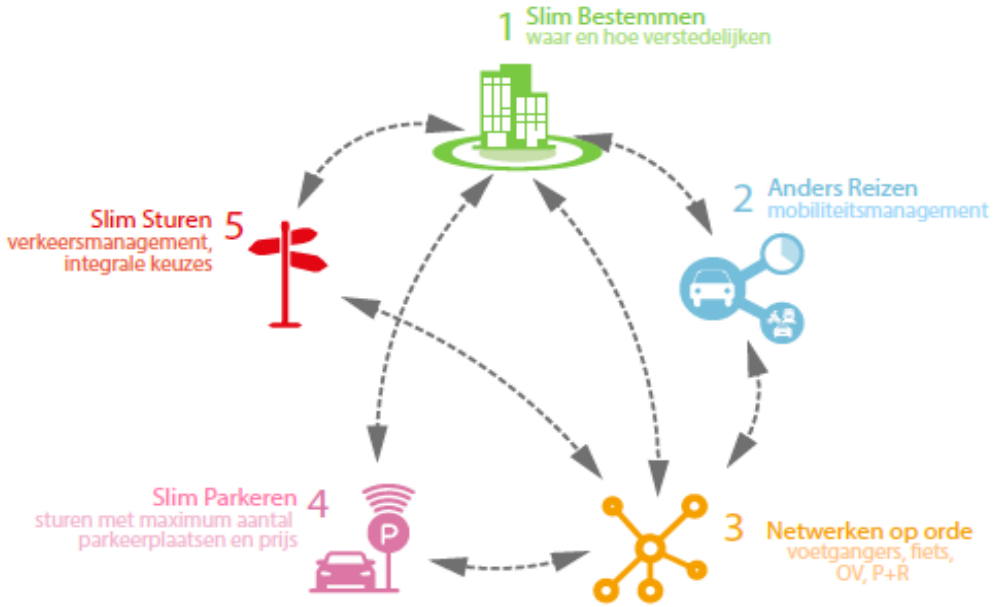


Gemeente Utrecht

Gezond Stedelijk Leven voor Iedereen

- Groeiende stad Utrecht staat voor grote opgaven en ambities
- Integrale aanpak openbare ruimte vereist
- Uiteenlopen belangen *tussen* thema's, maar ook *binnen* thema's
- Geldt ook voor mobiliteit
- Mobiliteit is een communicerend vat
- Met vele verschijningsvormen
- Algemeen belang vs. lokaal belang
- Gelijkmatige verdeling lusten en lasten





De Tuinwijkroute…

- is nu 50 km/uur en 9,00 meter breed
- is al stuk minder druk geworden sinds afslagverbod Kaatstraat
- heeft wijkfunctie qua voorzieningen, zoals de AH en diverse horeca, maar ook voor bereikbaarheid wonen en werken
- is en blijft buurtontsluitingsweg, geen woonstraat
- is onderdeel belangrijke (hoofd)fietsroute(s)
- En ja, er rijdt ook busverkeer. Route is in Mobiliteitsplan 2040 opgenomen in het *‘basisnetwerk voor OV’*
- is gevoelig voor trillingen
- heeft Willem van Noortplein als ‘hart’
- kent veel kriskras oversteekbewegingen: veel zijstraten en functies

Alternatief Fietsersbond

- Gaat uit van het *“veiligste ontwerp”*
- Focust zich op optimale verkeersveiligheid, maar heeft minder oog voor andere belangen *binnen* Mobiliteit
- Houdt minder goed rekening met de integrale belangenafweging *tussen* thema’s onderling en met verdeling van de lasten waar de gemeente voor staat.
- Onderschat het benodigde ruimtebeslag stevig
- Onderschat de functie van de Tuinwijkroute als buurtontsluitingsweg
- Stelt een wegbreedte en inrichting voor die minder goed tegemoet komt aan het OV en aan de functie van buurtontsluitingsweg

Alternatief Fietsersbond

- **Wegbreedte**: 6,00 meter is erg krap voor het passeren van 2 grote voertuigen zoals bussen.
- **Fietsstraat**: glas halfvol / halfleeg. Bovenkant bandbreedte → mobiliteitstransitie
- **Versmallingen**: fietsers en auto's/bussen sneller met elkaar in conflict. Verlaagt ipv verhoogt de veiligheid en het fietscomfort.
- **Verhoogde middeneilanden**: gaan ten koste van bomen en parkeerplaatsen. En hebben een associatie met 50 km/uur.

Gemeente Utrecht

Wat kan wél?

Extra busvriendelijk plateau tussen de Johannes de Bekastraat en de Van Humboldtraat.

- Houd qua locatie rekening met trillingsonderzoek.

Middeneiland Floris Heermalestraat

- Gaat ten koste van bomen, fietsparkeren en autoparkeren
- Waak voor 50 km/uur uitstraling
- Niet per se nodig

Wat kan wél?

Oversteekbaarheid Willem van Noortplein

- Hart van de wijk met grootste aantal oversteekbewegingen
- Pleinfunctie met middenstrook van 1 meter waar vrijelijk kan worden overgestoken.
- Middeneilanden doen ontwerp teniet, vergen bovendien meer ruimte dan ingetekend
- Ter overweging kan zebrapad worden aangebracht (vgl. Adriaen van Ostadeplein).

<u>Let op: zebrapad niet altijd beter!</u>

- Zebrapad op één locatie kan ervoor zorgen dat automobilisten en fietsers op andere plekken juist minder goed opletten.
- Fietsers negeren zebrapaden vaak, zeker op drukkere fietsroutes. Zie casus Everard Meijsterlaan.
- Soms beter af zonder zebrapad

Einde

Ontwerp gemeente

- Dat gebalanceerd en verkeersveilig is
- Dat conform de mobiliteitsprofielen uit het Handboek Openbare Ruimte is
- Dat rekening houdt met algemeen belang, met alle modaliteiten en met uiteenlopende belangen.
- Maar ook met gelijkmatige verdeling van de lusten en de lasten over de wijk.
- Dat sober en doelmatig is, zonder al te veel infrastructurele ingrepen die meer passen bij 50 km/uur.
- Met voldoende ruimte voor bus en fietsverkeer, zonder de wijkfunctie voor de auto uit het oog te verliezen.
- Dat ondanks de 6,50 meter compact is en daardoor ruimte biedt voor andere belangen zoals groen en autoparkeren.

- Van 6,50 meter met middenstrook waarbij:
  - een fietser twee naast elkaar fietsende fietsers kan inhalen op eigen helft
  - bussen en vrachtwagens op eigen helft kunnen blijven en elkaar veilig kunnen passeren.
  - parkeervakken breder worden dan nu, zodat er wat extra schrikruimte is.
  - de middenstrook kan dienen als steunpunt voor dwarsrelaties fiets en voetganger.

- Waarbij veel aandacht is voor het voorkomen van trillingen. O.a. extern onderzoek uitgevoerd.
- Veel energie is gestopt in participatie.
- Waarbij nog aanpassingen zijn gedaan en maatwerk geleverd n.a.v. reacties

Wegbreedte

- 6,00 meter is erg krap voor het passeren van 2 grote voertuigen zoals bussen.
- Bij 6,00 meter zijn auto’s inderdaad minder snel geneigd fietsers in te halen.
- Echter, de middenstrook in het ontwerp van de gemeente zorgt daar ook voor.
- En die biedt bovendien dan een steunpunt voor oversteekbewegingen.

Fietsstraat

- Aantal auto’s is voor een fietsstraat aan bovenkant van bandbreedte, maar niet over hele traject.
- Richtlijnen zijn bovendien landelijk, in Utrecht veel meer fietsers dan elders.
- Vrijwel geen fietsstraten in Utrecht met minder dan 1.500 mvt/etmaal. Zitten vaak rond 4.000.
- Bovendien voert gemeente succesvol mobiliteitsbeleid / -transitie gericht op minder autoverkeer.
- Glas halfvol / halfleeg

Gemeente Utrecht

Versmallingen

- Geen voorstander van. Fietsers en auto's/bussen sneller met elkaar in conflict.
- Auto's willen 'als eerste' bij versmalling zijn.
- Verlaagt de veiligheid en het fietscomfort ipv dat het die verhoogt.
- Zijn ook niet per se veilig: er zijn genoeg automobilisten die bij een breedte van 3,00 meter nog een fietser gaan inhalen / opjagen. Of zelfs via de andere zijde van het middeneiland inhalen
- En als je kiest voor 4,00 meter betekent dat meer verharding. En dat gaat weer ten koste van andere belangen.

Verhoogde middeneilanden

- Kosten heel veel schaarse ruimte.
- Gaan ten koste van bomen en parkeerplaatsen.
- Gaan ten koste van eenduidigheid.
- Hebben associatie met 50 km/uur.
- En zijn ook niet nodig. Op 30 km/uur weg kun je in principe overal vrijelijk oversteken.

Snelheidsremmer en 30 km/uur

- Max 30 km/uur is voor sommige automobilisten sowieso een uitdaging, ongeacht hoe de straat is vormgegeven
- Maar zeker in straten waar ook bussen rijden een uitdaging. Zien we elders in de stad ook.
- Het volledig afdwingen van 30 km/uur is niet mogelijk. Het blijft de verantwoordelijkheid van bestuurders om zich aan de verkeersregels te houden.
- In praktijk vast iets harder rijden (ca. 35-40 km/uur) maar minder hard dan huidig.
- Hogere drempels kan niet ivm combinatie bussen en trillingen. Dat is hier een bekend probleem.
- Méér plateaus zou wel kunnen.

Netwerk

- Wordt inderdaad onderzoek uitgevoerd naar maatregelen op netwerkniveau in de zgn. ‘Noordpoortstudie’.
- Die zouden een gunstig effect kunnen hebben op intensiteiten van de Tuinwijkroute.
- Bussen en vrachtverkeer blijven echter. En bestemmingsverkeer, wat het overgrote deel is, ook.
- Echter, het is zeer complex om in te grijpen in het netwerk. Leidt tot andere (lasten)verdeling over netwerk die heel goed afgewogen moet worden.
- Wachten/ uitstellen kan niet. Moet nu. Want riolering moet nu en bovendien nu subsidie.
- Doel en ambitie van ons beleid dat autoverkeer in toekomst afneemt. Succesvol daarin.

Laden en lossen

- Keren vrachtverkeer AH is inderdaad niet wenselijk. Maar niet verboden.
- Locatie laden en lossen wijzigen is een optie, maar betekent dat vrachtverkeer via de smalle Pieter Nieuwlandstraat wijk verlaat.
- Dat is niet wenselijk. Huidige routes geschikter.

Tuinwijkroute

De “2e Jan van Scorelstraat” of een fijne fietsroute?

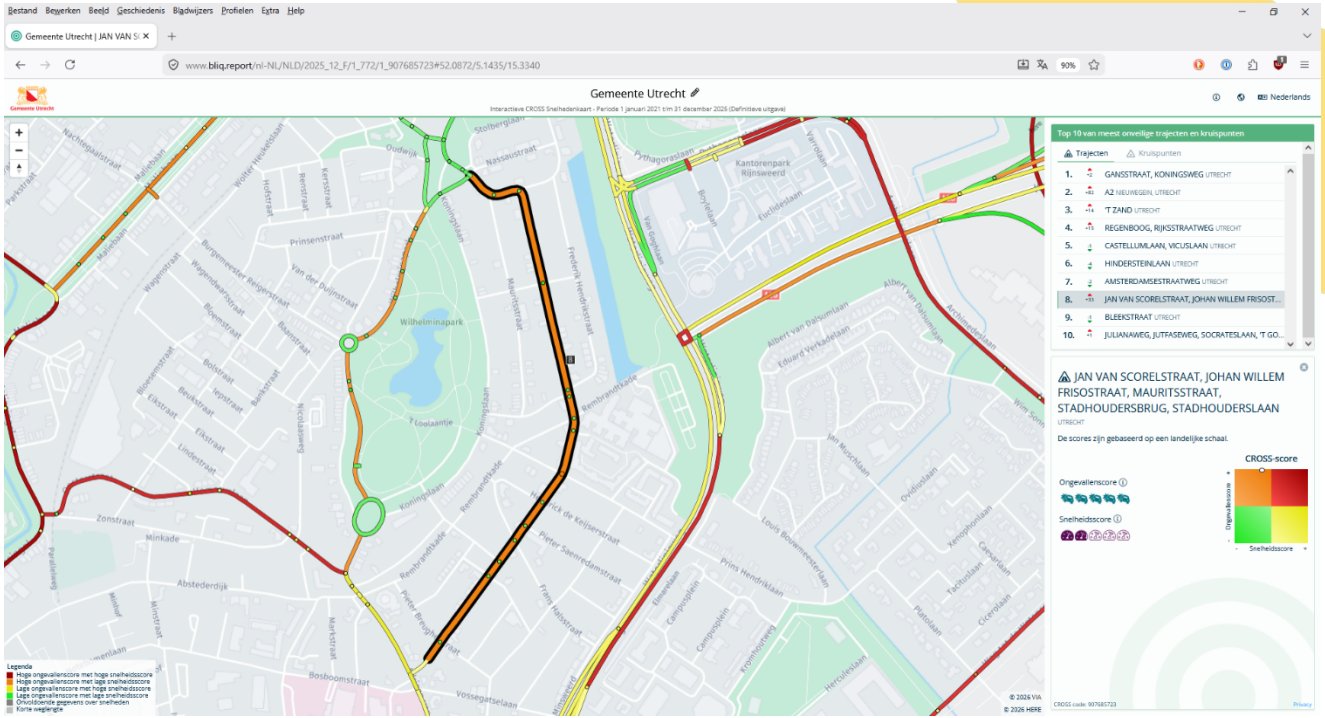
Fietsersbond

Wat zijn de problemen?

1. Er rijdt teveel verkeer voor een fietsstraat
2. Lange rechtstanden, onvoldoende snelheidsremming
3. Hierdoor wordt het onveilig
4. Laad/losverkeer moet capriolen uithalen

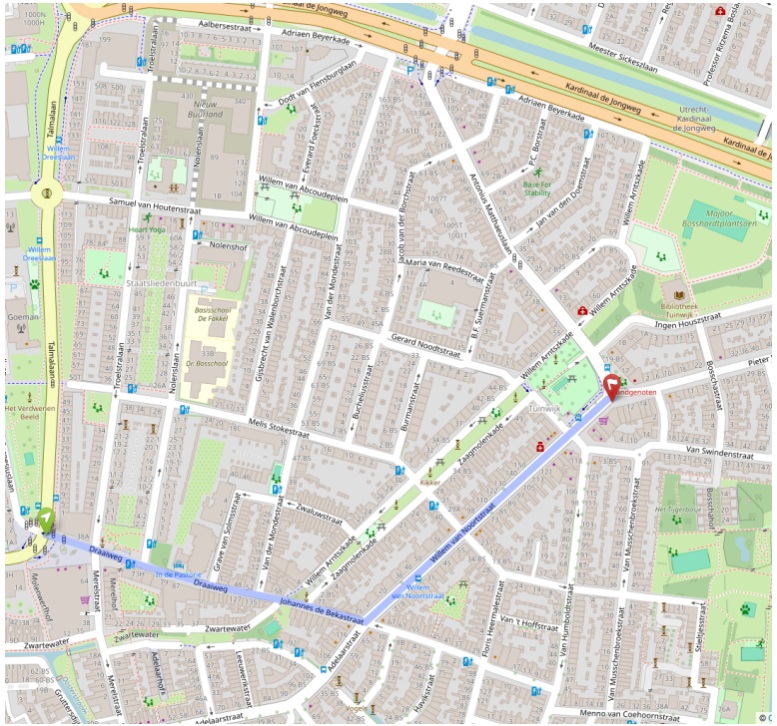
Fietsersbond

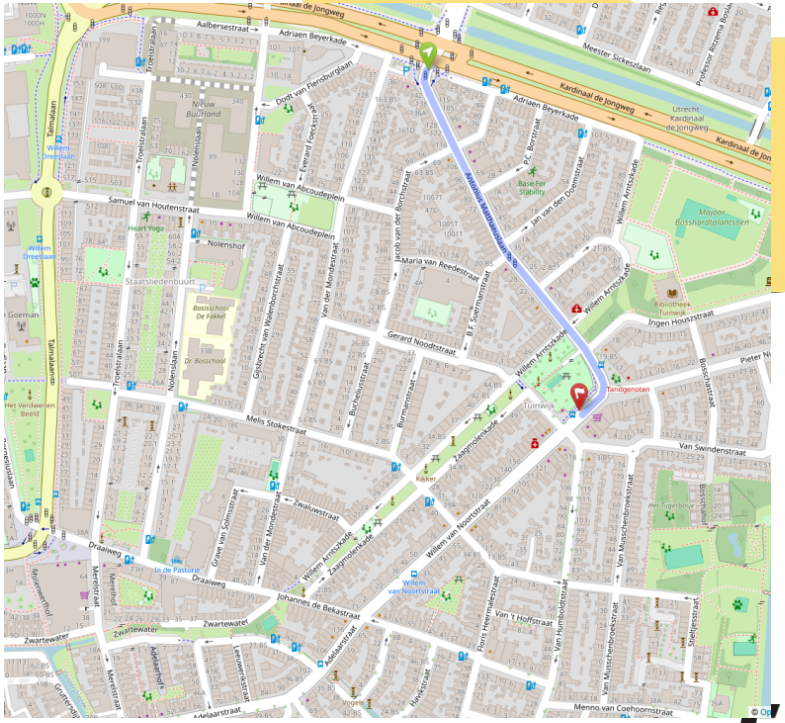
Te hard - Jan van Scorelstraat



Fietsersbond

Via AM-laan moet vrachtwagen keren





Fietsersbond

Wat wel? Jazzsingel, 6 m breed

Fietsersbond

Extra groenstrook, stalling, terras

Foto's gemeente Utrecht

Voorbeelden van beplanting in de wijk Ondiep, Utrecht

Fietsersbond

Eilandjes in fietsroute Om de Noord

Fietsersbond

Nachtegaalstraat

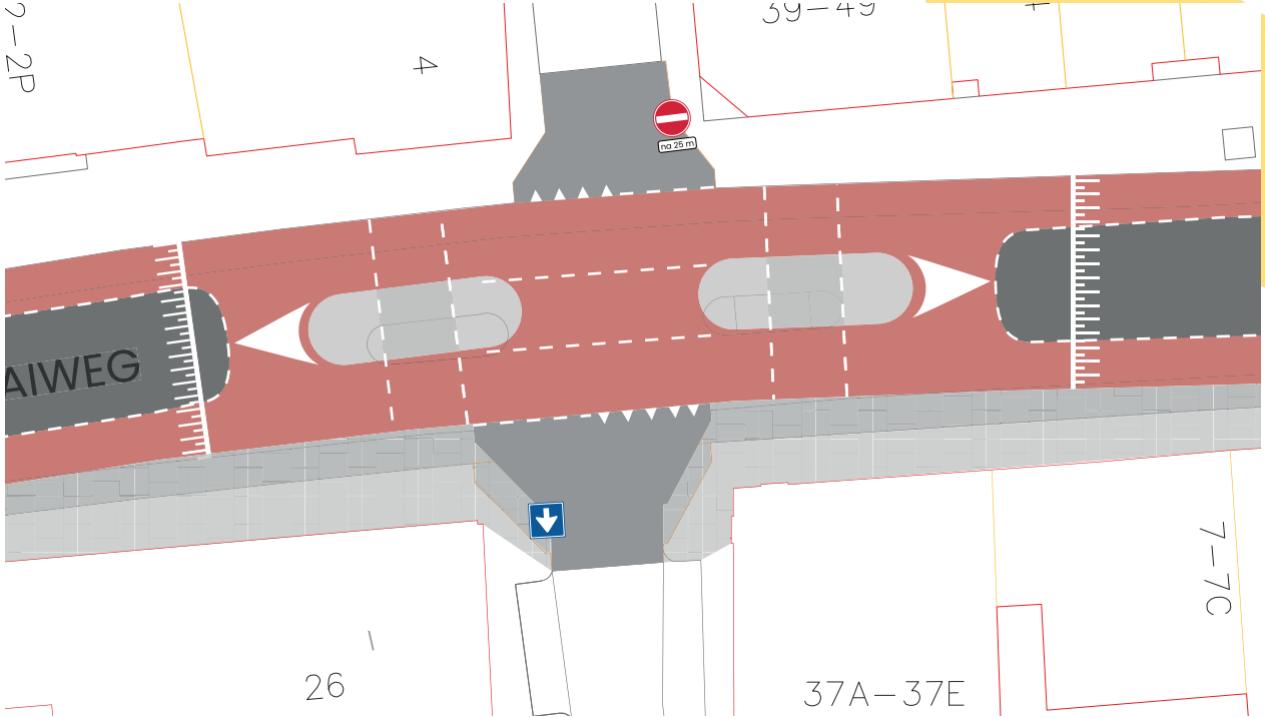
Fietsersbond

Draaiweg – uit DTV-rapport:

- In variant 1 (zie figuur 6.2 en bijlage D) zijn alle kruispunten voorzien van brede middengeleiders, zijn de rijstroken voor het gemotoriseerd verkeer smal gehouden en gaat het fietsverkeer voor het gemotoriseerd verkeer. Door de smallere rijbaan ontstaat meer zicht voor kruisende fietsers en voetgangers op naderend gemotoriseerd verkeer. **Alleen met deze variant kan de inrichting voldoen aan de uitgangspunten van Duurzaam Veilig en de CROW-richtlijnen, en wordt de veiligheid van (kwetsbare) weggebruikers substantieel verbeterd. Echter is hierbij een forse afname van gemotoriseerd verkeer essentieel.**

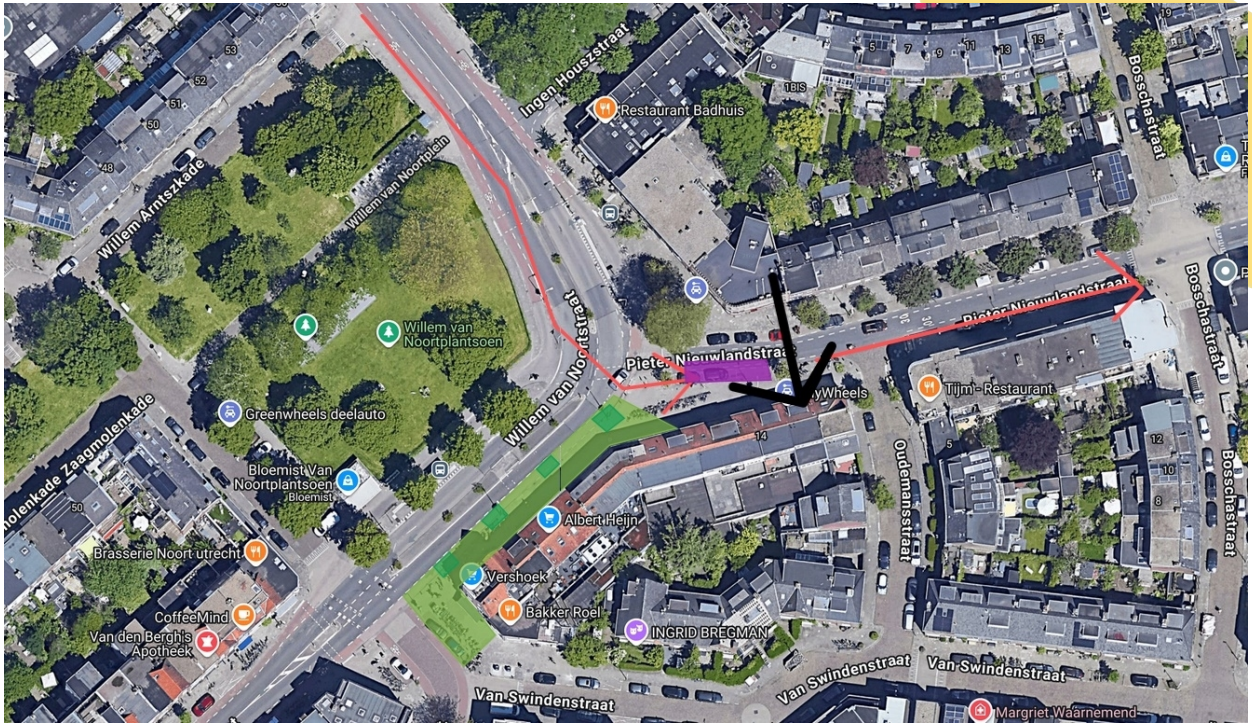
Fietsersbond

Voorstel DTV voor de Draaiweg



Fietsersbond

Laadlosplek verplaatsen



Fietsersbond

Reactie gemeente - wegbreedte

- “Bij 6 m wegbreedte komen auto’s bij inhalen op de weghelft voor tegemoetkomend verkeer”
- Wij: Dat is te hopen, op een rijstrook + middenstrook kun je fietsers niet veilig passeren!

Fietsersbond

Reactie gemeente - middeneilanden

- “We maken geen eilanden, maar om linksafslaan te faciliteren maken we een brede middenstrook van 1 m op het Willem van Noortplein”
- Wij: Op 1 m past geen fiets. Een ander wegdek geeft nul bescherming als je staat te wachten

Fietsersbond

Reactie gemeente - snelheid

- De vorm van de plateaus hangt samen met de elektrische bussen en trillingshinder.
- Het is een gebiedsontsluitingsweg (GOW), drempels niet vanzelfsprekend. Snelheid wordt bepaald door wegbeeld
- Wij: zorg dan voor een snelheidsremmend wegbeeld! Met eilanden en verspringingen!

Fietsersbond

Waar de gemeente niet op ingaat

- Het “afwegingskader verhardingen hoofdfietsroutes” én de “kadernota kwaliteit openbare ruimte” vragen om asfalt op het Willem van Noortplein

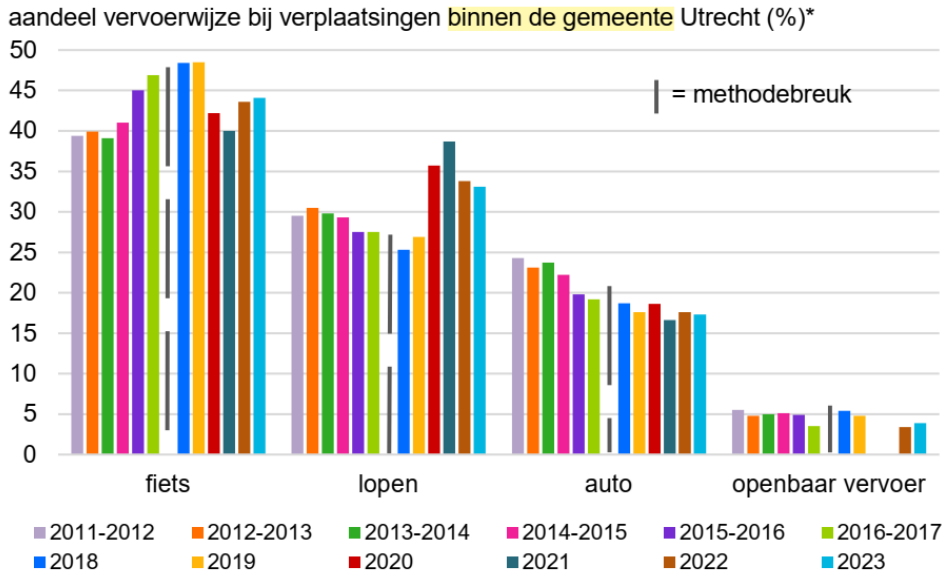
Fietsersbond

Trage bus? Fietspad om halte heen!

Fietsersbond

Fietsen of OV belangrijkst?

7. Modal split (t/m 2023)



Bron: CBS i.o.v. gemeente Utrecht. Tot en met 2017: OViN. 2018-2022: ODiN.
Het betreft gemiddelde weekdagen.

Fietsersbond

Reconstructie Oudwijkerdwarsstraat

Fietsersbond

Spijt en duur herstel

Utrechters verbijsterd over reconstructie Oudwijkerdwarsstraat

‘Vóór de reconstructie was het hier veiliger’

Een dode onder het asfalt? Heel interessant vonden ze de vondst van een skelet in november in de Oudwijkerdwarsstraat. Maar nu proberen bewoners te voorkomen dat er ‘doden vallen óp het asfalt’. Hun woonstraat is opnieuw ingericht en ze zijn verbijsterd over het resultaat.

Wim Langejan

Utrecht

Het was een beetje een rommelige buurtstraat met op gezette afstanden een verkeerssluis. Nu lijkt de Oudwijkerdwarsstraat een landingsbaan. Glimmend zwart asfalt zover het oog reikt. „Dit moet een straat zijn waarin maximaal 30 kilometer per uur mag worden gereden”, zeggen René Kruip (57) en Wouter Hilhorst (47) vol verbazing. „Maar het is echt een racebaan geworden.”

Ze maken zich grote zorgen en staan niet alleen. Hilhorst is een petitie begonnen, die al bijna vier-

▲ Bewoners Wouter Hilhorst (links) en René Kruip zijn niet blij met de herinrichting van de Oudwij-

Fietsersbond

Daarom:

- Smallere rijbanen van 6 m breed
- Extra groenstrook die wisselt van weghelft
- Middeneilanden
- Laad-losplek verplaatsen naar Pieter Nieuwlandstraat
- Rood asfalt op hele route
- Eventueel fietspad om bushalte heen

Fietsersbond

Herinrichting Tuinwijkroute

Basisinformatie

Datum	4 juni 2026
Gespreksleider	Matthijs Kleij
Tijd	19:30-20:30
Zaal	Stadhuishal
Werkvorm	Regulier
Portefeuillehouder	Wethouder Senna Maatoug
Vervolg	De gemeenteraad debatteert over dit onderwerp tijdens de vergadering van de commissie: Leefomgeving De raad besluit hier in principe over tijdens de eerstvolgende raadsvergadering. / Dit onderwerp is nog niet geagendeerd voor een debat in de gemeenteraad. Wilt u nog informatie delen met raadsleden? Stuur dit naar raadsinformatiebijeenkomst@utrecht.nl
Links	Website gemeente en Facebook-pagina 'Gemeenteraad Utrecht'
Deelnemers	25 deelnemers.

Programma

Opening bijeenkomst.
1. Henri Koopman - kort filmpje
2. Presentatie van Coriet Klooster en Rene Ritzen
3. Presentatie van Ria Glas van de Fietserbond
4. Korte reacties van Jurriaan Kamer, Matthijs Moeken, Frans de Jong.
5. Inbreng Dimitri van Veen

Vragenronde.

Motivatie

Naar aanleiding van de op 16 april door de commissie Leefomgeving in ontvangst genomen petitie over de 'Alternatieve Tuinwijkroute' is een raadsinformatiebijeenkomst geagendeerd over de beoogde maatregelen ter verbetering van de verkeersveiligheid. De raadsleden van de uitnodigende partijen gaan daarbij in gesprek met de aanbieders van de petitie (Fietsersbond en inwonersgroep) en een deskundige op het gebied van verkeersveiligheid, met als doel te verkennen in hoeverre elementen uit het bewonersplan kunnen bijdragen aan verbetering van het reeds door het college in ontwikkeling gebrachte plan.

Agendeerders

Fred Claasen (GroenLinks/PvdA)
Liesbeth Potters (JA21)
Gijs Toussaint (D66)
Jan Baijens (Partij voor de Dieren)
Job van den Broek (CDA)
Richard Nijhoff (VVD)
Gert Dijkstra (EenUtrecht)
Kirsten Alblas (ChristenUnie)
David Bosch (UtrechtNu!)

Bijdrage

1 bijdrages

Inbreng Fietsersbond RIB Tuinwijkroute, 4 juni 2026

Geachte Raadsleden.

De Fietsersbond heeft ernstige bezwaren tegen het door de gemeenten opgestelde ontwerp voor de Tuinwijkroute. Onze bezwaren richten zich op vier punten:

1. Er rijdt **teveel autoverkeer** om het een veilige fietsstraat te kunnen maken.
2. Het autoverkeer **rijdt te hard**, in het ontwerp van de gemeente wordt de snelheid onvoldoende afgeremd,
3. Door de **combinatie** van teveel autoverkeer en te hoge snelheid **wordt de weg onveilig**
4. Het laad-losverkeer voor de winkels moet nare capriolen uit blijven halen.

Daarom hebben we, samen met de bewoners, een alternatief ontworpen. Dat heeft u inmiddels gelezen.

Ik ga nu eerst in op de problemen in het gemeentelijke ontwerp, vertel daarna per punt iets over ons ontwerp en ga in op de bezwaren die de gemeente over die punten heeft. Ook geef ik aan wat wij van die reactie van de gemeente vinden.

Problemen met het gemeentelijk ontwerp

1. Er rijdt teveel autoverkeer om het een veilige fietsstraat te kunnen maken.
   Er rijden volgens het IPVE op dit moment zo'n 4.400 – 5.000 auto's per dag. Volgens het verkeersmodel VRU 3.5, stijgt dat in 2035 naar 5.200 - 7.300 auto's per dag. Dat is teveel voor een veilige fietsstraat

Voor het Ledig Erf vindt de gemeente 5.000 – 6.000 auto's teveel om er een fietsstraat te maken, daarom heeft de gemeente voor het Ledig Erf gekozen voor een knip. Op De Tuinwijkroute rijden nog meer auto's dan op het Ledig Erf, daarom kan de Tuinwijkroute geen fietsstraat worden. Daarnaast kan een fietsstraat volgens het CROW alleen in een Erftoegangsweg, dus een woonstraat zonder doorgaand verkeer. De Tuinwijkroute is een "Gebiedsontsluitingsweg", met doorgaand verkeer. Die kunnen volgens het CROW in principe geen Fietsstraat worden. Met een overmacht aan fietsers in verhouding tot het aantal auto's kun je daar nog van mening over verschillen, zoals in de Kaatstraat of de Nachtegaalstraat. Maar in de Tuinwijkroute bepalen auto's het wegbeeld, het is geen fietsstraat. Het zou alleen een fietsstraat kunnen worden als de Noordpoortstudie een succes is en het doorgaande verkeer verdwijnt.

2. Het autoverkeer rijdt te hard.
   Er komen onvoldoende snelheidsremmers, het wegbeeld bepaalt de snelheid. Dat wegbeeld is een lange rechte weg, zonder obstakels en met voorrang op zijstraten. De weg lijkt straks enorm op de Jan van Scorelstraat. De tuinwijkroute wordt een halve meter smaller dan de Jan van Scorelstraat, maar hij is net zo recht en heeft plateaudrempels.
3. De combinatie van hoge verkeersdruk en hoge snelheid maakt de weg onveilig. Er is een website waarop de geregistreerde verkeersongevallen staan, samen met de halfjaarlijks via telefoondata gemeten rijsnelheid. Op basis van drukte, snelheid en ongevallen krijgen die

wegen een score. In gemeente Utrecht staat de Jan van Scorelstraat op de 8e[1]de ongevallen-top-10. De maximumsnelheid van 50 km wordt niet veel overschreden. Maar de remmen de snelheid niet bepaald tot 30 km/uur. Daarom geloven we er niet in dat De Tuinwijkroute daadwerkelijk een 30-km weg wordt, ondanks een 30-km-bord .Het wordt een soort "2e Jan van Scorelstraat".

4. Verkeer voor de laad-losplek kan vanaf de Draaiweg de laad-losplek op het Willem van Noortplein bereiken. Als het verkeer via de Antonius Matthaeuslaan komt, moet het keren op het plein. Niet fijn, want de vrachtwagen moet meerdere keren steken. Wat doet dat voor de veiligheid?

Ons ontwerp

Breedte van de weg wordt 6 meter

Wij hebben de gemeente rondgekeken hoe op ándere plekken wordt omgegaan met fietsers en bussen op dezelfde weg en wat we daarvan kunnen leren voor wat kan werken in de Tuinwijkroute. Een vergelijkbare straat is de Jazzsingel in Leidsche Rijn.

De gemeente kiest in het ontwerp van de Tuinwijkroute voor een breedte van 6,5 meter, vanwege de bus. De Jazzsingel is 6 m breed. Er rijdt, zonder problemen, al vele jaren een bus. Tegenwoordig hebben bussen kleine camera's i.p.v. grote zijspiegels, een 6 m brede weg is voor de bus nu nog minder een probleem dan het in het verleden was.

Doordat de Jazzsingel 6 m breed is, passen twee auto's niet naast een fietser. Als er tegemoetkomend verkeer is, word je níet ingehaald door achteropkomend verkeer. Dat wacht met passeren tot de tegemoetkomende auto voorbij is. Zie dit filmpje op de Jazzsingel. Volgens de tabellen zou een auto je in dit soort situaties moeten kunnen inhalen, maar de auto's zijn veel dikker geworden. Het past tegenwoordig niet meer. Bij 6,5 m word je juist rákelings gepasseerd.

De Columbuslaan in Kanaleneiland, eveneens een busrouote, wordt pleksgewijs zelfs maar 5,8 m breed. De Columbuslaan krijgt ook groenvakken die wisselen van zijde van de weg. Zodat de weg wat gaat meanderen.

Als een weg smaller is, wordt er ook wat minder hard gereden. Daarom willen we voor de Tuinwijkroute een wegbreedte van 6 meter

Groen

Met die halve meter minder wegbreedte plus wat we "schrapen" door voetpaden etc. niet breder te maken dan de norm, kan er een groenstrook komen van 2 m breedte. Die kan verspringen van weghelft, dat draagt ook bij aan lagere snelheden. Het wordt minder een lange rechte weg. De ruimte kan ook gebruikt om het aantal stallingen voldoende te maken, of een klein terrasje.

Middeneilanden – Dat is echt het minimale dat moet verbeteren!

Op het stuk Kaatstraat – Adelaarstraat komen op 4 plekken middeneilanden. Ze liggen al op de Nachtegaalstraat. Het mengen van auto's en fietsers bij de eilanden is geen enkel probleem. De moeder van dat kleintje links durft hier met haar te fietsen

DTV heeft een studie gedaan om de Draaiweg veiliger te maken. Daarin stelt DTV middeneilanden voor als énige mogelijke Duurzaam-Veilige oplossing. DTV stelt dat middeneilanden daar kunnen

[1] https://www.bliq.report/nl-NL/NLD/2025_12_F/1_772/1_907685723#52.0872/5.1435/15.3340

worden toegepast áls de Draaiweg net zo "rustig" wordt als de Tuinwijkroute. Zo'n veilige oplossing willen we hier ook!

Laad-losplek in de Pieter Nieuwlandstraat.

Kerende vrachtwagens bij het Willem van Noortplein willen we voorkomen. Door de laad-losplek in het begin van de Pieter Nieuwlandstraat te plaatsen, kan het vrachtverkeer altijd makkelijk de laad-losplek bereiken. De ingang van het magazijn van de supermarkt ligt in de Pieter Nieuwlandstraat.. Ze rijden weg via de Pieter Nieuwlandstraat. Bovendien komt er zo ruimte vrij op het Willem van Noortplein, dat biedt mogelijkheden om extra bomen te planten en het plein zo meer bij het park te trekken.

Welke reactie kregen we op deze voorstellen?"*We kiezen voor een rijbaanbreedte van 6,5 meter, zodat er ruimte blijft voor auto's en bussen om fietsers veilig in te halen. Bij een smallere rijbaan is het risico groter dat auto's en bussen bij inhaalmanoeuvres op de andere weghelft terechtkomen. De inrichting van de weg heeft niet als doel dat auto's en bussen altijd achter de fietsers moeten blijven. Zeker voor de bus is het wenselijk als deze op sommige momenten fietsers kan inhalen, zodat de dienstregeling niet te erg wordt verstoord."*

Onze reactie hierop: Hopelijk gebruikt het verkeer de andere weghelft bij inhalen, anders worden fietsers geplet tussen rijdende en geparkeerde auto's! Ook op de Jazzsingel halen bussen fietsers in , dat is daar geen probleem. Alleen doen ze dat niet bij tegemoetkomend verkeer.

"*We maken geen middeneilanden, maar om fietsers te faciliteren in het linksafslaan op het Willem van Noortplein naar zijstraten maken we een bredere middenstrook van 1 meter. Dit geeft fietsers extra ruimte om midden op de rijbaan stil te staan en te wachten tot er goed moment is om over te steken."*

Onze reactie hierop: die middenstrook wordt door het verkeer gebruikt om fietsers te passeren. De strook is te smal voor een fiets. Een andere kleur klinkers geeft geen bescherming zoals een middeneiland doet.

Snelheidsremming:

Commentaar [R.G.1]: Dia 14

"*De vormgeving van de verkeersplateaus hangt samen met de elektrische bussen en de kans op trillingshinder.*

Wat betreft de afstand tussen de plateaus. De Willem van Noorstraat en Antonius Matthaeuslaan functioneren als gebiedsontsluitingswegen (GOW). Op dit type weg zijn drempels/plateaus minder vanzelfsprekend. De genoemde richtafstanden tussen plateaus door het CROW zijn hier dan ook niet van toepassing, omdat deze zijn bedoeld voor erftoegangswegen. Op gebiedsontsluitingswegen wordt de rijsnelheid primair beïnvloed door het wegbeeld en niet door herhaalde snelheidsremmende maatregelen op het wegvak."

Onze reactie hierop: Als de snelheid moet worden geremd door het wegbeeld, zorg dan voor een wegbeeld dat de snelheid remt: smal, geen lange rechtstanden.

Dit worden welles-nietes situaties. We willen daarom een verkeersveiligheidsaudit van het plan voordat het wordt uitgevoerd. We zijn blij dat Adriaan Walraad nu aanwezig is en zijn licht over beide voorstellen kan laten schijnen.

Waar de gemeente niet op ingaat:

Er is een afwegingskader asfalt versus klinkers voor hoofdfietsroutes vastgesteld door de Raad[2]. In dat afwegingskader en in een tweede document staan de locaties waar klinkers mogen komen[3], als uitzondering voor het principe dat hoofdfietsroutes in asfalt moeten worden uitgevoerd. Het Willem van Noortplein hoort daar niet bij. Ook in de Kadernota kwaliteit openbare ruimte hoort het Willem van Noortplein níet bij de plekken voor klinkers. Daarom willen we dat het plein, zoals in alle beleidsstukken staat, in rood asfalt wordt uitgevoerd.

Met al deze maatregelen zal het verkeer rustiger rijden, maar het OV zou trager kunnen worden. Bij 30 km/uur kost de rit 84 seconden, als de bus achter een e-bike blijft en 25 rijdt, kost het 100 seconden. Dat is zestien seconden langer.

Een fietspad óm de bushalte heen, draagt aantoonbaar bij aan een vlottere rit voor het OV. In onderzoek in Nieuwegein scheelde het 10 seconden per halte[4].Bij zes van deze haltes wint de bus een minuut in de dienstregeling.

Om autogebruik vanaf Overvecht naar het centrum te verminderen, mag een snelle rijtijd van de bus niet ten koste van de fietsroute gaan. Het fietsgebruik in Utrecht is ongeveer 45% van alle reizen binnen de gemeente. Het OV haalt de 5% niet. Als het fietsgebruik een klein beetje zou dalen doordat de bus de route onveilig maakt, verliezen we meer schone mobiliteit dan we kunnen winnen door flink meer gebruik van de bus. Zie de modal split in de mobiliteitsmonitor.

Waarom is het wijs om zelfs op dit late moment van de planvorming nog in te grijpen? In 2021 heeft de Oudwijkerdwarsstraat een nieuwe inrichting gekregen. Alle obstakeltjes waren verwijderd, waardoor de bus in deze rustige straat door kon rijden. "Het asfalt was nog warm" toen de hele buurt in opstand kwam, want er werd veel harder gereden dan vroeger. Na veel gedoe en flinke extra kosten zijn er alsnog versmallingen aangebracht, helaas zonder fietsdoorsteek. De weg is nog steeds niet fijn, ondanks dat het er heel weinig verkeer rijdt.

We willen graag dat de Tuinwijkroute direct een fijne weg wordt om te fietsen. Achteraf is het erg lastig om de weg alsnog veilig te maken. Net zoals u nu van de Jan van Scorelstraat geen fijne weg kunt maken, zonder dat het enorm in de papieren loopt. De stoepranden verplaatsen is enorm duur.

Kort en goed: we willen dat de Tuinwijkroute een veilige fietsroute wordt. Daarvoor is het nodig dat er minder autoverkeer rijdt en dat het autoverkeer minder hard rijdt. Wij hebben er geen vertrouwen in dat het ontwerp van de gemeente dat voldoende voor elkaar krijgt. Daarom stellen wij een alternatief voor met een breedte van 6 meter, asverspringing en middeneilanden, een betere laadlosplek, uitgevoerd in rood asfalt. Voor een snelle busregeling kan het fietspad desnoods om de halte geleid.

Dank voor uw aandacht.

---

[2] https://utrecht.bestuurlijkeinformatie.nl/Agenda/Document/cc440385-7d53-4d6c-b469-2b751719ad17?documentId=e98678c5-243b-4ff5-9f26-cd0899dfb39f&agendaItemId=e0d24a79-aaad-41be-af52-c606e8044afb

[4] https://kdrive.infomaniak.com/app/share/1813274/54a5883d-cfc4-4d11-8f59-6f3aa23344da

Fietsersbond Utrecht

Samenvatting

Tuinwijkroute – Meer veiligheid door meer groen

Bij de vorige behandeling in de commissie[1] is toegezegd dat snelheidsremmende maatregelen toegevoegd zouden worden in het voorlopig ontwerp van de Tuinwijkroute. Een welkom signaal, er zijn echter alleen 'busvriendelijke plateaus' toegevoegd in de Antonius Matthaeuslaan en Willem van Noortstraat.

Uit beantwoording van de recente raadsvragen[2] lijkt deze keuze te worden doorgezet. Daarom hebben de Fietsersbond en bewoners in gezamenlijkheid een alternatief ontwerp gemaakt. Een veiliger ontwerp door meer groen, waar kinderen weer zelfstandig naar school kunnen fietsen, waar gezondheid voorop staat en waar buren elkaar weer kennen.

Door slimmere inrichtingskeuzes ontstaat over het gehele traject ruimte voor een brede groenstrook. Deze groenstrook verspringt van de linkerkant naar de rechterkant van de weg, waardoor het gevoel van een lange brede weg verdwijnt en dat de snelheid reduceert.

De rijbaan wordt hierdoor een stukje smaller en het draagvlak wordt stukken breder! Kortom, meer veiligheid door meer groen.

In het kort

- **Echte 30 km/u-inrichting** met échte snelheidsremming door een smallere rijbaan (6 m), lokale wegversmallingen bij middeneilanden en een verspringende wegas. Automobilisten rijden rustiger en blijven vaak vanzelf even achter fietsers.
- **Meer groen** zodat ruimte ontstaat voor een groenstrook van 1,5 meter over het gehele traject. Dit draagt bij aan klimaatadaptatie, de 'groen, tenzij' doelstelling
- **Minder trillingshinder** omdat verkeersdrempels/plateaus niet meer nodig zijn door de combinatie van de verspringende groenstrook en wegversmallingen.
- **Veiliger vrachtverkeer** en meer ruimte op het Willem van Noortplein door de laad-losplek direct naast het magazijn te plaatsen in plaats van midden op het plein.

Ons verzoek
Wij stellen voor dat dit ontwerp door een gecertificeerd verkeersveiligheidsauditor wordt vergeleken met het huidige ontwerp van de gemeente. Het is onze wens dat het veiligste ontwerp wordt uitgevoerd.

---

[1] https://utrecht.bestuurlijkeinformatie.nl/Agenda/Index/00656dd2-acff-4e10-b5c4-da0739c86057#4229d05a-4d4f-4c12-8da0-cd40ed2bfc40

[2] https://ureka.utrecht.nl/app/document?url=https:%2F%2Fapi1.ibabs.eu%2Fpublicdownload.aspx%3Fsite%3DUtrecht%26id%3D3c073045-170a-47ab-9a57-1e7821eaf779

Fietsersbond Utrecht

No regret maatregel
De plaatselijke wegversmallingen kunnen ook in het huidige VO worden toegevoegd. De versmallingen verdienen de voorkeur boven de 'busvriendelijke plateaus' waardoor we deze zien als een 'no regret maatregel'.

Inhoudsopgave:

Samenvatting	1
Inleiding	3
Het huidige ontwerp	3
De problemen in het huidige ontwerp	4
Ons voorstel	9
Beschrijving van de route	11
Antonius Matthaeuslaan	11
Willem van Noortplein	12
Willem van Noortstraat	14
Aansluiting op de Fietsroute om de Noord	16

Fietsersbond Utrecht

Tuinwijkroute

Meer veiligheid door meer groen.

Veiligheid voorop en groen als middel.

Inleiding

Zowel de omwonenden als de Fietsersbond maken zich grote zorgen om het ontwerp voor de herinrichting van de Tuinwijkroute.

In dit stuk geven wij eerst aan welke problemen wij zien in het huidige ontwerp en waarom het volgens ons te onveilig wordt. Vervolgens doen wij voorstellen per route-onderdeel om het ontwerp te verbeteren. Tenslotte gaan we in op de aansluiting op de Fietsroute om de Noord.

Een deel van de uitleg over dit voorstel is vrij technisch van aard. Dat is nodig om precies uit te kunnen leggen waar de pijn zit en hoe wij denken dat het beter kan. Omdat raadsleden in de regel geen verkeerskundigen zijn, lijkt het ons ook daarom verstandig als een verkeersveiligheidsauditor zijn oordeel geeft over beide ontwerpen. Dan is er een onafhankelijk oordeel hoe deze belangrijke fietsroute veilig kan worden ingericht.

De Tuinwijkroute is een hoofdfietsroute, het is de bedoeling dat mensen uit Overvecht de route zo fijn vinden fietsen, dat ze op de fiets i.p.v. met de auto naar het centrum van Utrecht gaan. Wij vinden dat u als gemeente het zich niet kunt permitteren dat deze weg niet veilig wordt en, net als de Oudwijkerdwarsstraat, direct na oplevering veilig moet worden gemaakt door de afdeling verkeersveiligheid. De maatregelen die dan nog te treffen zijn, zullen immers beperkt zijn en "binnen de banden" moeten worden uitgevoerd. Daarnaast is dat zonde van het geld.

Wijzigingen voordat de route is aangelegd kunnen veel ingrijpender zijn dan de dingen die na aanleg nog mogelijk zijn. Wij verzoeken u om beide ontwerpen, dat van de gemeente en dat van ons, te laten beoordelen door een gecertificeerd verkeersveiligheidsauditor en op basis van dat oordeel en zijn eventuele andere suggesties het ontwerp aan te passen.

Het huidige ontwerp.

Volgens de projectomschrijving wordt de Tuinwijkroute een veilige en leefbare fietsstraat, want:

1. De weg krijgt een fietsstraat-inrichting
2. In de functiestrook komen bomen en fietsparkeren, er worden een aantal parkeerplaatsen opgeheven.

Fietsersbond Utrecht

3. De Tuinwijkroute krijgt voorrang op de zijstraten d.m.v. een uitritconstructie. Daardoor hebben ook voetgangers voorrang op verkeer uit de zijstraten
4. Er komen snelheidsremmende plateaus van 8 cm hoog en 8 m lang. De op- en afritten zijn 1,75 m lang. Deze zijn goed passeerbaar voor de elektrische bussen nood- en hulpdiensten. Ze komen op 100 tot 120 m uit elkaar te liggen.
5. Er wordt minder trillingshinder verwacht, omdat de fundering van de weg zal worden verbeterd.
6. De maximumsnelheid wordt verlaagd naar 30 km/uur
7. Om de bus rijtijden niet toe te laten nemen vervalt er een bushalte. De halte die er wel komt is langer dan de bestaande halte, zodat ook extra lange bussen hier kunnen gaan rijden.
8. Er worden 41 parkeerplaatsen opgeheven
9. Er komen 135 extra stallingen, in totaal 780.
10. Er komen 33 nieuwe bomen, zeven slechte bomen worden vervangen. Op veel plekken komen extra planten.

De problemen in het huidige ontwerp

Waarom vinden de omwonenden en de Fietsersbond dit onvoldoende? De pijnpunten zijn punt 1, 4, 5, 6, 9 en 10 in het huidige ontwerp.

Ad 1. Wegprofiel.

De weg is (veel) te druk voor een fietsstraat. In het IPVE wordt uitgegaan van 4.400 m.v.t./e op de Antonius Matthaeuslaan en zo'n 5.000 m.v.t./e op de Willem van Noortstraat. Normaal gesproken is het drukste spitsuur 10% van het aantal auto's per etmaal, dus 440 tot 500 m.v.t./uur in het drukste spitsuur. De recente SWOV-brochure[3] over de veiligheid van fietsstraten heeft onderzoek gedaan aan 111 fietsstraten. Hiervan had er één meer dan 4.000 auto's per etmaal en twaalf meer dan 1.500 auto's per etmaal. Het leeuwendeel had minder dan 1.500 auto's per etmaal. Er is in Nederland geen ervaring met "fietsstraten" met deze hoeveelheid autoverkeer. De ontbrekende ervaring op dit soort fietsstraten maakt dat dit in deze vorm een soort experiment wordt.

Ook aan de andere eis, tweemaal zoveel fietsers als auto's, wordt in de huidige opzet niet voldaan. Het IPVE gaat uit van 3.500 fietsers op de Antonius Matthaeuslaan en 5.000 op de Willem van Noortstraat. Dat aantal is op zijn best even groot als het aantal auto's.

Fietsstraten zijn bedoeld als "fietspad, auto's toegestaan, mits ze zich als gast gedragen". Fietsstraten hebben een "stroomfunctie" voor het fietsverkeer en zijn voor het autoverkeer een erftoegangsweg. Voor het autoverkeer mag er geen stroomfunctie zijn. Wegen die wél zo'n stroomfunctie hebben, dienen volgens het CROW als "gebiedsontsluitingsweg – 30 km/uur" te worden ingericht. Dat wil zeggen: twee brede fietsstroken plus één smalle rijloper in het midden.

[3] https://swov.nl/nl/publicatie/veiligheid-van-fietsstraten

Op deze route zou eigenlijk gekozen moeten worden:

- Ofwel het wordt een fietsstraat waar ook een bus rijdt. De verkeersintensiteit moet dan worden verlaagd tot duidelijk onder de 2.500 auto's per etmaal, zeker omdat er (wegens de bus) onvoldoende snelheidsremming is.
- Ofwel het autoverkeer blijft. Dan is het noodzakelijk om ofwel:
    - vrijliggende fietspaden aan te leggen (maar daar is geen ruimte voor)
    - de hoofdfietsroute te verleggen naar een andere route. Maar dat maakt het fietsnetwerk onlogisch.

De Tuinwijkroute wordt al opnieuw ingericht, voordat duidelijk is of de verkeershoeveelheid sterk kan worden verminderd door maatregelen uit de Noordpoortstudie. De combinatie van busroute, fietsroute én veel verkeer kan mogelijk blijvend zijn. Daarom is het randvoorwaardelijk dat er voldoende effectieve snelheidsremmers zijn.

Daarnaast wordt in het ontwerp de weg breder dan strikt noodzakelijk is. De weg wordt 6,5 m breed, wegens de busroute. Die breedte is voor fietsers uiterst onplezierig: als een auto je tegemoet komt, kan een achteropkomende auto je nog passeren door zich tussen jou en de tegemoetkomende auto te wringen. Bij een wegbreedte van 6 meter, zoals op de Jazzsingel, gebeurt dat niet. De auto wacht dan tot de tegemoetkomende auto voorbij is voor hij je inhaalt. De weg kan dus, net als op de Jazzsingel, 6,0 m breed worden. De Columbuslaan, ook een busroute, krijgt op een aantal plekken zelfs een wegbreedte van 5,7 m breed. Smaller dan 6,5 meter is dus goed mogelijk en komt de veiligheid ten goede.

In het ontwerp is gekozen voor parkeerplaatsen op de Willem van Noortstraat van 2,4 meter worden en in de Antonius Matthaeuslaan 2,2 m breed. In het IPVE of VO komen we geen verklaring tegen voor dit verschil. Voor de parkeerplaatsen volstaat 2 meter, er is een uitstapstrook van 40 cm nodig. De parkeerplaatsen hebben dan wel een witte rand nodig, zodat er daadwerkelijk binnen het vak wordt geparkeerd.

Fietsersbond Utrecht

Ad 4. Snelheidsremmers.

CROW adviseert elke 75 m een drempel die het verkeer afremt tot daadwerkelijk 30 km/uur. Deze CROW-richtlijn voor drempels is al vele jaren oud. De vering en het acceleratievermogen van auto's is sindsdien flink verbeterd, waardoor zelfs volgens de richtlijn geplaatste drempels de snelheid op de weg niet altijd tot 30 km/uur verlagen.

Het CROW adviseert "SVT-30-drempels". Bij zo'n drempel van 8 cm hoog moeten de op- en afritten ook 1,75 m zijn, maar er mag géén plateau tussen liggen. Bij een drempel gaat de voorkant van een auto alweer omlaag als de achterkant nog omhoog komt. Door dat "wipwap-effect" remt de drempel erg goed. Bij plateau's verdwijnt dat wipwap-effect. Daarom moeten plateaus steiler zijn voor dezelfde snelheidsremming. Volgens de CROW richtlijn[4] moeten de op- en afrit dan 1 m lang zijn om daadwerkelijk tot 30 km/uur te remmen. Maar dat is voor de bus en de nood- en hulpdiensten te steil en het levert trillingen op in de woningen eromheen.

De geplande busvriendelijke plateaus remmen tot ongeveer 40 km/uur. Ten tijde van de introductie van deze drempel-richtlijn door CROW. Wij doen voorstellen hoe de snelheid wél voldoende omlaag kan worden gebracht.

	Drempel		Plateau	
Ontwerpsnelheid (km/uur)	**8 cm hoog**	**12 cm hoog**	**8 cm hoog**	**12 cm hoog**
20	1	1,7	-	-
30	1,75	2,4	1	1,5
50	3	4,7	2,4	3,5
60	4	6	3,2	4,5

Figuur 1: aanbevolen lengtes van op/afritten bij drempels en plateaus in meters. Bron: toelichting verkeerskunde Fietsersbond

Een weg waar daadwerkelijk 30 km per uur wordt gereden is veel veiliger dan een weg waar 50 km per uur wordt gereden. Bij 30 km/uur is de reactie-afstand + remweg ongeveer 10 meter. Als er 10 meter voor een auto iets gebeurt, kan hij op tijd stil staan en kom je met de schrik vrij. Bij 50 km zit de chauffeur na 10 meter nog in de reactietijd. De klap komt dan met 50 km/uur aan, dat kan dodelijk zijn. Het verschil tussen 30 km/uur en 50 km/uur kan het verschil tussen flink schrikken en een dodelijke klap, of een klap die levenslang gevolgen voor iemand heeft. Ook bij 40 km/uur zit de chauffeur na 10 meter nog in de "reactieseconde" en is hij nog niet begonnen met remmen. Daarom is écht 30 km/uur belangrijk.

De plateaus remmen dus tot zo'n 40 km/uur de plateaus liggen te ver uit elkaar. Tussen de plateaus wordt er harder gereden, waardoor het min of meer een 50-km-weg wordt. Dan horen er vrijliggende fietspaden te komen. Daar is geen ruimte voor, dus moeten er goede en voldoende snelheidsremmers komen.

[4] de CROW richtlijn 244 "verkeersplateaus", als aanvulling op publicatie 172 Verkeersdrempels

Fietsersbond Utrecht

Ad 5. Trillingshinder

In het IPVE wordt vermeld wat Sweco adviseert tegen trillingshinder: weglaten van drempels, middengeleiders goed vormgeven, langzamer rijden stimuleren en een homogene wegfundering over de hele lengte van de straat. Op dit moment wordt er veel trillingshinder ervaren in de straten en dat is natuurlijk niet fijn. Er zijn mensen die dagelijks wakker worden van de eerste langsrijdende bus. De woningen zijn gebouwd rond 1910 en 1930 en mogelijk niet onderheid, waardoor het effect van de trillingen beter voelbaar is. . De woningen aan de Japuradreef zijn wél onderheid en dateren uit de jaren 1968 - 1970. Er zijn juist vorige week schriftelijke vragen gesteld over trillingshinder door "zwaar verkeer" in deze straat[5]. Dat zou kunnen samenhangen met de staat van het wegdek, maar ook het wegdek op de tuinwijkroute zal slijten in de loop der tijd. Het vertrouwen is daarom niet groot, dat de huidige trillingshinder (vooral door de zware elektrische bussen) na herinrichting vermindert.

Tevens maken we ons zorgen over het effect van de middenstrook (klinkers of streetprint) op trillingshinder is. Elke keer als een auto of bus een fietser inhaalt, moet het voertuig in elk geval met de linker wielen deze strook passeren. Dit kan resulteren in extra trillings- en geluidsoverlast.

Ad 6. De maximumsnelheid wordt 30 km/uur

Er komen borden dat de maximumsnelheid 30 km/uur wordt. Er komen, op de plateaus na, geen snelheidsremmers. Alle dingen die op de route nu aandacht vragen (en daardoor de snelheid remmen) zoals middeneilanden, oversteekplaatsen, korte stukjes fietspad en busdrempels, die verdwijnen met de herinrichting. Er komt slechts één middeneiland bij de B.F. Suermanstraat. In de huidige situatie zijn de middeneilanden de plekken waar mensen zich veilig voelen bij het oversteken. Met een onveranderde verkeersintensiteit moeten mensen verder lopen naar zo'n veilige oversteekplek, of oversteken wordt risicovoller.

Het wordt verder een lange rechte weg met alleen een bocht bij het Willem van Noortplein. Een beetje zoals de Jazzsingel, maar die heeft veel meer plateaus, 12 stuks op 870 meter. Of de Jan van Scorelstraat, maar die heeft minder verkeer. Die beide wegen zijn echt geen 30-km-wegen. Met een rood wegdek zou niemand het fietsstraten noemen.

De Jan van Scorelstraat staat daarnaast in de top-10 van onveilige wegen in Utrecht[6]. In de afgelopen 5 jaar zijn hier 12 geregistreerde ongevallen gebeurd, waarvan 6 slachtofferongevallen. De maximumsnelheid wordt niet erg overschreden, (gemeten met telefoondata van Flitsmeister e.d.) maar die maximumsnelheid is nu 50 km/uur. De Jan van Scorelstraat is nog een halve meter breder dan het plan voor de Tuinwijkroute, maar ook als hij 6,5 meter was zou niemand dit een fietsstraat durven noemen als het wegdek rood was met een rand streetprint in het midden. De Jan van Scorelstraat is in het zuidelijk deel ongeveer even druk als de Tuinwijkroute. In het noordelijk deel is hij rustiger, volgens verkeersmodel VRU 3.5.

[5] https://utrecht.bestuurlijkeinformatie.nl/Reports/Item//773e92a7-5b36-4b77-ad50-81e6b6a0090b
[6] https://www.bliq.report/nl-NL/NLD/2025_12_F/1_772/1_907685723#52.0872/5.1429/15.0000

Fietsersbond Utrecht

De Jan van Scorelstraat heeft vergelijkbare plateaus als de Tuinwijkroute gaat krijgen. Dat leidt in de Jan van Scorelstraat niet tot een daadwerkelijke maximumsnelheid van 30 km per uur. De plateaus remmen onvoldoende.

We zijn daarom bevreesd voor een herhaling van het debacle van de Oudwijkerdwarsstraat. Die is in 2020 heringericht, waarbij alle versmallingen en verspringingen verdwenen. Het werd een lange rechte weg met voorrang op alle zijstraten. "Het asfalt was nog warm" toen de bewoners enorm boos werden over de toegenomen onveiligheid. Stukken in de krant, behandeling van het probleem in raadscommissies. De afdeling verkeersveiligheid heeft toen in 2021/2022 wat aanpassingen aan de straat gedaan, waardoor het iets minder onveilig werd.

Maar de oude inrichting van de Oudwijkerdwarsstraat was, zeker voor fietsers, veel beter. Nu is de Oudwijkerdwarsstraat geen hoofdfietsroute én de weg is erg rustig. Volgens VRU 3.5 rijden er maar zo'n 1.000 m.v.t./etmaal.

Maar een herhaling hiervan moet worden voorkomen. Verander een weg met allemaal obstakeltjes niet in een lange rechte weg waar het verkeer voorrang heeft op alle zijstraten. Dan rijdt het verkeer veel te hard.

We willen een veilige weg waar kinderen zelfstandig over kunnen fietsen. Een weg die goed oversteekbaar is voor schoolkinderen, moeders met kleine kinderen en oudere, minder mobiele bewoners. Een weg waar je voor je plezier fietst.

Ad 9. Fietsparkeerplekken

Er komen 135 extra fietsparkeerplekken, in totaal 780 plekken. Het aantal fietsen op straat is geteld, in de huidige situatie is er een tekort van tussen de 400 en 500 fietsparkeerplaatsen, er zijn ruim 1.000 gestalde fietsen geteld. Wegens de behoefte aan groen en autoparkeerplaatsen komen er onvoldoende rekken bij. Dat betekent dat voetgangers blijven struikelen over fietsen die lukraak aan van alles en nog wat zijn vastgemaakt. Meer fietsparkeerplaatsen levert minder hinder voor voetgangers op. Fietsen in een rek vragen minder ruimte dan fietsen die op hun standaard zijn gestald.

Ad 10. Groen.

De gemeente gaat bij herinrichtingen in principe uit van "groen tenzij". Er komen weliswaar een aantal bomen en stukken groen bij, wij denken dat er meer mogelijkheden zijn om groen toe te voegen. Ook zien we kansen om groen te gebruiken om de inrichting veiliger te maken.

Fietsersbond Utrecht

Ons voorstel

Ons voorstel gaat uit van een paar basisprincipes:

1. De wegbreedte wordt 6,0 meter. Bij die breedte worden fietsers niet ingehaald door achteropkomende auto's als er ook een auto tegemoet komt. Fietsers worden bij een 6 m brede weg niet "de kant ingedrukt" bij passeren. Onze voorkeur gaat uit naar brede fietsstroken van 1,775m en een rijloper van 2,25 m. Dat is conform het CROW-advies voor een Gebiedsontsluitingsweg – 30 km. Wegens trillingshinder moeten fietssymbolen en markering in (dun, slijtvast) koudplast worden uitgevoerd. Omdat de bus hier een belangrijke weggebruiker is, is een rijloper van 2,25 m mogelijk te smal. De fietsstroken nog verder versmallen vinden we ook geen goed idee. Rood asfalt over de hele breedte (zonder middenrand in streetprint) is daarom ook een optie. Het wordt daarmee geen fietsstraat, het blijft te druk. Als door de Noordpoortstudie de hoeveelheid autoverkeer omlaag gaat, kan het alsnog een Fietsstraat worden.
2. Groen tenzij. Voor parkeren is 2 m + 40 cm uitstapstrook/schrikstrook nodig. Voetpaden moeten 2,2 m breed zijn. De totaal benodigde breedte voor de weg, de voetpaden en parkeren is dus 15,2 m. De rest van de beschikbare ruimte wordt samengevoegd tot een groenstrook over de lengte van de weg. Waar de groenstrook naast parkeerplaatsen ligt, kunnen er stapstenen in worden gelegd om vanaf de uitstapstrook het voetpad te bereiken. Bewoners kunnen die strook desgewenst in zelfbeheer nemen. Eventueel moet de ruimte voor geveltuinen hier nog van af. Geveltuinen en klimplanten aan de noordzijde van de Willem van Noorstraat kunnen een belangrijke functie hebben tegen hitte in de stad. Voor geveltuinen aan de zuidzijde geldt dat veel minder, die krijgen veel minder zon. In de Antonius Matthaeuslaan zorgen de brede dakoverstekken dat de geveltuinen nauwelijks regen krijgen. Met twee geveltuinen kan de groenstrook 2 m breed worden, zonder geveltuinen 2,8 m. Met één geveltuin 2,4 m.
3. De groenstrook wordt dan weer links en dan weer rechts van de weg gelegd. Daardoor ontstaat op een aantal plekken een "asverspringing" van 2 meter (een autobreedte), die de snelheid remt. Ook verandert hierdoor het wegbeeld, waardoor het beeld van een "lange rechte weg" verdwijnt. Ook dat zal de snelheid remmen. Om te voorkomen dat fietsers in de knel komen bij een asverspringing, gaat bij een verspringing "naar rechts" éérst de ruimte voor de fietsers naar rechts en later pas die voor de auto's. De weg is op die plek dus wat breder dan op de rest van het traject, de belijning maakt duidelijk hoe het wegverloop is. Bij een verspringing naar links is dat andersom: eerst de auto naar links, een paar meter verder de fietsers. Een deel van de groenstrook kan worden gebruikt om extra stallingen toe te voegen, zodat fietsen ordentelijk kunnen worden gestald. De groenstrook zorgt ervoor dat de straat een ander aangezicht krijgt. Hij wordt groener en het wegbeeld verandert regelmatig. Dat heeft als gevolg dat de automobilist beter uitgenodigd wordt om op te letten en netter te rijden.
4. Versmallingen bij middeneilanden. Allereerst, zien wij de middeneilanden als onmisbare en veilig oversteekpunten in de straat. Net als "variant 1" voor de Draaiweg willen we middeneilanden, waarbij de resterende wegbreedte 3 meter (max 3,25 m) is. Bij die wegbreedte kan een auto een fiets niet passeren. De middeneilanden moeten daarom verhoogd worden aangelegd. Er zijn een aantal plekken waar dit al gerealiseerd is:

Fietsersbond Utrecht

a. De Wilhelminalaan in Vleuten[7]. Het filmpje is gemaakt op het moment dat de basisschool uitging. In die Wilhelminalaan was helaas geen ruimte voor een opstelplek tussen twee eilanden in, maar desondanks functioneert het goed op deze drukke weg (8.000 m.v.t./etmaal).
b. Op de Horsterweg in Ermelo ligt een vergelijkbare versmalling [8]. Het winkelcentrum ligt links in dat streetview-beeld, fietsers kunnen zonder achterom te krijgen voorsorteren om linksaf te slaan.
c. In Vleuten lag jarenlang zo'n versmalling in een 50-km weg[9], zodat basisschoolkinderen makkelijk linksaf konden slaan naar de Paddenaar toe. Een van de verkeerskundigen in Utrecht werkte destijds in gemeente Vleuten-De Meern en kan vertellen hoe het destijds functioneerde.

Dit stellen wij ook voor op de Tuinwijkroute. Met name naar de Pieter Nieuwlandstraat en de Van Humboldtstraat toe, vereenvoudigt dit het linksafslaan. Daarnaast kunnen de eilanden zo worden gemaakt dat voetgangers in twee etappes kunnen oversteken.

Als auto's fietsers wel moeten kunnen passeren bij een middeneiland, dan is een minimale breedte van 4 meter nodig tussen eiland en stoeprand. Bij breedtes tussen de 3,25 m en 4 m wringen auto's zich tussen fiets en eiland door, dat moet worden voorkomen.
Als auto's kort achter fietsers moeten blijven ("even inhouden") is dat geen probleem. Tussen de eilanden in kunnen auto's fietsers passeren. Het leidt tot een rustiger rijgedrag en zorgt dat duidelijk is dat het verkeer rekening moet houden met fietsers. Omdat er voldoende snelheidsremming moet zijn en we overal veilige oversteekplekken willen hebben in de straat, stellen we deze eilanden voor bij de volgende zijstraten:
Antonius Matthaeuslaan: Bij de Jacob van der Borchstraat en bij de B.F. Suermanstraat
Willem van Noortplein: Bij de Pieter Nieuwlandstraat en bij de Van Humboldtstraat.
Willem van Noortstraat: Bij de Floris Heermalestraat en bij de Johannes de Bekastraat.
In de Antonius Matthaeuslaan kunnen de asverspringingen eventueel worden gecombineerd met de middeneilanden.

Deze eilanden zijn wat ons betreft een no-regret maatregel. Ook als het niet lukt om over de lengte van de weg de groenstrook toe te voegen en de wegas te laten verspringen, zijn deze eilanden noodzakelijk om de snelheid te remmen en de oversteekbaarheid te verbeteren.

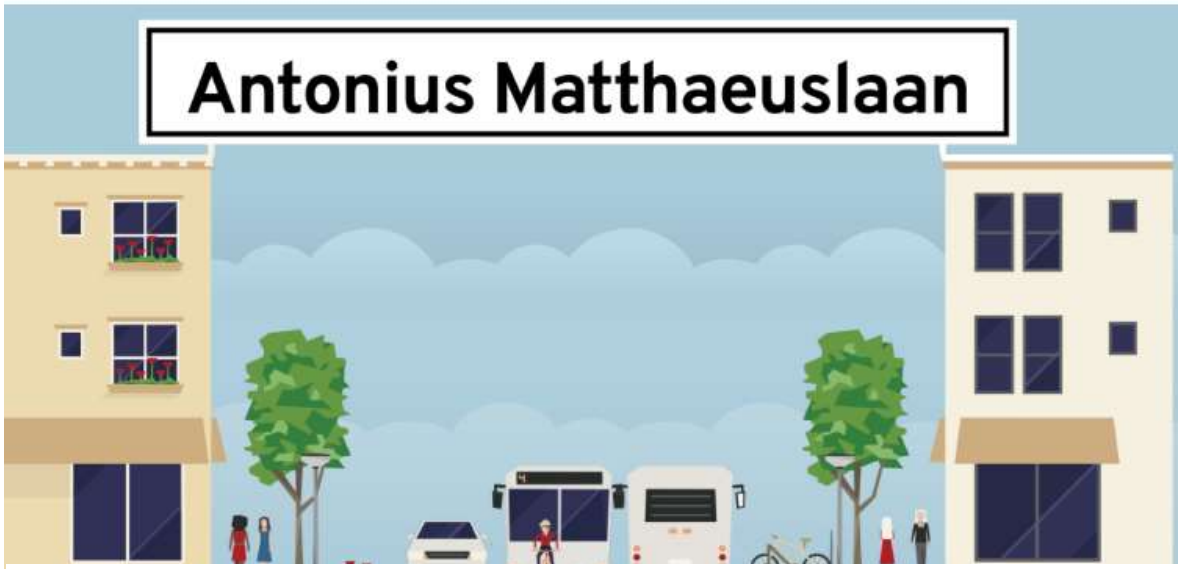
[7] https://youtu.be/dRwUO6AIOe4
[8] https://maps.app.goo.gl/Z4EEtksbWf7a0ojp6
[9] https://maps.app.goo.gl/Yt8H8jPZdVGYsLfT9

Fietsersbond Utrecht

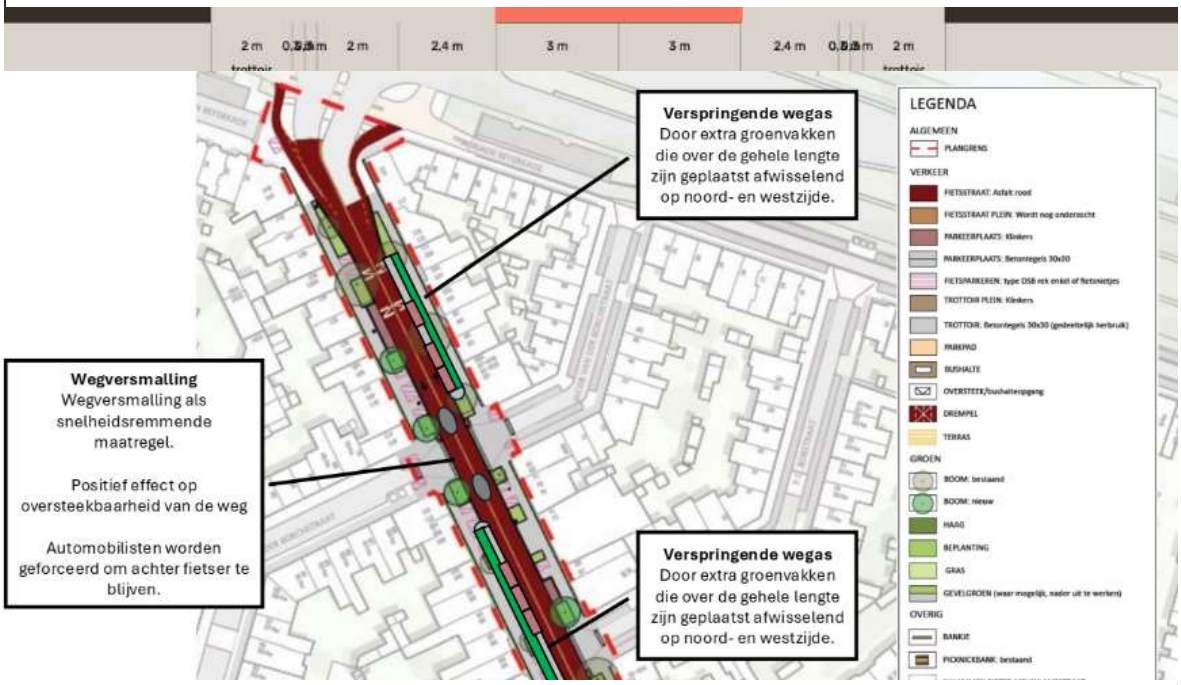
Beschrijving van de route.

Antonius Mattheuslaan.

Zoals bij het basisprofiel aangegeven is er in de Antonius Matthaeuslaan ruimte voor een 2 m breed groenvak, als de wegbreedte zelf 6 meter wordt en de trottoirs en geveltuinen niet breder zijn dan de minimummaat.

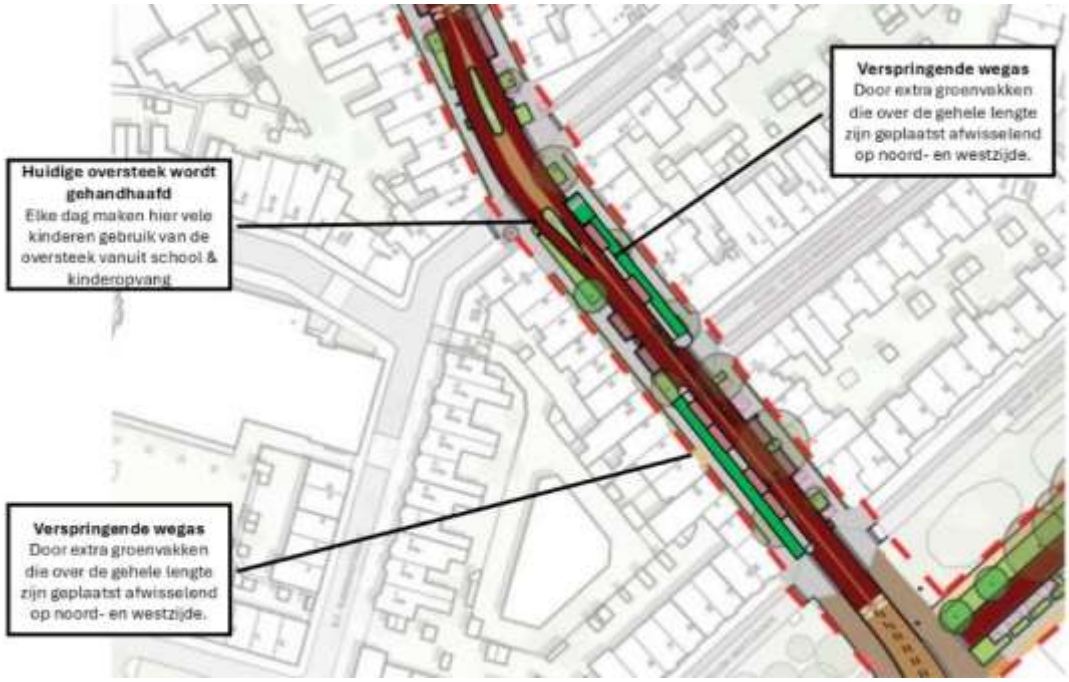


Figuur 2: Voorgesteld profiel van de Antonius Matthaeuslaan



Figuur 3: Voorgestelde indeling noordzijde Antonius Matthaeuslaan

De Antonius Matthaeuslaan krijgt verspringende groenvakken, soms links en soms rechts van de weg. Bij de middeneilanden en bij de Agnes van Leeuwenberchstraat verspringt het groenvak van de ene naar de andere kant van de weg.



Figuur 4: Voorgesteld profiel zuidzijde Antonius Matthaeuslaan

Willem van Noortplein.

De laad-losplek voor vrachtverkeer plaatsen we naast de ingang van het magazijn in de Pieter Nieuwlandstraat.
De bestaande laad- en losplek midden op het plein is onlogisch gepositioneerd wat tot onveilige situaties leidt. Vrachtverkeer rijdt nu via twee routes wat in beide gevallen tot onwenselijke en zelfs gevaarlijke situaties leidt:

- De vrachtwagen komt aan via de Antonius Matthaeuslaan en keert momenteel ter hoogte van de Van Humboldtstraat op het Willem van Noortplein voor dat hij de laad-losplek inrijdt. Dit vereist meerdere malen steken, wat voor gevaarlijke situaties zorgt.
- De vrachtwagen rijdt via de Talmalaan, Draaiweg en vervolgens zelfs Merelstraat om op de Adelaarstraat te komen. De vrachtwagen en oplegger combinatie in de Merelstraat (woonstraat) kan niet de bedoeling zijn.

Beide routes zijn geen fijne manoeuvres. Voor de plek in de Pieter Nieuwlandstraat slaat hij vanaf de Antonius Matthaeuslaan linksaf en kan direct de laad-losplek oprijden. Daarna kan hij rechtdoor wegrijden naar de Kardinaal De Jongweg. Zonder gevaarlijke manoeuvres.

Fietsersbond Utrecht

Figuur 5 Willem van Noortplein

De stallingen en stukken groen die nu ingepland staan in de Pieter Nieuwlandstraat op de beoogde laad-losplek, komt erbij op het Willem van Noortplein. Zodat er voldoende stallingen zijn bij de winkels en het groen van het park "de weg over wordt getrokken".
Het huidige fietspad verdwijnt in ons voorstel, de vier bomen worden bij het park getrokken. Het plein krijgt een weg van 6 m breedte, net als de rest van de route. Bij de Van Humboldtstraat én bij het voetpad uit het parkje richting de Albert Heijn komen middeneilanden, waardoor de weg daar meer ruimte nodig heeft. De ruimte is wel kleiner dan in de huidige situatie, de breedte van de fietsstrook komt bij de ruimte voor de winkels. Je kunt uit de Albert Heijn dus rechtdoor lopen naar het park.

In het IPVE en VO wordt er van uitgegaan dat het Willem van Noortplein qua materialisatie "Utrecht bijzonder" verdient. Op pagina 40 van de Kadernota kwaliteit openbare ruimte[10] staan de pleinen die Domstad Bijzonder hebben. Het Willem van Noortplein staat er **niet** bij.

Op pagina 42 van deze kadernota staan de winkelcentra. Daar staat hij wel tussen. "Utrecht bijzonder" betreft dus het winkelcentrum, niet het Willem van Noort plein. Deze doorgaande hoofdfietsroute moet daarom ook bij het Willem van Noortplein in rood asfalt worden uitgevoerd, wegens de vereiste samenhang in de fietsroute. Op pagina 103 van het Handboek Openbare Ruimte[11], onderdeel "ontwerpprincipes" wordt, wegens standaardisatie van materiaal en beheersing van de beheerskosten, aangegeven dat zeer terughoudend moet worden omgesprongen met het

[10] https://omgevingsvisie.utrecht.nl/thematisch-beleid/openbare-ruimte
[11] https://www.utrecht.nl/ondernemen/vergunningen-en-regels/informatie-voor-bouwprofessionals/openbare-ruimte-beheer-inrichting-gebruik-bing/handboek-openbare-ruimte

toevoegen van extra plekken die als "bijzonder" worden aangemerkt. Het Willem van Noortplein moet als "Utrecht standaard" dus gewoon rood asfalt krijgen.

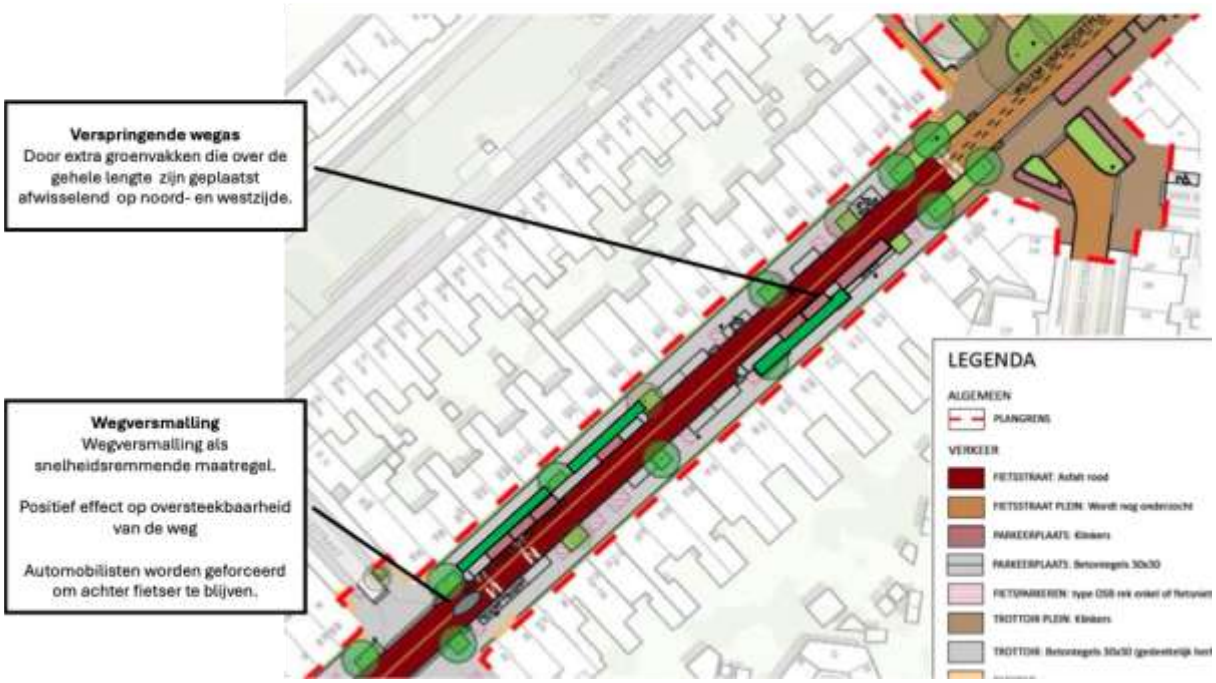
In het IPVE en het VO wordt vermeld dat klinkers het oversteken vergemakkelijken. Dat is niet zo, oversteken wordt makkelijker door middeneilanden. Daarnaast leveren ook "stille" klinkers meer geluid op dan asfalt. De geluidskwaliteit op het plein en in het park is beter als er asfalt ligt.

Willem van Noortstraat.

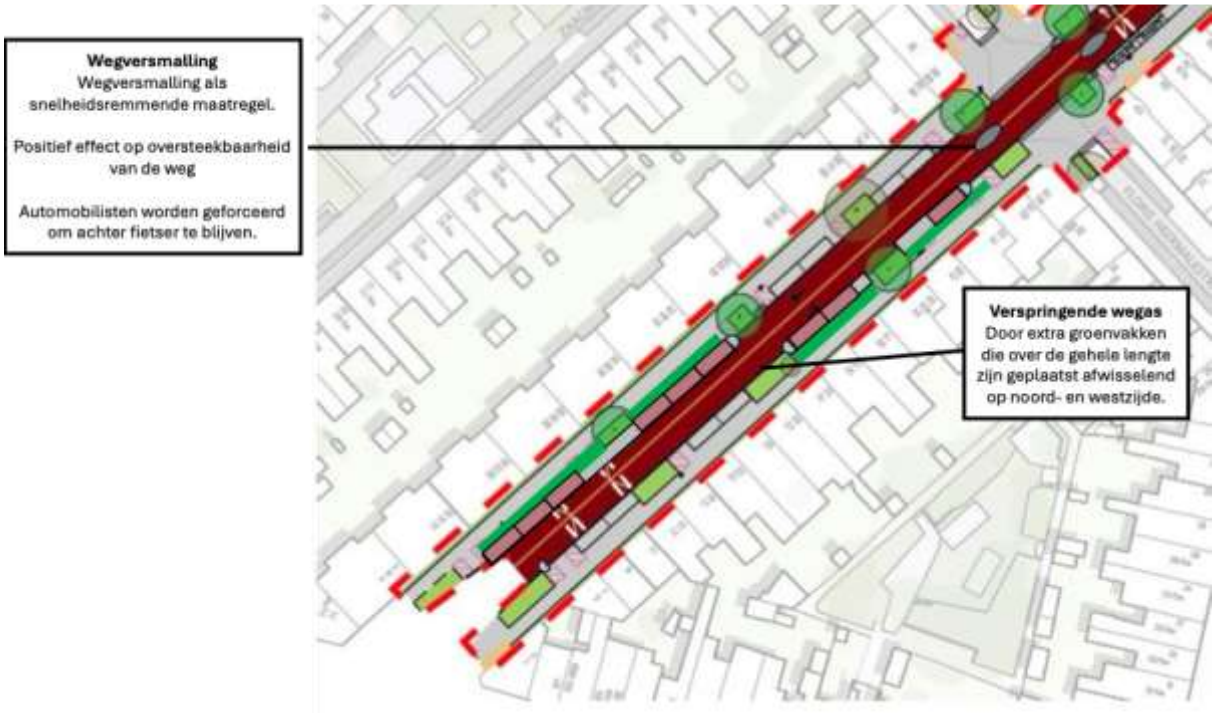
Ook in de Willem van Noortstraat is ruimte voor een 2 m brede groenstrook, afwisselend links en rechts van de weg.
Wij hebben de verspringing geschetst ter hoogte van de middeneilanden, maar omdat het een lange weg is, stellen we dat ook voor halverwege de lange rechtstanden.

Figuur 6: Profiel Willem van Noortstraat

Fietsersbond
Utrecht



Figuur 7 Oostelijk deel van de Willem van Noortstraat



Figuur 8: Westelijk deel Willem van Noortstraat

Fietsersbond Utrecht

Aansluiting op de Fietsroute om de Noord.

De Fietsroute om de Noord krijgt een vergelijkbaar profiel als was voorgesteld voor de Tuinwijkroute. Waarom is daar geen bezwaar tegen?

- Door het "afslagverbod Kaatstraat" is er vooral verkeer in de richting van de Oudenoord. Het zal niet snel gebeuren dat fietsers worden ingehaald terwijl er een auto tegemoetkomt, omdat er weinig tegemoetkomend verkeer is.
- Op dit deel van de route is veel minder verkeer dan op de Tuinwijkroute.
- Het aantal fietsers op dit deel van de route is veel groter dan op de Tuinwijkroute. VRU 3,5 verwacht maximaal 5.000 fietsers per etmaal op de Tuinwijkroute n zo'n 14.000 fietsers per etmaal op de Fietsroute om de Noord. Vooral ten westen van de Hopakker zijn veel meer fietsers. Dat deel van het traject voldoet veel beter aan de eisen voor een fietsstraat.
- Op de Kaatstraat en Adelaarstraat komen er in totaal 27 bomen bij. Op de Antonius Matthaeuslaan maar drie.
- Op de Fietsroute om de Noord komen op het traject Oudenoord – Johannes de Bekastraat vijf middeneilanden. Dat helpt ook mee om de snelheid te verlagen.

Met dit voorstel wordt de Tuinwijkroute veilig door meer groen.

Fietsersbond Utrecht

Wethouder en Gemeenteraad Utrecht
Cc Team fiets, Project
tuinwijkroute@utrecht.nl,

Fietsersbond
utrecht@fietsersbond.nl

Betreft: Aanbiedingsbrief rapport Tuinwijkroute – Meer veiligheid door meer groen

Utrecht, 15 april 2026

Geachte Raadsleden, Geachte mevrouw Maatoug,

Bijgaand bieden wij u ons ontwerp aan voor de Tuinwijkroute. We willen graag dat de route veilig wordt door extra versmallingen, betere oversteekplekken en meer groen. We willen graag dat een gecertificeerd verkeersveiligheidsauditor ons plan én het plan van de gemeente beoordeelt en adviseert hoe de weg veilig kan worden ingericht.

Op 20 november 2025 heeft de Raad een motie om dit te onderzoeken afgewezen[i]. De wethouder had negatief geadviseerd over deze motie en gaf aan dat er nog extra drempels zouden worden toegevoegd. De fracties die tegen de motie stemden gaven aan dat ze dit deden omdat de wethouder deze toezegging deed.

Sinds deze motie zijn er een aantal dingen gebeurd:

- De nieuwe OV-dienstregeling is ingegaan, met alleen zware elektrische bussen
- Er is zelfs trillingshinder op de Japuradreef. Die flats zijn half zo oud als de woningen in de Willem van Noortstraat. Ze staan verder van de weg en ze zijn onderheid. Er zijn vorige week schriftelijke vragen gesteld over deze trillingshinder.
- Er zijn zes “plateaudrempels” toegevoegd aan het ontwerp. Volgens de CROW-richtlijnen hadden dat 10 “echte” verkeersdrempels moeten zijn.
- De Noordpoort-studie is gestart, hopelijk leidt dat op termijn tot minder autoverkeer op deze route. Maar juist op rustige momenten wordt er erg hard gereden en is een “lange rechte weg”zoals nu wordt voorgesteld, geen goed idee.
- De Jan van Scorelstraat, met een vergelijkbare inrichting als gepland is voor de Tuinwijkroute, staat in de op-10 van gevaarlijke straten in Utrecht[ii]. Er wordt daar niet veel harder gereden dan de toegestane 50 kilometer per uur. De daar aanwezige plateaudrempels remmen de snelheid dus niet bepaald tot 30 kilometer per uur.

De ongevallen betreffen de door de Politie geregistreerde ongevallen. De snelheid en drukte wordt regelmatig gedurende een maand gemeten door telefoondata van bedrijven als TomTom en Flitsmeister.

- DTV heeft een voorstel voor de Draaiweg gepresenteerd, dat daar toegepast kan worden als de hoeveelheid autoverkeer daar daalt tot het niveau van de Tuinwijkroute. In hun voorstel staan de wegversmallingen die de gemeente voor de Tuinwijkroute afwijst als 'te gevaarlijk'. Wij hebben dat voorstel voor de Draaiweg als uitgangs-idee genomen. We verwachten, net als DTV, dat deze versmallingen op rustige momenten de extreem hoge rijsnelheden helpen voorkomen.
- Uit de toezegging van de wethouder en de antwoorde op de Schriftelijke vragen[iii] blijkt dat de Raad bij de behandeling van het VO nog dingen aan kan passen aan het ontwerp.

Wij hebben een voorstel voor de inrichting van de Tuinwijkroute gemaakt. Omdat de weg al in 2027 moet worden ingericht denken wij dat het plezierig is voor het projectteam als ze al voor de behandeling van het VO in de Raad, wijzigingen als versmallingen in het ontwerp op kunnen nemen. Daarom komen we nu al met ons alternatieve onterp. Bij een veilig VO wordt het ontwerp t.z.t. een hamerstuk voor de Raad.

Bij het maken van dit ontwerp voelden we ons gesteund door de 289 mensen die via www.weereenlaan.nl hebben laten weten dat ze meer focus willen op leefbaarheid in plaats van doorstroming.

Er is verschil van inzicht over de veiligheid van diverse maatregelen tussen ons en de gemeente. Daarom willen we graag dat een gecertificeerde verkeersveiligheidsauditor ons voorstel en het plan van de gemeente beoordeelt en op basis van zijn advies de weg zo veilig mogelijk wordt ingericht.

Met vriendelijke groet,

Fietsersbond afd Utrecht
Tuinwijkroute weer een Laan

[i] https://utrecht.bestuurlijkeinformatie.nl/Reports/Item/183bf84f-211c-405f-ae4d-27009273718b
[ii] https://www.bliq.report/nl-NL/NLD/2025_12_F/1_772/1_907685723#52.0872/5.1429/15.0000
[iii] https://utrecht.bestuurlijkeinformatie.nl/Reports/Item//9d2e5228-122e-4ea5-8631-6e560147a873

Created with an evaluation copy of Aspose.Words. To remove all limitations, you can use Free Temporary License
https://products.aspose.com/words/temporary-license/

Commissie Leefomgeving

Dossiernummer	5456
Vergaderdatum	10 september 2026
Agendapunt	3.3
Titel	SV 2026 nr. 76 Regeren is vooruit kijken – Drinkwatertekort 2030

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Leefomgeving	**10 september 2026**

Evaluation Only. Created with Aspose.Words. Copyright 2003-2026 Aspose Pty Ltd.

Gemeente Utrecht

BEANTWOORDING SCHRIFTELIJKE RAADSVRAGEN 2026, NUMMER 76

Datum	26 mei 2026
Van	College B&W
Behandeld door	Erwin Rebergen
E-mailadres	e.rebergen@utrecht.nl
Kenmerk	34178292
Beleidsveld	Openbare ruimte

Geachte leden van de raad,

Hierbij ontvangt u de beantwoording van de schriftelijke raadsvragen jaargang 2026 nummer 76 van Charlotte Passier (Volt), Lars de Rooij (Student & Starter), Robert Biever (Stadsbelang Utrecht), Anne Sasbrink (Partij voor de Dieren), Merlissa Diele (GroenLinks-PvdA) en Derk van Bergen – Kirsten Alblas (ChristenUnie) van 1 mei 2026 over Regeren is vooruit kijken - drinkwatertekort 2030. De gestelde vragen zijn onderaan bijgevoegd.
De antwoorden op de vragen zijn afgestemd met Vitens en de Omgevingsdienst Utrecht.

Impact en huidige situatie

Vraag 1
Heeft het college een impactanalyse uitgevoerd naar de gevolgen van een mogelijke aansluitingstop voor drinkwater?
a. Zo ja, wat zijn de belangrijkste uitkomsten?
b. Zo nee, is het college voornemens dit alsnog te doen?

Antwoord 1
Wij zijn ons terdege bewust van het dreigende drinkwatertekort. Vandaar dat wij actief participeren in de provinciale samenwerking om dit te voorkomen, de regionale Drinkwaterraad. Wij hebben vertrouwen dat het opgestelde plan van aanpak door de regionale Drinkwaterraad van de Provincie Utrecht een mogelijk toekomstige aansluitstop voorkomt. Om die reden hebben wij nog geen impactanalyse uitgevoerd. Mocht richting 2030 blijken dat de genomen initiatieven toch onvoldoende zijn om een aansluitstop in onze regio te voorkomen, dan zullen wij uiteraard bijtijds een impactanalyse uitvoeren.

Vraag 2
Eerder gaf het college aan dat Vitens aanvragen van grote (industriële) wateronttrekkers in onder andere Gelderland, Overijssel en Nieuwegein weigert. Wat is de huidige stand van zaken?

Antwoord 2
Vitens toetst aanvragen op passend gebruik van drinkwater en de eventuele bijdrage die het bedrijf levert aan duurzaam watergebruik van haar eindgebruikers. Dit in aanvulling op de standaard vergunnings- en infrastructurele toetsen om te beoordelen of het leveren van drinkwater op de gevraagde locatie mogelijk is.

Zakelijke aanvragen tot aansluiting en capaciteitsuitbreidingen met een metercapaciteit van 6 m^3 water per uur en groter worden in praktijk niet zomaar gehonoreerd. Ter vergelijking, een woning heeft standaard een wateraansluiting van 2,5 m^3 per uur. Bij de toetsing kijkt Vitens of voor het bedrijfsproces het wettelijk verplicht is water van drinkwaterkwaliteit te gebruiken.

Zo niet, dan zal Vitens de aansluiting weigeren en het bedrijf vragen andere waterbronnen te gebruiken of het bedrijfsproces zo in te richten dat met een kleinere wateraansluiting kan worden volstaan. Hiermee spoort Vitens zakelijke gebruikers aan om gepast, zuinig en efficiënt met drinkwater in het bedrijfsproces om te gaan. In praktijk worden momenteel in elk geval nog zakelijke wateraansluitingen tot een capaciteit van 4 m^3 per uur verleend. Meer informatie vindt u op de webpagina van Vitens.

Vraag 3
Vitens communiceert vooral over de gevolgen voor nieuwbouw en bedrijven. Wat is er bekend over gevolgen voor bestaande woningen en bedrijven?
Antwoord 3
De drinkwatervraag van bestaande woningen en bedrijven is het grootst op warme, droge dagen. Als de vraag maximaal is en de maximale leveringscapaciteit wordt bereikt, dan merken bestaande huishoudens en bedrijven dit doordat de waterdruk dan tijdelijk minder wordt. Daarbij doet Vitens er alles aan om voldoende water te leveren volgens de wettelijk vereiste druk. De druk is normaliter hoger dan wettelijk is vereist. Naast een mogelijk verminderde waterdruk is de verwachting dat bestaande woningen en bedrijven niets van een mogelijk drinkwatertekort merken.

Geplande nieuwbouw die is aangemeld bij Vitens én is vergund en aanbesteed, wordt voorzien van drinkwater. Vitens heeft echter geen zicht op toekomstige nieuwbouwprojecten die nog aangemeld moeten worden. Doel van de regionale Drinkwaterraad is ook om hier meer zicht op te krijgen, zodat dit bijtijds in de prognoses kan worden meegenomen.

Vraag 4
Het college gaf eerder aan geen noodzaak te zien voor aanvullende waterbesparende maatregelen op het bestaande beleid. Is dat standpunt gewijzigd gezien de toenemende druk op drinkwater en de paralellen met netcongestie?
a. Zo nee, waarom niet?
Antwoord 4
Dit standpunt is vooralsnog niet gewijzigd. Als college zijn wij groot voorstander van waterbesparende maatregelen, zoals het standaard voorschrijven van waterbesparend sanitair bij nieuwbouw en het stimuleren van waterbesparend sanitair in bestaande bouw. Wij zijn alleen van mening dat het effectiever en doelmatiger is als dit wordt voorgeschreven door de rijksoverheid in plaats van dat wij dit als gemeente als lokale maatregel via anterieure overeenkomsten of convenanten moeten regelen. Zelf mogen wij dit namelijk niet standaard voorschrijven. Dit standpunt wordt in den lande breed gedragen (zie ook het antwoord op vraag 6). Wel hebben wij zoals bekend onderzocht of we via de rioolheffing een prijsprikkel kunnen invoeren om drinkwatergebruik te besparen en daarmee het ontstaan van afvalwater te verminderen. Op 26 februari van dit jaar heeft uw raad via motie M122 stop onderzoek naar andere rioolheffing besloten hier voorlopig niet verder mee te willen gaan.
Bij de actualisatie van de visie Water en Riolering (dan beleidsnota Water en Riolering) onderzoeken we of we op een andere manier waterbesparende maatregelen kunnen stimuleren, bijvoorbeeld via een subsidieregeling. In de startnotitie Beleidsnota Water en Riolering, die we u in de 2e helft van dit jaar zullen aanbieden, leggen we u voor hoe we met dit vraagstuk willen omgaan bij de voorgenomen herziening van het water- en rioleringsbeleid.

Vraag 5
Welke lessen trekt het college van de paralellen met netcongestie en hoe wil het college die lessen meenemen in de rol van de gemeente m.b.t een drinkwatertekort?
Antwoord 5
Als college zien we zowel parallellen als verschillen ten opzichte van netcongestie. De grote parallel is dat het gaat om een voor het functioneren van de stad essentieel 'vitaal' stedelijk systeem, waarbij het veel tijd (10-15 jaar) kost om het systeem aan te passen op de toenemende vraag door de groei van de bevolking en klimaatverandering. Er zijn echter ook een aantal grote verschillen. Zo is bij het elektriciteitsnet de vraag niet alleen toegenomen door bevolkingsgroei en klimaatverandering, maar vooral door de elektrificatie als gevolg van de energietransitie van fossiele naar niet fossiele brandstoffen en de toenemende digitalisering van de maatschappij. De laatste twee oorzaken zijn niet aan de orde bij de groei van de drinkwatervraag, wat maakt dat de groei van de drinkwatervraag veel beperkter is dan bij elektriciteit. Verder zit het knelpunt bij netcongestie in onze regio voornamelijk in

de capaciteit van het elektriciteitsnet. Dit is niet het geval bij drinkwater. Daar is de transportcapaciteit van het drinkwaternet voldoende. Het knelpunt zit bij drinkwater vooral bij de winningslocaties. Daar is de capaciteit beperkt en staat de kwaliteit onder druk. Dit is specifiek voor onze regio, want elders in Nederland spelen ook problemen met de capaciteit van het drinkwaternet.

Belangrijke lessen die wij trekken uit netcongestie zijn dat het voor alle 'vitale' stedelijke systemen noodzakelijk is om minimaal 10-15 jaar vooruit te kijken en dat het noodzakelijk is om op alle niveaus (nationaal, regionaal en lokaal) met alle betrokken partners samen op te trekken om toekomstige knelpunten te voorkomen. Hoewel de primaire verantwoordelijkheid voor de drinkwatervoorziening bij Vitens ligt, hebben wij en andere gemeenten, de provincie, de waterschappen en het Rijk allemaal invloed op de drinkwatervoorziening. Om die reden is onder leiding van de provincie de regionale drinkwaterraad opgericht, waarin we met alle partijen in de provincie (drinkwaterbedrijven, waterschappen, gemeenten en provincie) samen werken aan wat nodig is om een toekomstig drinkwatertekort in de provincie te voorkomen.

Voorkomen van een drinkwatertekort
Recent is het manifest Waterzuinige Wijken gelanceerd door de Bouwtafel Waterzuinige Wijken, waarin wordt opgeroepen tot versnelling van drinkwaterbesparing en hergebruik van water in de bouw.

Vraag 6
Is het college bekend met dit manifest?
Antwoord 6
Ja, wij zijn bekend met dit manifest. We steunen de verzoeken die via dit manifest worden gedaan aan het Rijk om intensiever met het vraagstuk aan de gang te gaan. Wij zijn voornemens ons aan te sluiten bij het manifest als de Bouwtafel Waterzuinige Wijken die is opgericht in Oost Nederland daartoe een verzoek doet.

Vraag 7
Is het college voornemens zich aan te sluiten bij dit manifest?
a. Zo nee, waarom niet?
Antwoord 7
Zie antwoord 6.

Vraag 8
Het manifest benoemd de noodzaak van voorbeeldwijken. Welke mogelijkheden ziet het college om in Utrecht dergelijke pilots te realiseren?
Antwoord 8
Zoals het manifest aangeeft ontbreken op dit moment de regelgeving en andere waarborgen voor de volksgezondheid om op grote schaal waterzuinige woningen toe te passen. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft in januari aan de Tweede Kamer laten weten in te willen zetten op het monitoren van pilotprojecten om te bepalen of eventuele toekomstige aanpassing van wet- en regelgeving verantwoord is. Vitens draagt hieraan bij door in haar hele leveringsgebied de komende jaren mee te werken aan twee tot drie pilotwijken waar richtlijnen voor de volksgezondheid in de praktijk worden getoetst en maatschappelijke kosten en baten in beeld worden gebracht. In de provincie Utrecht gebeurt dit bij de ontwikkeling van Nieuwegein City-West.

Uit de Bouwtafel Waterzuinige Wijken en Nieuwegein City-West blijkt dat er in alle gebiedsontwikkelingen mogelijkheden liggen om drinkwater te besparen. De pilots leren echter ook dat de benodigde personele capaciteit en financiën aanzienlijk zijn om te onderzoeken wat technisch en juridisch mogelijk is. En dat in een tijd dat zowel personeel als financiële middelen schaars zijn.

Bij het opstellen van een Nota van Uitgangspunten (NvU) binnen het UPG voor een bouwontwikkeling brengen we de ambities en mogelijkheden voor een project in kaart. Een keuze voor een pilot moet we vervolgens in deze fase van het UPG-proces afwegen tegen andere ambities om ervoor te zorgen dat we de haalbaarheid van de ontwikkeling niet onder druk zetten en de eisen niet gedurende de ontwikkeling veranderen.

Vraag 9
Aangezien meerdere bouwpartijen het manifest hebben ondertekend: welke kansen ziet het college om met deze partijen samen te werken aan waterbewuste nieuwbouw?
Antwoord 9
Wij zijn zeer verheugd dat ook bouwpartijen het manifest ondersteunen en bereid zijn kennis te ontwikkelen op dit onderwerp en hier in gebiedsontwikkelingen mee aan de slag willen gaan. Wij werken op dat punt graag met ze samen.

Vraag 10
Op welke manier wordt waterbewust bouwen momenteel meegenomen in gebiedsontwikkelingen (bijvoorbeeld via aanbestedingen of anterieure overeenkomsten)?
a. Indien dit niet gebeurd, waarom niet?
Antwoord 10
In gebiedsontwikkelingen wordt al volop waterbewust gebouwd. Zo houden we rekening met regen- en grondwateroverlast, benutten we regenwater nuttig (o.a. op groenblauwe daken of via infiltratie in de bodem). Ook ontwerpen we nieuw oppervlaktewater zo gezond, robuust en toekomstbestendig mogelijk, waarbij we zorgvuldig kijken waarvoor het oppervlaktewater gebruikt moet worden. Dit doen we hoofdzakelijk in de openbare ruimte en op het particulier terrein. We richten ons echter nog maar beperkt op waterbewust bouwen in de gebouwen zelf. Dit laatste heeft alles te maken met wat in het manifest waterzuinig bouwen wordt benoemd, het ontbreken van een landelijke "Waterzuinig Wonen-richtlijn", benodigde financiering om pilots uit te voeren en het ontbreken van wet en regelgeving voor het gebruik van andere typen water dan drinkwater in de gebouwen.

Vraag 11
Welke bestaande wettelijke ruimte is er momenteel al om waterbewust dan wel circulair te bouwen?
Antwoord 11
Zoals bij vraag 10 aangegeven, is er in gebiedsontwikkelingen al volop ruimte om waterbewust en circulair te bouwen en maken wij hier al volop gebruik van. In de gebouwen is de wettelijke ruimte om drinkwater te besparen door waterbesparend sanitair of het gebruik van een andere kwaliteit water (huishoudwater of regenwater) beperkt. Gemeenten kunnen niet zelfstandig strengere technische eisen stellen aan sanitair dan het landelijke Besluit bouwwerken leefomgeving (Bbl) voorschrijft. Gemeenten kunnen waterbesparende maatregelen wél afdwingen via anterieure overeenkomsten of door duurzaamheidsconvenanten met ontwikkelaars te sluiten.
Voor het gebruik van een andere kwaliteit water geldt dat in de Drinkwaterwet en het Drinkwaterbesluit is vastgelegd dat voor collectieve huishoudwaterinstallaties alleen grondwater of hemelwater dat op een dak is opgevangen gebruikt mag worden. Dit water mag alleen gebruikt worden voor toiletspoeling. Aan dit water worden verder geen kwaliteitseisen gesteld.
Individuele grondgebonden woningen mogen wel regen- of grondwater voor andere doeleinden gebruiken dan alleen toiletspoeling. Gemeenten mogen dit echter niet voorschrijven. Wel mogen gemeenten waterzuinige technieken en het gebruik van hemelwater in gebouwen stimuleren.

Vraag 12
Bij het manifest hoort een menukaart met maatregelen. Welke maatregelen worden in Utrecht al toegepast? En welke aanvullende acht het college kansrijk?
Antwoord 12
Zoals aangegeven passen wij in Utrecht de maatregelen toe die in de buitenruimte genomen kunnen worden. Denk aan de regenwateropslag t.b.v. bomen en ander groen. Ook hebben we recent de speelplek aan de Makassarstraat in Lombok vernieuwd, waarbij de waterspeelplaats voor het eerst in de gemeente wordt voorzien van gezuiverd regenwater in plaats van drinkwater. Wij zien dit als een kansrijke maatregel voor de toekomst, ook omdat Vitens geen drinkwateraansluiting meer toestaat voor nieuwe waterspeelplaatsen.
Verder gebruiken wij uit de menukaart het helofytenfilter, een zandfilter en de IBA (individuele behandeling afvalwater) om (afval)water te zuiveren voordat het geloosd wordt op oppervlaktewater.

Wij zien het als kansrijk om via convenanten afspraken te maken met gebiedsontwikkelaars en woningbouwcorporaties over het gebruik van waterbesparend sanitair, al heeft het zoals eerder geschetst onze voorkeur als het rijk dit voorschrijft via landelijke regelgeving. Om die reden ondersteunen wij ook de inhoud van het manifest (zie vraag 6-7).

PWN heeft een pilot uitgevoerd met waterdrukoptimalisatie die leiden tot water-, energie- en kostenbesparing. Past Vitens dergelijke technieken toe?

Vraag 13
a. Zo nee, is het college bereid hierop aan te dringen bij Vitens?
Antwoord 13
Alle clusters (leveringsgebieden) van Vitens worden qua druk geoptimaliseerd. In Utrecht en omgeving draait het programma OPIR (optimale productie door intelligente regeling) waar tevens een drukmodule op het distributienet actief is. Deze module bewaakt en regelt een minimaal ingestelde voordruk voor Utrecht en omgeving.

Als het gaat om waterkwaliteit is er een gezamenlijk actieprogramma (zie *Verbeteren van de waterkwaliteit*)

Vraag 14
Hoe wordt samengewerkt met HDSR en de provincie als het gaat om het voorkomen van en mogelijk het omgaan met een mogelijk tekort?
Antwoord 14
Zoals bij vraag 1 aangegeven doen wij het samenwerken via de regionale drinkwaterraad. Dit is een samenwerking tussen de provincie Utrecht, vier Utrechtse waterschappen, drie drinkwaterbedrijven, een aantal gemeenten en Rijkswaterstaat. De raad richt zich enerzijds op het behouden en vergroten van de drinkwaterwinningen en anderzijds op het verminderen van de vraag naar drinkwater. Meer informatie over de in 2025 gestarte samenwerking is te vinden in de brief van de provincie van 1 juli 2025.

Verminderen van wateroverlast
In Utrecht doen we al een aantal dingen om wateroverlast te voorminderen, bijvoorbeeld het afkoppelen van hemelwater en in te zetten vergroening. Rotterdam maakt gebruik innovatieve oplossingen, zoals waterpleinen, ondergrondse waterberging en Urban Waterbuffers.

Vraag 15
Welke van deze oplossingen acht het college toepasbaar in Utrecht?
Antwoord 15
In Utrecht gebruiken we zoveel mogelijk op de natuur gebaseerde oplossingen (nature based solutions) om wateroverlast te voorkomen en regenwater vast te houden om schade door droogte te voorkomen. Dit betekent dat wij altijd eerst proberen om het regenwater vast te houden en te infiltreren via groenstroken en groene greppels (wadi's) of te bergen in oppervlaktewater. Pas als dat niet lukt, bijvoorbeeld door een gebrek aan ruimte, grijpen we terug op de meer technische en duurdere maatregelen als waterpleinen en ondergrondse waterbergingen. Zo hebben we in Utrecht ook een waterplein, het Herderplein in Oog in Al, en diverse ondergrondse waterbergingen waar we water vasthouden voor bomen.
De situatie in Rotterdam is wezenlijk anders dan in Utrecht. Rotterdam heeft hoge grondwaterstanden en een veen/kleibodem. Hierdoor is infiltreren op veel plekken alleen met grootschalige kunstmatige ingrepen mogelijk en ligt het tempo van infiltratie laag. Door bodemdaling liggen veel gebieden lager dan het omringende oppervlaktewater, hierdoor moet overtollig regenwater verpompt worden. Verpompen kost veel tijd, hierdoor moet op veel plekken in Rotterdam bij een bui regenwater tijdelijk opgeslagen worden. Door deze afwijkende fysieke situatie zijn grote bergingsvoorzieningen als waterpleinen en ondergrondse buffers voor Rotterdam noodzakelijk om droge voeten te houden.
In Utrecht zijn de grondwaterstanden minder hoog dan in Rotterdam. Onze bodem bestaat hoofdzakelijk uit een combinatie van klei en zand waardoor infiltratie beter mogelijk is (al kan het ook niet overal). Ook kunnen we tot op heden heel veel regenwater zonder te pompen afvoeren naar het Amsterdam-Rijnkanaal. Dit alles maakt dat de noodzaak voor grote regenwaterbuffers veel kleiner is. De afvoer via het Amsterdam-Rijnkanaal richting de Noordzee staat door de zeespiegelstijging echter wel onder druk. Hierdoor kan het zijn dat de afvoer naar het Amsterdam-Rijnkanaal in de toekomst

wordt beperkt, waardoor ook in Utrecht de noodzaak tot tijdelijke buffering van regenwater zal toenemen.

Vraag 16
Worden dergelijke maatregelen meegenomen in de herziening van de Visie Water en Riolering? Zo ja, op welke manier? Zo nee, waarom niet?
Antwoord 16
Onze overkoepelende strategie voor het verwerken van regenwater is nu al beschreven in de Visie Water en Riolering en krijgt dus ook een plek in de herziening. Denk dan aan vragen welk deel van het regenwater we bergen op particulier terrein, welk deel in de bodem, welk deel in het straatprofiel en welk deel in het oppervlaktewater. Omdat de bodemopbouw en de hoogteligging in Utrecht per gebied sterk kan verschillen vindt de uitwerking op gebiedsniveau plaats in gebiedsvisies en gebiedsplannen. Grote ruimtevragende keuzes worden onderdeel van de herziening van de Ruimtelijke Strategie Utrecht (RSU).

Vraag 17
Groene en waterdoorlatende parkeerplaatsen kunnen bijdragen aan het verminderen van wateroverlast. Welke mogelijkheden ziet het college om dit breder toe te passen?
Antwoord 17
Bij een herinrichting wordt waterpasserende verharding, waar mogelijk, al standaard toegepast in parkeervakken. Door de vele verkeersbewegingen en hoge schaduwdruk bieden intensief gebruikte parkeerplekken echter geen mogelijkheid om deze ook groen in te richten. Onze aanpak is beschreven in de raadsbrief van 20 juni 2023. De aanpak is verankerd in het Handboek Openbare Ruimte (HOR 2025-2029 o.a. onderdeel bouwstenen blz. 50).

Vraag 18
De gemeente stimuleert met Waterproof 030 inwoners om maatregelen te nemen op hun eigen terrein die wateroverlast voorkomen en drinkwatergebruik verminderen, zoals het plaatsen van regentonnen. Welke aanvullende kansen ziet het college hiervoor?
Antwoord 18
Zoals bekend stimuleren wij eigenaren om regenwater vast te houden, te verwerken op eigen terrein en nuttig te gebruiken. Dit doen we onder andere via onze groenblauwe subsidies, geveltuinen-burendagen, kortingsacties voor de aanschaf van een regenton, tegeltaxi en tuincoaches. Mogelijkheden zijn om nog meer menskracht en financiële middelen in deze acties te stoppen en te kiezen voor meer actieve en buurtgerichte aanpakken.
Te overwegen is bindende regelgeving in te voeren op bijvoorbeeld minimaal te realiseren regenwaterberging op eigen terrein (zoals in Vlaanderen), of een maximaal percentage aan verharding op particulier terrein. Verder kunnen subsidieregelingen ingevoerd worden voor besparingsmaatregelen in gebouwen. Ook kunnen we ons nog specifieker richten op bepaalde groepen, zoals we nu reeds doen met het vergroenen van schoolpleinen en maatschappelijk vastgoed. Denk aan woningbouwcorporaties of bedrijven. Al deze voorbeelden vragen wel extra capaciteit en middelen.

Voorbereiden op wateroverlast
De effecten van klimaatverandering zullen steeds vaker merkbaar worden, bijvoorbeeld door langere periodes van hitte en droogte, heftige regenbuiten en riooloverstorten. Dit gaat gevolgen hebben op de beschikbaarheid van water en ook op de mate waarin we geconfronteerd gaan worden met wateroverlast

Vraag 19
Hoe wordt hier door de gemeente op geanticipeerd en rekening mee gehouden?
Antwoord 19
Het gemeentelijke beleid op de effecten van klimaatverandering is op hoofdlijnen uitgewerkt in de Ruimtelijke Strategie Utrecht (RSU). Een nadere uitwerking is te vinden in de visie Klimaatadaptatie en de visie Water en Riolering. In beide visies is het gemeentelijk beleid nader uitgewerkt in specifieke doelstellingen voor wateroverlast, droogte, waterkwaliteit en hitte en een uitvoeringsstrategie om die te realiseren. De doelstellingen zijn uitgangspunt voor alle gebiedsontwikkelingen en ingrepen in de

openbare ruimte. Daarnaast analyseren we regelmatig het functioneren van onze watersystemen, brengen we kwetsbare locaties in kaart, voeren we elke zes jaar klimaatstresstesten uit en onderzoeken we de impact van de verwachte bevolkingsgroei. In veel gevallen doen we dit samen met HDSR.
Mede op basis daarvan actualiseren en evalueren we momenteel de doelstellingen en de strategie. Eventueel aangepast beleid krijgt een plek in de herziening van de RSU en de herziening van de visie Water en Riolering.

Vraag 20
Op welke manier wordt wateroverlast meegenomen in de gemeentelijke crisisvoorbereiding?
Antwoord 20
Wij spreken van wateroverlast als er sprake is van instromend regenwater in panden of bij stremming van wegen. Wij zien wateroverlast als een risico dat op de middellange en lange termijn een steeds groter risico zal vormen. Onze eigen afdeling voor crisisbeheersing neemt de voorbereiding op ernstige wateroverlast mee als onderdeel van de voorbereiding op grootschalig ontwrichtende crises, zoals de actuele dreiging van grootschalige stroomstoring.
Wordt de situatie levensbedreigend dan wordt de situatie gecoördineerd door de Veiligheidsregio Utrecht. Zie hiervoor de relevante webpagina van de VRU, waarop ook het handige overzicht van de brandweer te vinden is wie je moet bellen bij wateroverlast. Als de overlast beperkt is dan zijn maatregelen in de openbare ruimte ondergebracht bij de onderhoudsaannemers van de gemeente. Bij beperkte wateroverlast in panden is de eigenaar of gebruiker eerst zelf aan zet. Eventueel kan daarbij ondersteuning van de brandweer worden ingeroepen.

Verbeteren van de waterkwaliteit
De provincie Utrecht, onder andere in samenwerking met de gemeente Utrecht, heeft een actieprogramma 2025-2027 opgesteld gericht op indirecte lozingen. Dit omdat de aandacht voor indirecte lozingen de afgelopen jaren onvoldoende is geweest zo staat te lezen in het actieprogramma.

Vraag 21
Klopt het dat de gemeenteraad niet over dit actieprogramma is geïnformeerd?
a. Hoe geeft de gemeente Utrecht uitvoering aan dit actieprogramma, als rioolbeheerder en als bevoegd gezag?
Antwoord 21
Voor de uitvoering van het actieprogramma is een intentieovereenkomst opgesteld waar wij ons recent bij hebben aangesloten. Wij behoren tot één van de eerste gemeenten in de regio die de intentieovereenkomst getekend hebben. Daarbij is afgesproken dat de informatievoorziening over het actieprogramma gezamenlijk vanuit het actieprogramma plaatsvindt. Vanuit het actieprogramma is nog niet gezamenlijk gecommuniceerd omdat er nog geen concrete resultaten vanuit het actieprogramma te melden zijn. Zodra die er wel zijn, communiceren wij die uiteraard ook met uw raad.

Het actieprogramma kent vier actielijnen:
1. *Inzicht in de prioritering van probleemstoffen en lozers,*
2. *Delen van data, tools en kennis,*
3. *Ontwikkelen stappenplan voor uniforme en risicogestuurde vergunningverlening, toezicht en handhaving en*
4. *Bewustwording, intensivering van communicatie met bedrijven.*

Voor actielijnen (1) en (2) werkt de gemeente momenteel samen met de ketenpartners aan het ontwikkelen van een hotspottool om inzicht te krijgen in de omvang van indirecte lozers in de provincie Utrecht. Verder is een pilot gestart voor bedrijventerrein Oudenrijn/Strijkviertel dat loost op de rioolwaterzuiveringsinrichting (rwzi) De Meern. In dit gebied werken partijen samen om de vergunningen na te lopen op indirecte lozingen, de potentiële risico's van deze lozingen en of de bedrijfsactiviteiten nog passen bij de huidige vergunning. Actielijn (3) zet in op het ontwikkelen van een stappenplan om rollen en capaciteit van ketenpartners inzichtelijk te krijgen. Vanuit actielijn (4) vindt samen met VNO-NCW een bijeenkomst plaats om het bewustzijn bij bedrijven over indirecte lozingen te vergroten. Bij alle actielijnen zijn zowel de organisatieonderdelen die zich bezighouden

met toezicht en handhaving als met rioolbeheer betrokken. Zoals gezegd, informeren wij u zodra de eerste resultaten van het actieprogramma bekend zijn.

Vraag 22
Wat is de huidige voortgang van de doelstellingen uit dit actieprogramma?
a. Ligt de uitvoering op schema?
b. Zo nee, wat is aanvullend nodig vanuit de gemeente (of ODU)?
Antwoord 22
Ja, de uitvoering van de actielijnen ligt op schema. Hiermee wordt de daadwerkelijke opgave van hoeveel bedrijven risicovolle lozingen doen stap voor stap inzichtelijker. Daarna is inzicht te geven in de aanvullende capaciteit die nodig is om structureel de taken met betrekking tot lozingen uit te kunnen voeren op zowel het vlak van Vergunningverlening (eenmalig, maar intensief) en Toezicht en Handhaving (structureel, periodiek). Dit zal extra financiën vergen en leggen we in besluitvorming aan uw raad voor.

Vraag 23
Hoeveel bedrijven in onze gemeente hebben een vergunning gevraagd of melding gedaan om vervuild water te mogen lozen?
Antwoord 23
Het gaat erom dat inzichtelijk wordt welke bedrijven mogelijk risicovolle stoffen lozen – dit zijn niet automatisch alle vergunde bedrijven met lozingsactiviteiten. Als onderdeel van actielijn 1 vindt hierop onderzoek plaats. De eerste analyse laat zien dat het in de gemeente Utrecht om 12 potentieel risicovolle vergunningsplichtige bedrijven gaat.
Het aantal meldingsplichtige bedrijven met risicovolle activiteiten voor de waterkwaliteit is moeilijker te achterhalen. Een voorzichtige, eerste schatting is dat het om meer dan 300 bedrijven gaat. Een groot deel daarvan maakt al deel uit van het bij de Omgevingsdienst bekende bedrijvenbestand. De prioriteit ligt echter bij vergunningsplichtige bedrijven, omdat hier het meeste 'rendement' te halen is. Meldingsplichtige activiteiten zijn niet zozeer via de vergunningverlening te bereiken, maar vragen (extra) toezicht en handhaving.

Vraag 24
Hoe is de samenwerking met de omgevingsdienst als het gaat om handhaven op watervervuiling?
Antwoord 24
De ODU verzorgt de vergunningverlening, het toezicht en de handhaving op de lozingen van bedrijven binnen Utrecht. Zij doet dit in opdracht van de gemeente. De gemeente bepaalt jaarlijks via een Dienstverleningsovereenkomst welke taken de ODU voor de gemeente uitvoert. Om de extra VTH-taken uit te kunnen voeren is structurele financiering nodig. Binnen de bestaande opdracht aan de Omgevingsdienst is nog geen rekening gehouden met het eventueel herzien van vergunningen en het (heel specifiek en gericht) toezichthouden en handhaven op watervervuiling.
Het actieprogramma helpt om de opgave completer in beeld te krijgen. Het heeft mede als doel dat alle ketenpartners in de regio Utrecht bouwen aan een duurzame en toekomstgerichte samenwerking. Actielijn 3 richt zich specifiek op deze samenwerking door het ontwikkelen van een stappenplan voor een uniforme en risicogestuurde VTH. Deze samenwerking verloopt voorspoedig.

Naast (indirecte) lozingen heeft ook de landbouw invloed op de kwaliteit van grondwater door uitspoeling van nutriënten (bijv. uit mest) en op de kwaliteit van oppervlaktewater door afspoeling van nutriënten.

Vraag 25
Heeft het college zicht op de rol die de landbouwactiviteiten binnen de gemeentegrenzen hebben op de kwaliteit van het grondwater en oppervlaktewater? En daarbij in het bijzonder de rol van de glastuinbouw?
a. Op welke manier heeft de gemeente nu al contact met boeren en tuinders over de effecten van land- en tuinbouw op de waterkwaliteit?
Antwoord 25
De landbouwactiviteiten binnen de gemeentegrenzen zijn beperkt en vinden vooral aan de uiterste noord- en westzijde van onze gemeente plaats in een beperkt aantal gebieden. Gesprekken over de

effecten van landbouwactiviteiten op de waterkwaliteit lopen vooral via de provincie en de waterschappen, die bevoegd gezag zijn voor de bescherming van grond- en oppervlaktewater. Zo stelt de provincie in haar omgevingsverordening eisen aan landbouwactiviteiten in waterwingebieden. Als gemeente hebben we natuurlijk wel indirect invloed via het bestemmings- en omgevingsplan waarin we bepalen waar welk type landbouw bedreven mag worden. Zeker met boeren die land pachten van de gemeente zoals in Amelisweerd of natuurpark Zuilen hebben we regelmatig gesprekken over de bedrijfsvoering, waarbij het onderwerp waterkwaliteit ook aan de orde komt.

Vraag 26
Treft het college nu al maatregelen om te voorkomen dat waterkwaliteit verslechtert door land- en tuinbouwactiviteiten?
Antwoord 26
Nee, wij trekken hierin samen op met de provincie en het waterschap die hierin de leidende bevoegd gezagen zijn. De provincie m.b.t. het provinciale beleid t.a.v. de landbouw en bescherming van drinkwater en natuurgebieden en het waterschap m.b.t. de bescherming van de kwaliteit van het oppervlaktewater.

Hoogachtend
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Schriftelijke vragen Regeren is vooruit kijken – drinkwatertekort 2030

30-4-2026

Van 25 april tot en met 8 mei is de Leven met Water-week, met als doel bewustwording te vergroten over het belang van water. Leven met Water richt zich op vier grote wateruitdagingen: voorkomen van een drinkwatertekort, verminderen van wateroverlast, voorbereiden op wateroverlast en het verbeteren van de waterkwaliteit.

Hoewel Nederland een waterrijk land is, staat de beschikbaarheid van drinkwater onder druk. Vitens waarschuwde 23 april opnieuw voor dreigende tekorten.

De gevolgen hiervan zijn gigantisch: nieuwe bedrijven kunnen mogelijk geen aansluiting meer krijgen en hetzelfde geldt voor nieuwbouwwoningen. Ook in Utrecht is de situatie nijpend. Richting 2030 dreigen er tekorten die de woningbouw verder kunnen vertragen, bovenop de bestaande problemen met netcongestie. De ingrepen die nodig zijn overstijgen echter de verantwoordelijkheid en mogelijkheden van drinkwaterbedrijven. Het rijk en medeoverheden zullen daarom met hen aan de slag moeten[1].

Drinkwater is een basisvoorziening. Inwoners mogen verwachten dat overheden, inclusief gemeenten, hier actief op sturen. De afgelopen jaren is hiervoor echter onvoldoende politieke aandacht geweest. Daarom stellen Volt, Student & Starter, Stadsbelang Utrecht, Partij voor de Dieren en GroenLinks-PvdA de volgende vragen:

Impact en huidige situatie

1. Heeft het college een impactanalyse uitgevoerd naar de gevolgen van een mogelijke aansluitingstop voor drinkwater?
    a. Zo ja, wat zijn de belangrijkste uitkomsten?
    b. Zo nee, is het college voornemens dit alsnog te doen?
2. Eerder gaf het college aan dat Vitens aanvragen van grote (industriële) wateronttrekkers in onder andere Gelderland, Overijssel en Nieuwegein weigert. Wat is de huidige stand van zaken?

[1] RIi publiceert advies: Zonder ingrijpen nu hebben we straks niet genoeg drinkwater

3. Vitens communiceert vooral over de gevolgen voor nieuwbouw en bedrijven. Wat is er bekend over gevolgen voor bestaande woningen en bedrijven?
4. Het college gaf eerder aan geen noodzaak te zien voor aanvullende waterbesparende maatregelen op het bestaande beleid. Is dat standpunt gewijzigd gezien de toenemende druk op drinkwater en de paralellen met netcongestie?
    a. Zo nee, waarom niet?
5. Welke lessen trekt het college van de paralellen met netcongestie en hoe wil het college die lessen meenemen in de rol van de gemeente m.b.t een drinkwatertekort?

Voorkomen van een drinkwatertekort

Recent is het manifest Waterzuinige Wijken gelanceerd door de Bouwtafel Waterzuinige Wijken, waarin wordt opgeroepen tot versnelling van drinkwaterbesparing en hergebruik van water in de bouw.

6. Is het college bekend met dit manifest?
7. Is het college voornemens zich aan te sluiten bij dit manifest?
    a. Zo nee, waarom niet?
8. Het manifest benoemd de noodzaak van voorbeeldwijken. Welke mogelijkheden ziet het college om in Utrecht dergelijke pilots te realiseren?
9. Aangezien meerdere bouwpartijen het manifest hebben ondertekend: welke kansen ziet het college om met deze partijen samen te werken aan waterbewuste nieuwbouw?
10. Op welke manier wordt waterbewust bouwen momenteel meegenomen in gebiedsontwikkelingen (bijvoorbeeld via aanbestedingen of anterieure overeenkomsten)?
    a. Indien dit niet gebeurd, waarom niet?
11. Welke bestaande wettelijke ruimte is er momenteel al om waterbewust dan wel circulair te bouwen?
12. Bij het manifest hoort een menukaart met maatregelen. Welke maatregelen worden in Utrecht al toegepast? En welke aanvullende acht het college kansrijk?

PWN heeft een pilot uitgevoerd met waterdrukoptimalisatie die leiden tot water-, energie- en kostenbesparing.

13. Past Vitens dergelijke technieken toe?
    a. Zo nee, is het college bereid hierop aan te dringen bij Vitens?

Als het gaat om waterkwaliteit is er een gezamenlijk actieprogramma (zie *Verbeteren van de waterkwaliteit*)

14. Hoe wordt samengewerkt met HDSR en de provincie als het gaat om het voorkomen van en mogelijk het omgaan met een mogelijk tekort?

Verminderen van wateroverlast

In Utrecht doen we al een aantal dingen om wateroverlast te voorminderen, bijvoorbeeld het afkoppelen van hemelwateren in te zetten vergroening. Rotterdam maakt gebruik innovatieve oplossingen, zoals waterpleinen, ondergrondse waterberging en Urban Waterbuffers.

15. Welke van deze oplossingen acht het college toepasbaar in Utrecht?
16. Worden dergelijke maatregelen meegenomen in de herziening van de Visie Water en Riolering? Zo ja, op welke manier? Zo nee, waarom niet?
17. Groene en waterdoorlatende parkeerplaatsen kunnen bijdragen aan het verminderen van wateroverlast. Welke mogelijkheden ziet het college om dit breder toe te passen?
18. De gemeente stimuleert met Waterproof 030 inwoners om maatregelen te nemen op hun eigen terrein die wateroverlast voorkomen en drinkwatergebruik verminderen, zoals het plaatsen van regentonnen. Welke aanvullende kansen ziet het college hiervoor?

Voorbereiden op wateroverlast

De effecten van klimaatverandering zullen steeds vaker merkbaar worden, bijvoorbeeld door langere periodes van hitte en droogte, heftige regenbuiten en riooloverstorten. Dit gaat gevolgen hebben op de beschikbaarheid van water en ook op de mate waarin we geconfronteerd gaan worden met wateroverlast

19. Hoe wordt hier door de gemeente op geanticipeerd en rekening mee gehouden?
20. Op welke manier wordt wateroverlast meegenomen in de gemeentelijke crisisvoorbereiding?

Verbeteren van de waterkwaliteit

De provincie Utrecht, onder andere in samenwerking met de gemeente Utrecht, heeft een actieprogramma 2025-2027 opgesteld gericht op indirecte lozingen. Dit omdat de aandacht voor indirecte lozingen de afgelopen jaren onvoldoende is geweest zo staat te lezen in het actieprogramma.

21. Klopt het dat de gemeenteraad niet over dit actieprogramma is geïnformeerd?
    a. Hoe geeft de gemeente Utrecht uitvoering aan dit actieprogramma, als rioolbeheerder en als bevoegd gezag?
22. Wat is de huidige voortgang van de doelstellingen uit dit actieprogramma?
    a. Ligt de uitvoering op schema?
    b. Zo nee, wat is aanvullend nodig vanuit de gemeente (of ODU)?
23. Hoeveel bedrijven in onze gemeente hebben een vergunning gevraagd of melding gedaan om vervuild water te mogen lozen?
24. Hoe is de samenwerking met de omgevingsdienst als het gaat om handhaven op watervervuiling?

Naast (indirecte) lozingen heeft ook de landbouw invloed op de kwaliteit van grondwater door uitspoeling van nutriënten (bijv. uit mest) en op de kwaliteit van oppervlaktewater door afspoeling van nutriënten.

25. Heeft het college zicht op de rol die de landbouwactiviteiten binnen de gemeentegrenzen hebben op de kwaliteit van het grondwater en oppervlaktewater? En daarbij in het bijzonder de rol van de glastuinbouw?
    a. Op welke manier heeft de gemeente nu al contact met boeren en tuinders over de effecten van land- en tuinbouw op de waterkwaliteit?
26. Treft het college nu al maatregelen om te voorkomen dat waterkwaliteit verslechtert door land- en tuinbouwactiviteiten?

Gesteld door:

- Charlotte Passier, Volt
- Lars de Rooij, Student & Starter
- Robert Biever, Stadsbelang Utrecht
- Anne Sasbrink, Partij voor de Dieren
- Merlissa Diele, GroenLinks-PvdA
- Derk van Bergen – Kirsten Alblas, ChristenUnie

Created with an evaluation copy of Aspose.Words. To remove all limitations, you can use Free Temporary License
https://products.aspose.com/words/temporary-license/

Commissie Leefomgeving

Dossiernummer	5457
Vergaderdatum	10 september 2026
Agendapunt	3.4
Titel	Europese natuurherstelverordening

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Leefomgeving	**10 september 2026**

Evaluation Only. Created with Aspose.Words. Copyright 2003-2026 Aspose Pty Ltd.

Gemeente Utrecht

BEANTWOORDING SCHRIFTELIJKE RAADSVRAGEN 2026, NUMMER 79

Datum	16 juni 2026
Van	College B&W
Behandeld door	Albin Hunia, Léon de Wit
E-mailadres	albin.hunia@utrecht.nl
Kenmerk	34192710
Beleidsveld	Groen

Geachte leden van de raad,

Hierbij ontvangt u de beantwoording van de schriftelijke raadsvragen jaargang 2026 nummer 79 van Dennis van Vugt (GroenLinks/PvdA), Marjolein de Bruijn (D66) en Charlotte Passier (Volt) van 7 mei 2026 over de Europese natuurherstelverordening.
De gestelde vragen zijn onderaan bijgevoegd.

Vraag 1
Hoe duidt het college de natuurherstelverordening in relatie tot het stedelijk groen, biodiversiteit, klimaatadaptatie en RO?
Antwoord 1
Wij zien de natuurherstelverordening (hierna: NHV) als een kans voor het ondersteunen van de bestaande vergroenings- en klimaatadaptatie-ambities van Utrecht. De verplichtingen van de NHV sluiten aan bij de Utrechtse Versnellingsaanpak Groene schaalsprong en geven straks mede sturing aan een evenwichtige groene groei. Tegelijk willen we vermijden dat een rigide toepassing van de NHV opgaven als woningbouw en energietransitie verder vertraagt. In een stad met beperkte ruimte blijft het een uitdaging om alle grote ruimtevragers een goede plek te geven. Mits nationaal goed geïmplementeerd, is de NHV juist een extra stimulans om groen en bomen op creatieve en innovatieve wijze mee te nemen in het ontwerp van gebouwen, constructies en openbare ruimte. Met de NHV draagt het Rijk straks mede-verantwoordelijkheid voor de toekomstgerichte groenblauwe verstedelijking, terwijl dat nu voornamelijk bij de steden zelf ligt. We kunnen alleen aan de NHV-verplichtingen tegemoetkomen wanneer het Rijk de gemeentes niet alleen die verplichtingen, maar ook de middelen en mandaat meegeeft om deze uit te voeren. Samen met G4 en VNG zullen we richting Rijk blijven benadrukken dat de uitvoerbaarheid van de NHV voldoende middelen vraagt en het wegnemen van belemmeringen voor een toekomstbestendige verstedelijking.

Hoe de natuurherstelverordening doorwerkt voor privaat groen, en welke rol de gemeente daarbij kan spelen, zal pas in de loop van 2027 duidelijk worden. Dan stelt het Rijk het definitieve Natuur(herstel)plan op, in overleg met gemeentes en koepelorganisaties.

Vraag 2
Heeft het college scherp wat deze verordening betekent voor de verdichting, gebiedsontwikkelingen, vergroening van openbare ruimte en bestaande beleidskaders van Utrecht? Zo ja, wat betekent dit? Zo nee, wat gaat het college doen om dit wel inzichtelijk te krijgen?
Antwoord 2
Nee, de precieze gevolgen voor de stad Utrecht hebben we nog niet scherp, omdat het Rijk nog bezig is met de nationale uitwerking van de verordening.

De natuurherstelverordening stelt voor stedelijke ecosystemen vooral kwantitatieve eisen, die verlies aan groen en boomkroonbedekking moeten tegengaan en groei in oppervlakte (en kwaliteit) in de toekomst moeten stimuleren. De ontwikkeling van Utrecht gaat gepaard met een grote verdichting van wonen, werken en recreatie, waarbij de ontwikkeling van nieuw en hoogkwalitatief groen en wateradaptatie een belangrijk onderdeel is. Groen in de groenstructuur dat door projecten verloren gaat, wordt al gecompenseerd, en bomen worden altijd herplant. Door de compensatie en de inzet op vergroenen is ook in de snel-ontwikkelende verdichtende stad sprake van netto toename van groen; in 2025 is bijvoorbeeld een netto toename van10 ha groen gerealiseerd (zie het duurzaamheidsverslag 2025). Een redelijke verwachting is daarom dat we zullen voldoen aan de verplichting dat groen in 2030 niet mag zijn afgenomen ten opzichte van 2024. Voor boomkroonbedekking is dit onzekerder, omdat veel jonge, herplante bomen nog langer nodig hebben om groot te worden. De komende maanden worden indicatoren voor monitoring van de verordening verder verkend door het Rijk, samen met onder andere de VNG. Daarmee kunnen we naar verwachting een preciezere analyse doen voor de ontwikkeling van groen en boomkroonbedekking sinds referentiejaar 2024. De analyse op mogelijke consequenties voor verstedelijkingsprojecten is nu gestart.

Wat na 2030 de toenemende trend moet zijn voor groen en boomkroonbedekking, is nog niet bekend. Het te bereiken niveau is ook nog niet bepaald. Nu dit niet helder is, weten we niet wat dat betekent voor de Utrechtse doelen en inzet voor verdere verstedelijking en voor een groene en klimaatadaptieve stad. Een te hoge doelstelling kan belemmerend werken op een efficiënte verstedelijking en een te lage doelstelling kan de huidige Utrechtse groenambities ondermijnen. Uiterlijk in 2030 moet het Rijk een besluit nemen over de te bereiken niveaus. Via VNG en G4 gaan we op een zo vroeg mogelijk moment het gesprek hierover aan.

Voor gebiedsontwikkelingen op uitleglocaties (bijv. Rijnenburg) speelt nog de vraag of die toekomstige stadsontwikkeling binnen de begrenzing van het natuurherstelverordening 'stedelijk ecosysteem' zal vallen. Dat zou betekenen dat aanwezig groen waar woningbouw gepland is, zou moeten worden gecompenseerd. Omdat dergelijke grootschalige compensatie op voorhand onhaalbaar wordt geacht en tevens niet inpasbaar binnen de stedelijke contour van Utrecht, laat de verantwoordelijk Minister van VRO onderzoek doen naar een werkbare begrenzing en definities van te compenseren 'groen' in het definitieve Natuurplan (2027).

Vraag 3
Hoe bereidt het ambtelijk apparaat zich voor op deze verordening?
Antwoord 3
Wij bereiden ons voor door zoveel mogelijk betrokken te zijn bij het wetgevings- en implementatietraject van het Rijk. De randvoorwaarden en nationale wetgeving voor de NHV zijn namelijk nog volop in beweging. Zo is er onzekerheid over de begrenzing van het stedelijk ecosysteem, de financiering, de opzet van de monitoring en het te bereiken bevredigend niveau. Zowel bestuurlijk als ambtelijk voorzien we het 'Ontwerp Natuurplan' in concept van reacties, via bestuurlijke inbreng ook in commissies van de VNG. Samen met de koepelorganisaties zijn we in gesprek met de minister van VRO over de keuzes die gemaakt moeten worden om te komen tot uitvoerbare NHV-verplichtingen voor gemeentes. De formele reactietermijn op het Ontwerp Natuurplan start na 1 september. In het najaar zal het Rijk de gemeentes ook vragen om besluitvorming voor begrenzing stedelijke ecosystemen voor te bereiden. Voorjaar 2027 moet naar verwachting de besluitvorming over randvoorwaarden en verplichtingen worden afgerond, voor indiening van het definitief Natuurplan 1 september 2027.
We kijken ambtelijk naar de scenario's voor begrenzing en de analyse van de voorziene bouwprojecten in relatie tot de NHV-verplichtingen. Deze inzichten brengen we ambtelijk in bij het lopende onderzoek (in opdracht van het ministerie van VRO) naar verschillende opties voor afbakening van het stedelijk ecosysteem en voor de monitoring.

Vraag 4
Zijn de (juridische, financiële en uitvoerings-) risico's van het niet voldoen aan deze verordening scherp in beeld? Zo ja, wat zijn deze? Zo nee, hoe gaat het college er voor zorgen dat dit wel het geval wordt?

Antwoord 4
De verplichtingen van de verordening zelf rusten op de lidstaat. De risico's voor het niet voldoen aan die Europese verplichtingen liggen dus primair bij het Rijk.
Wij realiseren ons dat met de nationale implementatie van de NHV uitdrukkelijke verplichtingen kunnen worden gesteld aan 'groen' binnen de stedelijke ontwikkeling. Veel aspecten van wetgeving en sanctionering zijn nog niet uitgewerkt door het Rijk. De risico's voor het niet voldoen aan de nationale bepalingen zijn dus nog niet duidelijk. De verwachting is dat in het najaar 2026 voorstellen voor die nationale bepalingen bekend zijn.

Vraag 5
Zijn wij goed voorbereid op de verordening? Werken wij al volgens deze verordening of wat moet er nog gebeuren om dat wel te doen?
Antwoord 5
De huidige inzet van Utrecht bij vergroening in gebiedsontwikkeling en in de bestaande stad is volgens de geest van de NHV: streven naar groei in balans voor een gezonde leefomgeving, klimaatadaptieve en natuurinclusieve stad, met zoveel mogelijk behoud van bestaande bomen. Daarmee realiseren wij al een stad met meegroeiende groenblauwe ruimte voor alle huishoudens.
De belangrijkste verschillen met de huidige werkwijze zijn naar verwachting:
- *Monitoring: Het bijhouden van een middels satellietdata verkregen boekhouding van 'groen' en 'boomkroonoppervlak' van de stad, inclusief de private terreinen van bijvoorbeeld bewoners (tuinen). De monitoring aanpak van de NHV wordt nu uitgewerkt door het Rijk en moet mogelijk op gemeenteniveau verder worden ingeregeld.*
- *Ook water én particulier groen: niet alleen groen en bomen in de openbare ruimte tellen mee voor de NHV, maar ook water, particulier groen, groene daken en groene gevels ('verticaal groen'). Dit vraagt mogelijk om aanpassing van het beleid voor bijvoorbeeld het stimuleren van vergroening door bewoners en bedrijven. Ook kan bijvoorbeeld een puntensysteem voor natuurinclusief bouwen bijdragen aan de doelstellingen van de natuurherstelverordening (zie de raadsbrief 'Informatie puntensystemen natuurinclusief bouwen' (2 april 2026). In een puntensysteem gaat het niet alleen om het inbouwen van verblijfplekken voor dieren, maar ook om maatregelen als groen op gevels, daken, en maaiveld rondom gebouwen. Over de monitoring van 'verticaal groen' (geveltuinen, klimplanten, enz.) voor de NHV moet het Rijk nog een uitspraak doen.*
- *Strategisch:*
  Als besloten wordt voor de doorontwikkeling van de Omgevingsvisie, dan worden ook de consequenties van de natuurherstelverordening daarin meegenomen. Er vindt ook een NHV doorvertaling plaats naar de Beleidsnota openbare ruimte en het onderzoek naar een groennormering dient straks de implementatie van de NHV.
- *Kwalitatief groen: De nadruk ligt nu op de kwantitatieve verplichtingen vanuit Artikel 8 van de natuurherstelverordening over 'stedelijke ecosystemen'. Het doel van de verordening is ook het kwalitatieve herstel van (ook stedelijke) ecosystemen en habitats en artikel 10 geeft (ook in de stad) verplichtingen voor het beschermen en herstellen van bestuiverpopulaties.*
  Wij zullen in nauw overleg met het Rijk (via G4 en VNG) hiervoor werkbare uitwerkingen voorstellen voor het definitief Natuurplan (2027), die aansluiten bij de gemeentelijke praktijk. Op dit moment wordt bijna de helft van ons openbare groen al ecologisch beheerd en wordt bij inrichtingsvoorstellen rekening gehouden met de habitatvereisten van de Utrechtse Soortenlijst.

Vraag 6
Hoe kan Utrecht de verordening benutten voor een gezondere, groenere, en klimaatbestendigere stad, bijvoorbeeld in versteende wijken, bedrijventerreinen en nieuwe gebiedsontwikkelingen?
Antwoord 6
De EU komt in 2028 met richtsnoeren met de vereisten voor een 'bevredigend niveau van groen en boomkroonbedekking' in de stedelijke ecosystemen van de Lidstaten. Op basis hiervan zal het Rijk bevredigende niveaus voor Nederlandse steden bepalen. Dat bepaalt naar welk niveau Utrecht moet toewerken richting 2050. De EU is pas net begonnen met de verkenning van de invulling van deze groennormering. Deze verplichting vanuit de NHV gaat zowel het vergroenen van de bestaande stad (versteende wijken), als het groen in nieuwe gebiedsontwikkelingen helpen. Wij sturen er met onze internationale netwerken (EuroCities, o.a.) op aan dat de Europese vereisten de Utrechtse vergroeningsambities in samenhang met de verstedelijkingsambities ondersteunen.

De inzet van Utrecht, G4 en VNG richting het rijk is gericht op uitvoerbaarheid, voldoende middelen en wegnemen van belemmeringen voor de realisatie van de NHV-verplichtingen. Zo kunnen wij de NHV gebruiken om onze eigen toekomstbestendige verstedelijking te versterken.

Vraag 7
De provincie Utrecht krijgt vanuit het Rijksprogramma Natuur bijna 36 miljoen euro voor herstelmaatregelen tussen 2024 en 2030. Op welke manier werkt de gemeente Utrecht samen met de provincie met betrekking tot deze verordening?
Antwoord 7
Met de Provincie Utrecht hebben we tot nu toe niet actief samengewerkt op deze verordening. Wij hebben de afgelopen maanden nauw samengewerkt met de VNG en Rijk om de randvoorwaarden voor de uitwerking van de NHV helder te krijgen en in lijn met de belangen van de steden. Nu het Ontwerp Natuurplan op 1 september naar de EU gaat voor inhoudelijke toetsing door de Europese Commissie, is het moment aangebroken om de bekostiging van de verplichtingen verder te analyseren met de koepelorganisaties (VNG, IPO, UvW) en met Provincie Utrecht.
De 36 miljoen euro vanuit het Rijksprogramma Natuur is bedoeld voor het nemen van herstelmaatregelen in en rond Natura 2000-gebieden.

Hoogachtend
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Schriftelijke vragen Europese natuurherstelverordening

07-05-2026

In 2024 is de Europese Natuurherstelverordening in werking getreden. Deze verplicht lidstaten om de natuur in hun land te beschermen en te verbeteren. Het stedelijk ecosysteem is een van de pijlers binnen deze verordening. Zo mag het groen en boomkroonvolume binnen het stedelijk gebied tot 2030 niet afnemen en moet het vanaf 2030 dan zelfs toenemen.

Vragen:

- Hoe duidt het college de natuurherstelverordening in relatie tot het stedelijk groen, biodiversiteit, klimaatadaptatie en RO.

- Heeft het college scherp wat deze verordening betekent voor de verdichting, gebiedsontwikkelingen, vergroening van openbare ruimte en bestaande beleidskaders van Utrecht? Zo ja, wat betekent dit? Zo nee, wat gaat het college doen om dit wel inzichtelijk te krijgen?

- Hoe bereidt het ambtelijk apparaat zich voor op deze verordening?

- Zijn de (juridische, financiële en uitvoerings-) risico's van het niet voldoen aan deze verordening scherp in beeld? Zo ja, wat zijn deze? Zo nee, hoe gaat het college er voor zorgen dat dit wel het geval wordt?

- Zijn wij goed voorbereid op de verordening? Werken wij al volgens deze verordening of wat moet er nog gebeuren om dat wel te doen?

- hoe kan Utrecht de verordening benutten voor een gezondere, groenere, en klimaatbestendigere stad, bijvoorbeeld in versteende wijken, bedrijventerreinen en nieuwe gebiedsontwikkelingen?

- De provincie Utrecht krijgt vanuit het Rijksprogramma Natuur bijna 36 miljoen euro voor herstelmaatregelen tussen 2024 en 2030. Op welke manier werkt de gemeente Utrecht samen met de provincie met betrekking tot deze verordening?

Gesteld door:

- Dennis van Vugt, Groenlinks/PvdA
- Marjolein de Bruijn, D66
- Charlotte Passier, Volt

Gemeente Utrecht

2025

TRANSCRIPTIE COMMISSIEVERGADERING ENERGIE(TRANSITIE), DUURZAAMHEID, VASTGOED EN WONEN 8 JULI 2025

8e vergadering – 08-07-2025

Vergadering van de gemeenteraad, gehouden op 8 juli 2025 om 21:00 uur.

Voorzitter: Bert van Steeg

Aanwezig zijn de leden: Jantine Zwinkels (CDA), Lenno van Straalen (ChristenUnie), Berdien van der Wilt (D66), Miraç Usta (DENK), Gert Dijkstra (EenUtrecht), Meike Hellevoort (GroenLinks), Ilse Raaijmakers (PvdA), Rick van der Zweth (PvdA), Beau Nederhand (Volt), Gertjan te Hoonte (VVD), Maarten van Heuven (Partij voor de Dieren), Pepijn Zwanenberg (Groep Zwanenberg)

Afwezig is het lid: x

Aanwezig zijn de wethouders: Dennis de Vries (College), Rachel Streefland (College)

Griffier: Sjors Heerdink

Opening van de vergadering.

Bert van Steeg (voorzitter) **[00:22:19]:**

Allemaal. Ik heropen de commissie EDVW. We zijn gekomen volgens mij bij punt 6 van de agenda. En dat is het initiatiefvoorstel Utrecht geeft thuis van Ilse Raaijmakers. En we bespreken het onderwerp in twee termijnen zoals we altijd doen. We hebben 60 minuten dus dat is kort. Maar er is ook niet al te veel tijd meer voor de fracties. Maar laten we het inderdaad niet al te lang houden. Want het is ook gewoon een drukke week. Drukke weken. Na de eerste termijn geef ik het woord aan het college en aan de initiatief nemen.

In het tweede termijn houden we dezelfde volgorde aan. Ik wil de initiatief nemen, kort iets toelichten.

Ilse Raaijmakers (PvdA) **[00:23:01]:**

Ja, dank voorzitter. Fijn dat ik nog even een toelichting kan geven. Dat heb ik bij het procedureel deel destijds niet kunnen doen vanwege verdrietige omstandigheden. Maar ik ben heel blij dat we hier vandaag wel zitten samen, dit nog voor de zomer kunnen bespreken. Zoals jullie weten zet ik me als raadslid al jarenlang in om dakloosheid te bestrijden. Want dat is echt een schijnend en groot probleem in onze stad. We zien dat het toeneemt en je hoeft alleen maar op straat te kijken. Maar dakloosheid is breder dan slapen op straat. Want daarnaast heb je de grote groep van mensen die veelal onzichtbaar is. Die van bank naar bank hoppen in een auto of een caravan slapen. En in de afgelopen tijd heb ik veel schrijnende verhalen gehoord. Bijvoorbeeld van die alleenstaande moeder met twee jonge kinderen die al jarenlang geen stabiele woonplek heeft. Die van slaapadres naar slaapadres trekt met iedere keer weer de dreiging van op straat belanden. En door deze stress is ze in een burn-out beland, terwijl ze eigenlijk voor de klas stond. En over de impact op haar kinderen nog maar te spreken. En ook de verhalen over kinderen die in garage boksen, slapen dat gaat ons echt aan het hart. En ik heb mezelf de vraag gesteld doen wij genoeg om dakloosheid te bestrijden? Doen wij genoeg om dakloze mensen te helpen? Het eerlijke antwoord is nee. Voor mijn gevoel laten we mensen die dakloos zijn of dreigen te worden als samenleving in de kou staan. Want het systeem werkt zo dat problemen, schulden, stress, verslaving, et cetera, eerst erger moeten worden voordat iemand in aanmerking komt voor opvang. En terwijl als we iemand eerder helpen met een stabiele woonplek, dan hoeven die problemen helemaal niet te ontstaan. Voorzitter, tot slot, de tijd van losse projecten, pilots, labs, die is voorbij. Die hebben we genoeg gezien in Utrecht en die zijn ook succesvol gebleken. We weten wat werkt, een eigen woonplek. En daar is een systeemverandering voor nodig en dat heb ik geprobeerd in dit actieplan vorm te geven. En ik kijk uit naar een debat en wil ik op deze plek nog iedereen bedanken die meegeholpen heeft en ook de ambtelijke ondersteuning die nu op afstand zit mee te kijken.

Bert van Steeg (voorzitter) **[00:24:54]:**

Mooi, goed, dank u wel. Dan gaan we naar de fracties. Wie van de fractie kan ik...

Rick van der Zweth (PvdA) **[00:24:59]:**

Een punt van orde. De tijd. Ja, er ging een heel deel uit mijn tijd. Volgens mij zo'n drie minuten.

Bert van Steeg (voorzitter) **[00:25:04]:**

Nee, hij stond op tweeënhalve minuten. Als het goed is, wordt hij weer in te oude tijd hersteld. Kijk, dat gaat heel snel. Ja. Goed, wie van de fractie kan ik het woord geven? De heer Zwanenberg.

Pepijn Zwanenberg (Groep Zwanenberg) **[00:25:20]:**

Waarom niet, voorzitter? Allereerst wil ik mevrouw Raaijmaak van harte feliciteren en complimenten geven voor dit initiatiefvoorstel en ook danken voor dit initiatiefvoorstel. We kunnen in ieder geval zeggen dat we ons vinden in het voorstel. Wij denken dat die systeemverandering van opvang naar wonen niet alleen kosten kan besparen, maar ook mensen echt perspectief kan bieden. En toch hebben we nog wel een paar vraagjes. Wij vroegen ons af in hoeverre het echt realistisch is. We zijn blij natuurlijk dat we het er nu over kunnen hebben in plaats van na de zomer. Maar in hoeverre is het eigenlijk realistisch om hier ook echt in 2026 mee te gaan beginnen. Bijvoorbeeld omdat nog die centrale toegang uitgelegd moet worden.

Bert van Steeg (voorzitter) **[00:25:56]:**

Uw tijd loopt, u bent nu al... Ja, we hebben de tijd gevonden.

Pepijn Zwanenberg (Groep Zwanenberg) **[00:26:00]:**

Dus ik heb nog meer tijd? Nou, dat moet eigenlijk nog iets af. U ken me al langer dan vandaag volgens mij. Maar goed, die centrale toegang moet nog vorm krijgen. Dus in hoeverre is dat realistisch? Verder vroegen wij ons nog af met betrekking tot actiepunt 4 van het initiatiefvoorstel. Het scheiden van woon en zorg, zodat mensen gelijk en regulier huurcontact krijgen. We snappen echt natuurlijk dat dit de zelfregie versterkt en het gevoel van eigenaarschap. Maar wat zijn ervaringen ermee? Zijn er ook misschien negatieve ervaringen? Woonoverlast kan natuurlijk ook best een groot ding zijn. Er zijn best wel vaak ook verhalen in het nieuws geweest van te veel mensen met een zorgvraag die bij elkaar woonden. Dus dat vroegen wij ons gewoon eigenlijk af. En ook dat alleen bij complexe problematiek van dat standpunt afgeweken wordt. Dat iemand gelijk een vast huurcontact kan krijgen. Maar we vragen ons ook af wat daar dan precies onder wordt voor staan. Eigenlijk onder die complexe problematiek. En ook bij Living Lab natuurlijk.

Bert van Steeg (voorzitter) **[00:26:50]:**

Een interruptie van mevrouw Zwinkels.

Jantine Zwinkels (CDA) **[00:26:52]:**

Ja, dank voorzitter. Ik was ook benieuwd als Groep Zwanenberg zich dat afvraagt. Is dan eigenlijk niet gewoon het oordeel dat het onverstandig is... En die zorgvraag van elkaar los te zien. En dat je dat eigenlijk alleen moet doen. Op het moment dat je zeker weet dat die zorgvraag er niet is.

Pepijn Zwanenberg (Groep Zwanenberg) **[00:27:11]:**

Ik ben een positief mens. En ik hoop dat mijn zorgen weggenomen worden. Maar het is wel echt een zorg inderdaad die bij ons in de fractie leeft. Dus daarom stel ik deze vraag in ieder geval hierbij. Wat zijn de overwegingen precies? Want ik wou net zeggen bij Living Lab. was het juist wel gekoppeld natuurlijk aan die zorgcontracten. Nou, daar waren misschien ook overwegingen voor. Dus ik zou graag een beetje die balans beter willen zien, omdat ik... Nou, dat mist ik nu, dus dat is echt een serieuze vraag. Blijft wel daarbij, mevrouw Swinkels, vierde voorzitter, dat ik wel echt geloof in die systeemverandering, dat dat wel echt iets gaat oplossen, omdat we echt met heel veel grote problemen te maken hebben.

Bert van Steeg (voorzitter) **[00:27:43]:**

Tweede keer, mevrouw Zwinkels.

Jantine Zwinkels (CDA) **[00:27:44]:**

Ja, dank voorzitter. En dat proefde ik ook een beetje tijdens de raadsinformatiebijeenkomst. Er wordt gesproken over een soort systeemverandering. Terwijl het, als ik het gewoon plat sla, neerkomt op het wegkijken voor de zorgvraag. En alleen nog maar over wonen willen praten. Het is toch prima om ook te hebben over welke begeleiding iemand nodig heeft. En waar iemand passend kan wonen. Dat is toch een reële vraag om te stellen.

Pepijn Zwanenberg (Groep Zwanenberg) **[00:28:08]:**

Ik heb ook helemaal niet gezegd dat dat helemaal geen redelijke vraag is. Ik stel voor dat die ook beantwoord wordt door de mensen daar ook. Maar ik vind het een hele redelijke vraag. Ik had al gezegd, het was dus wel gekoppeld. Gewoon de beweegredenen willen we er nog graag van horen. Tot slot, Utrecht is natuurlijk wel een grote schaarste woningen. Wij denken wel dat dit nodig is uiteindelijk, omdat de meest urgente mensen die mensen natuurlijk die dak- en thuisloos zijn. Maar laten we ook wel eerlijk zijn, en de wet heeft het volgens mij eerder ook al gezegd, dat betekent wel dat een aantal andere mensen nog iets langer achter dat netvissen van die woningen. Het is gewoon echt verdeling van schaarste. We gaan dat niet oplossen nu, maar we wouden het wel benoemd hebben. Tot zover voorzitter.

Bert van Steeg (voorzitter) **[00:28:46]:**

Dank u wel. Volgende fractie is mevrouw Hellevoort, zag ik GroenLinks aan u.

Meike Hellevoort (GroenLinks) **[00:28:50]:**

Ja, dank voorzitter. Voorzitter, vanuit ons ook veel complimenten voor dit initiatiefvoorstel. Het is wat GroenLinks betreft een heel goed voorstel en ik zou er ook graag nog veel meer enthousiast te worden aan beide, maar ik heb niet zoveel tijd. Dus ik ga gewoon een aantal vragen stellen. Aan de indiener heb ik eigenlijk maar één vraag. Vanuit GroenLinks hebben wij vaker aandacht gevraagd voor het belang van ondersteuning van mensen die dakloos zijn of dat dreigend te worden. Er wordt nu goed werk gedaan door goud, maar die zijn best wel klein. En er is voor zover ik weet nog steeds geen vervanging voor you to be heard. Deelt de indiener met ons dat dit beter zou kunnen en waarom staat hier niks over in het voorstel? Dan nog een aantal vragen naar aanleiding van de reactie van het college. Ten eerste over het toevoegen van een extra groep in het verdeelbesluit. Het college geeft aan dat dat ten koste gaat van het aantal reguliere woonplekken. Maar dit zijn toch mensen die hoe dan ook een huis nodig hebben. Dus vroeger of later komen zij sowieso in dat verdeelbesluit terecht. Graag een reactie hierop van de wethouder. Dan over de doelgroep. Het college spreekt de wens uit dat het alleen gaat om jongvolwassenen. En dan toch ook nog een vraag aan de indiener. Want het idee is toch dat er wordt gestart met jongeren, maar dat het in de toekomst ook breder gaat worden. En een vraag aan de wethouder. Ook voor mensen die niet jong zijn geldt volgens ons dat snel ingrijpen ook echt een zwaardere zorgvraag kan voorkomen. Dus graag hier een reactie.

Bert van Steeg (Voorzitter) **[00:30:05]:**

Interruptie van allereerste heer Te Hoonte, de VVD.

Gertjan te Hoonte (VVD) **[00:30:08]:**

Ja, voorzitter, want enthousiast over het voorstel en u reageert ook enthousiast richting het college volgens mij. Maar ik lees toch eigenlijk in de brief van het college dat het in deze vorm, dat het nu wordt voorgesteld, niet uitvoerbaar is. Of leest u dat anders via de voorzitter?

Meike Hellevoort (GroenLinks) **[00:30:25]:**

Ja voorzitter, dat heb ik eigenlijk niet zo gelezen. Volgens mij hebben er een aantal suggesties gedaan hoe het uit te voeren zou kunnen zijn. En dat is goed om daar aandacht voor te hebben.

Gertjan te Hoonte (VVD) **[00:30:36]:**

Ik lees in de brief volgens mij tot een aantal keren toe dat, zoals het wordt voorgesteld in het voorliggende initiatiefvoorstel, niets kan en dat er een andere suggestie wordt gedaan. Zeer positief geformuleerd, heeft misschien iets te maken met de indiener... Het is goed advies om dat bij alle initiatiefvoorstellen zo positief te proberen te formuleren met suggesties hoe je dat kan aanpassen. Herken dat niet altijd dat dat zo gebeurt, maar fijn dat dat nu wel gebeurt. Maar toch is het volgens mij, als je daar doorheen leest, eigenlijk gewoon een negatief advies. Neem dit niet aan, want we kunnen dit nu niet uitvoeren. Herkent u dat?

Meike Hellevoort (GroenLinks) **[00:31:14]:**

Nee, voorzitter, dat heb ik anders gelezen.

Gertjan te Hoonte (VVD) **[00:31:16]:**

En... Dan toch even scherper maken. Stel nu dat het college zegt dat ik die brief op de juiste wijze interpreteer. Wat stemt GroenLinks dan?

Meike Hellevoort (GroenLinks) **[00:31:27]:**

Nou voorzitter, dan heb ik daar echt nog wel wat meer woorden bij nodig. Want ik heb het zo gelezen als dat we voor een aantal dingen goed aandacht moeten hebben. En volgens mij kan dat ook. En dan is dit volgens mij wel degelijk uitvoerbaar.

Bert van Steeg (Voorzitter) **[00:31:41]:**

Van der Wilt, D66.

Berdien van der Wilt (D66) **[00:31:42]:**

Ja, dank voorzitter. Want GroenLinks heeft ook nog... Het college geeft aan, het heeft sowieso ook impact op andere groepen. En daar ga je het ook zien. En volgens mij terecht, dat kan denk ik niet anders. Maar hoe kijkt GroenLinks dan naar de impact bijvoorbeeld op andere groepen. Zoals jongeren en starters die misschien nog niet dakloos zijn. Maar die ook wel, nou ja, nu al maar 1% kans maken op een woning in onze stad.

Meike Hellevoort (GroenLinks) **[00:32:02]:**

Ja, het is natuurlijk altijd ingewikkeld. Want het is altijd verdelen van schaarste. En het gaat altijd om, zeg maar, voor heel veel mensen zijn natuurlijk op zoek naar een woning. Maar ik vind het heel logisch dat je mensen die echt geen huis hebben, dat je die als eerste recht geeft op een huis. Dat principe is voor mij zo logisch dat ik dit wel echt goed te verdedigen vind.

Berdien van der Wilt (D66) **[00:32:26]:**

Ja, en die herken ik en dat staat volgens mij ook in het initiatiefvoorstel. Maar er zijn natuurlijk ook een hele hoop jongeren die dus ook nog geen woning hebben. En moeten ze dan eerst helemaal dakloos zijn voordat we hen ook prioriteit gaan geven? Of zouden we dan niet hun kansen ook sowieso iets groter moeten krijgen? GroenLinks stemde pas tegen een voorstel van ons erover, maar ik zit daar toch wel in mijn maag, want uiteindelijk worden die dan ook nog kwetsbaarder.

Meike Hellevoort (GroenLinks) **[00:32:47]:**

Volgens mij moet je dus heel goed kijken naar wat de definitie van dakloos is. Daar hebben we natuurlijk de ethos-lightstelling voor, die ook goed aangeeft wanneer iemand dakloos is en misschien niet helemaal meteen op straat leeft, maar wel ergens op de bank zit. Volgens mij is dat een goede definitie om aan te houden.

Bert van Steeg (Voorzitter) **[00:33:07]:**

Mevrouw van der Wilt, laatste keer.

Berdien van der Wilt (D66) **[00:33:09]:**

Ja, en dan is dat misschien ook zo meteen een vraag in de initiatief nemen. Maar ik vind die dus niet altijd even duidelijk. Ik snap de ethos leidtelling dat we daar voor dit geval naar kijken. Maar als we het dan hebben over jongeren die bijvoorbeeld al heel lang bij hun ouders zitten. Maar eigenlijk daar echt weg moeten omdat het helemaal niet meer werkt. Ja, die komen dan misschien niet erin. Maar die zouden we natuurlijk in ons dat ook een kans willen bieden. Die is nu al 1%, dat is best wel laag. En wordt die door dit voorstel niet nog veel lager dan? Moeten we dat niet ook aanpakken?

Meike Hellevoort (GroenLinks) **[00:33:33]:**

Ja voorzitter, ik denk dat er heel... Nou ja, dat zei ik eigenlijk net ook al. Het is het verdelen van schaarste. Er zijn heel veel groepen die echt een plek zoeken. En inderdaad, het klopt dat dat voor jongeren ook echt heel erg lastig is. Maar uiteindelijk komt het voor mij dus altijd weer terug op dat principiële punt van uiteindelijk is degene die echt geen dak boven zijn hoofd heeft degene die als eerste een dak nodig heeft.

Bert van Steeg (Voorzitter) **[00:33:53]:**

Ja, veel interrupties. De heer Dijkstra, ik zag mevrouw Zwinkels ook nog even. En de heer Van Straalen. En dan gaan we echt weer naar GroenLinks toe, want anders wordt het een hele lange avond. De heer Dijkstra.

Gert Dijkstra (EenUtrecht) **[00:34:03]:**

Ja, dank u voorzitter. Nee, ik vroeg me even af, want er kwamen een aantal vragen vanuit GroenLinks. Maar wat vindt GroenLinks uzelf? Er werd gevraagd, we starten met jongeren in dit voorstel. Vindt GroenLinks ook dat dat uiteindelijk ook moet leiden tot alle daklozen nader te bepalen wat daaronder moet worden verstaan? Dat dat wel het einddoel moet zijn waar je naar moet streven? Begrijp ik dat wel goed of niet?

Meike Hellevoort (GroenLinks) **[00:34:27]:**

Ja voorzitter, dat was wel de kant die ik op hintte, ja. Het is goed dat hiermee gestart wordt, maar mijn Het idee zou zijn dat je dit verder kan uitbreiden, ja. Dus daarom heb ik die vraag daar ook over gesteld.

Gert Dijkstra (EenUtrecht) **[00:34:37]:**

En hoort er ook iets van een horizon bij of zoiets? Of mag dat tien jaar duren? Want ik wil ook met je gevoel krijgen van welk tempo gaan we niet met elkaar doen? Wat zit erachter?

Meike Hellevoort (GroenLinks) **[00:34:49]:**

Ja voorzitter. Wat mij betreft mag dat best snel. Want als je dit echt vindt, dan moet je dat ook doorzetten voor iedereen. Maar het lijkt me natuurlijk wel ook goed om te beginnen met deze groep. Maar wat mij betreft is die horizon niet heel eindeloos. Ver weg.

Bert van Steeg (Voorzitter) **[00:35:08]:**

Zwinkels, CDA.

Jantine Zwinkels (CDA) **[00:35:10]:**

Ja, dank voorzitter. Ik was ook nog wel benieuwd naar hetgeen waar mevrouw Van der Wilt om vroeg, die ethos-leid definitie. Want het college geeft eigenlijk in de reactie aan dat die helemaal niet zo duidelijk is en dat het eigenlijk op dit moment niet uitvoerbaar is om met de definities te werken uit dit initiatiefvoorstel. Hoe kijkt GroenLinks daarnaar?

Meike Hellevoort (GroenLinks) **[00:35:28]:**

Ja, voorzitter, eigenlijk in hetzelfde debat als wat ik net had. Volgens mij is dit een definitie. Je moet een definitie kiezen, want anders kom je niet verder hiermee. En volgens mij is de ethos-leid iets wat heel breed gebruikt wordt en dus wel i ets wat je zou kunnen gebruiken.

Bert van Steeg (Voorzitter) **[00:35:44]:**

Dan nog de heer Van Straalen, ChristenUnie.

Lenno van Straalen (ChristenUnie) **[00:35:46]:**

Ja, dank. Het gaat best veel over welke groep dan ten koste van welke groep. Maar is GroenLinks het met de ChristenUnie eens dat de daadwerkelijke oplossing is het creëren van meer woonplekken?

Meike Hellevoort (GroenLinks) **[00:35:59]:**

Ja, voorzitter. Mijn buurman fluistert nu. Nee, daar zijn we het niet mee eens. Maar daar zijn we het natuurlijk mee eens. Maar kijk, uiteindelijk is het natuurlijk... We gaan dit nooit oplossen met meer woningen. In een stad als Utrecht gaat dat nooit lukken. Dus we zullen altijd schaarste hebben die te verdelen.

Lenno van Straalen (ChristenUnie) **[00:36:16]:**

Ja, dat deel ik. En als ik kijk naar dit raadsvoorstel, dan zie ik ook bijvoorbeeld bij de risico's staan dat we eigenlijk vooral een tekort ook hebben aan wat kleinere woningen die juist voor deze doelgroep nodig zijn. En kunnen we dan ook rekenen op de commitment van GroenLinks dat we ook dat soort type woningen meer gaan realiseren? Ook die juist wat kleinere, waar deze doelgroep ook om vraagt.

Meike Hellevoort (GroenLinks) **[00:36:38]:**

Ja, voorzitter, er wordt dus gesteld gedaan alsof dat niet zo zou zijn, maar ja, in principe wel.

Bert van Steeg (Voorzitter) **[00:36:45]:**

Gaat u uw betoog afronden, denk ik.

Meike Hellevoort (GroenLinks) **[00:36:47]:**

Ik was klaar, voorzitter.

Bert van Steeg (Voorzitter) **[00:36:48]:**

Nou, helemaal goed. Gaan we naar de volgende fractie. Mevrouw van der Wilt, D66.

Berdien van der Wilt (D66) **[00:36:56]:**

Ja, dank. Nou, allereerst complimenten aan de initiatief nemer. Ook wij onderschrijven het belang van de omslag naar woning eerst. Belangrijk dat wordt ingezet op die systeemverandering. Dus heel goed dat het is aangekaart. En tegelijkertijd hebben we twee zorgen bij dit voorstel die voor ons nog wel moeten worden aangekaart. Allereerst de afbakening van de doelgroep en de keuze wie dit raakt. Met betrekking tot de afbakening ga ik me ook aansluiten bij de vragen van de Een Utrecht, want ik weet dat die gaan komen. Maar wat ons betreft moet die misschien ook nog wel scherper en we sluiten ons... Aan bij het advies van het college om misschien zeker aan het begin te focussen op jongvolwassenen wil de initiatiefnemer dit aanscherpen. Dan lezen we de wens om de urgentie voor deze groep ten koste, naar woord, te laten gaan van iedereen die al een woning heeft en niet van andere urgenten. Die wens volgen we. Maar zonder iets aanvullends te doen gaat dit voorstel straks ook ten koste van alle normale jongeren en starters op de wachtlijst die nu al maar 1% kans maken op een woning. We hebben eerder gepleit voor een eerlijker systeem waarbij jongeren, maar ook dreigend daklozen, weer meer kans maken op een woning met een soort van fast en slow lane. Maar de PvdA stemde tegen die motie. Hoe rijmt mevrouw Rijmakers dit en kan ik uit dit voorstel dan opmaken dat haar partij bereid is alsnog ons voorstel te steunen in de toekomst? Anders moeten ze denk ik ook eerlijk zijn dat het aannemen van dit voorstel wel betekent dat de kansen van andere jongen waarschijnlijk zelfs nog onder die 1% gaan komen. Dan onze tweede grootste zorg. Natuurlijk steunen we de gedachte van Housing First, maar voor Housing First moeten er ook huizen zijn. De ChristenUnie verweest er al naar. Dat pijnpunt kwam ook naar voren in de rib en mevrouw Rijmakers is daar ook gewoon heel eerlijk over in dit voorstel. Maar het voorstel biedt voor ons geen oplossing aan de aanbodkant. D66 heeft, en natuurlijk met meerdere partijen in deze raad, afgelopen jaren opgeroepen om toch te kijken naar kleinere woningen, kamers, kansen van woningdelen splitsen, sneller starten met de realisatie van jongere woningen. Maar bij deze voorstellen was de PvdA toch ook wel vaak zelf kritisch of soms tegen. En nu kan ik me voorstellen dat er soms zo'n moment komt dat het gaat knellen, de droom en de realiteit. Maar ik hoop toch ook dat de PvdA met dit voorstel ook bereid is die kant van het vraagstuk serieus aan te pakken. Door hier ambities op te stellen om de woningbouw te versnellen.

Bert van Steeg (Voorzitter) **[00:38:58]:**

Een interruptie van de PvdA.

Rick van der Zweth (PvdA) **[00:38:59]:**

Ja voorzitter, want mevrouw Van der Wilt doet alsof je alleen kleine woningen kan beschikbaar krijgen door ze direct te bouwen, oplevering en kijk hier is. Maar als je een grotere woning bouwt en een doorstroom op gang krijgt, dan zit er aan het einde van het treintje toch ook een kleinere woning. Dat past toch naadloos in het verhaal dat de PvdA altijd vertelt.

Berdien van der Wilt (D66) **[00:39:17]:**

Volgens mij is het sowieso en-en. Maar het voorstel van mevrouw Raaijmakers zegt heel erg duidelijk het is echt een risico dat we nu te weinig van dit soort kleine woningen hebben. Dat staat gewoon letterlijk in het beslispunt. En dat is waarom ik dit nu zeg. Volgens mij moeten we daar ook gewoon mee instemmen. Er zijn dan wel eens moties ook van de ChristenUnie op geweest. En dan is het gewoon heel erg belangrijk dat we dat ook wel echt gaan doen.

Rick van der Zweth (PvdA) **[00:39:35]:**

Ja, maar voorzitter, dat is helemaal niet in tegenstrijd met elkaar... Want als je meer inzet op doorstroom, dan gaan er meer mensen verhuisbeweging maken. Worden aan het einde van het terreintje meer kleine woningen achtergelaten waar inderdaad een tekort aan is. Maar mevrouw van der Wereld schets alsof je dat alleen met nieuwbouw en nu kleinere woningen bouwen voor elkaar kan krijgen. En dat is volgens mij onjuist.

Berdien van der Wilt (D66) **[00:39:55]:**

Nou, als ik dat geschetst heb, dan zou ik dat zeer graag willen wegnemen. Want volgens mij is een combinatie van en die kleinere woningen daadwerkelijk wel realiseren. Want we hebben daar gewoon minder van gebouwd. Ze zijn heel erg nodig. En de mogelijkheden van woningdelen en splitsen daarbij ook gewoon serieus bekijken. Waar we ook al met voorstellen voor zijn gekomen, nog recent. En natuurlijk ook kijken dat doorstroombeleid dan inderdaad gefocust is op mensen die er nu niet tussen komen. Dat die een kans maken. En daar heb ik ook pas weer aandacht voor gevraagd. Dat we dat een beetje gaan monitoren. Dus het is de combinatie van al die factoren. Maar ik mis dat nu in dit voorstel wel.

Bert van Steeg (Voorzitter) **[00:40:25]:**

U krijgt nog een interruptie van de heer Te Hoonte, de VVD.

Gertjan te Hoonte (VVD) **[00:40:29]:**

Ja, want ik was ook nog wel benieuwd hoe D66 er dan tegenaan kijkt dat we nu dit voorstel krijgen. Terwijl we net de hele nota volkshuisvesting hebben vastgesteld en eerder al daklozenbeleid. En zit het daar dan niet in? En wat vindt u er dan van dat het daar niet in zat als het nu wel belangrijk is?

Berdien van der Wilt (D66) **[00:40:47]:**

Ik vind het wel een schoonheid hebben dat je soms als raadslid nog iets toevoegt wat je denkt dat groter kan. Ik heb daar natuurlijk zelf ook met een voorstel gekomen, dus het zou bijzonder zijn als ik zou zeggen dat ik daar tegen ben. Volgens mij heeft mevrouw Rijmakers dat ook wel eens gezegd, dit voorstel ook als een soort van uitvoeringsprogramma en een uitwerking van iets wat het college denk ik ook wel zou willen. Dat is een aanscherping. En je ziet dat dat ook nodig is. Want nu krijgen we discussies met elkaar. Hoe dat dan in de uitvoering ook misschien wel spannend is. Dus ik ben wel blij dat we er nu daardoor verder op induiken. En de exacte timing, daar ga ik niet over.

Bert van Steeg (Voorzitter) **[00:41:19]:**

Tweede keer Te Hoonte.

Gertjan te Hoonte (VVD) **[00:41:21]:**

Wat mij opvalt is dat er nu lijkt er enorme druk op te zitten. Terwijl voor het verdeelbesluit 2025 en 2024 en 2023... Was die druk er niet, terwijl volgens mij het probleem er al langer is. Had dat dan niet ook gewoon vanuit het college veel eerder opgepakt moeten worden?

Berdien van der Wilt (D66) **[00:41:40]:**

Ja, dat lijkt me een mooie vraag dan ook nog voor het college. Maar wat ik er zelf in ieder geval... We hebben natuurlijk ook in januari, februari met de meerderheid van de raad ook al de motie aangenomen. Zicht op onze jongeren. Waar we eigenlijk ook al vragen om bij het verdeelbesluit keuze te maken die in het voordeel gaan zijn. Hopelijk van heel veel jongeren die nu op zoek zijn. Dus ik had het idee dat het college sowieso al wel met dingen bezig is. En hopelijk valt het misschien... Nou, misschien valt het nog wel hoger uit dan die honderd. Dat zou best kunnen. Dus volgens mij is het vooral een

concretisering. Maar... Maar ja, ik hoop inderdaad dat het college ook al met dingen bezig was. Daar ga ik vanuit.

Bert van Steeg (Voorzitter) **[00:42:11]:**

Laatste keer Te Hoonte.

Gertjan te Hoonte (VVD) **[00:42:12]:**

Ja, en goed dat we naar onze jongeren kijken. Ik denk iets wat wij ook willen. Maar ik ben wel benieuwd welke groep D66 dan iets naar achter schuift in de urgentie.

Berdien van der Wilt (D66) **[00:42:23]:**

Nou, in dit voorstel, nou ja, sowieso is het een voorstel natuurlijk waar we op reageren. En daarvan zeg ik, ik snap dat de initiatiefnemer zegt... ik moet niet ten koste gaan van andere urgenten. Dus die volg ik. En dan snap ik ook dat we zouden zeggen, nou ja, we hebben een tijd van schaarste... Kiezen we ervoor dat mensen die nog geen woning hebben, dat we dat belangrijker misschien vinden dan mensen die het al wel hebben. En ik zie nu dat dan jongeren en starters een risico lopen, omdat die al maar 1% kans maken. Dus vandaar dat ik dat aan stip.

Bert van Steeg (Voorzitter) **[00:42:51]:**

U gaat uw betoog afrond, denk ik.

Berdien van der Wilt (D66) **[00:42:53]:**

Ja, ik ga zeker mijn betoog afronden. Ik wilde wel mevrouw Raaijmakers vragen of zij nog bereid is om haar voorstel ook te voorzien van een component op dat tempo maken van woningen en ook die kleinere woningen. En als niet, dan komen wij mogelijk met een voorstel om juist die aanbodkant dan wel te verankeren in dit voorstel. En als sluitend wordt het nog niet helemaal duidelijk of dit voorstel ook door kan gaan als er geen dekking wordt gevonden... bij die regionale aanpak. We zijn wel benieuwd hoe dat zit en of er anders bijvoorbeeld een plan B is. Deze vraag stel ik zowel aan de initiatiefnemer als het college. En ik ben natuurlijk benieuwd naar de beantwoording.

Bert van Steeg (Voorzitter) **[00:43:25]:**

Dank u wel. Nog acht fracties. De heer Dijkstra, EenUtrecht.

Gert Dijkstra (EenUtrecht) **[00:43:27]:**

Ja, ik was al een beetje aangekondigd, dus ik denk dat ik ze allemaal gelijk erin springen. Omwille van de tijd, al is het een compliment, goed voorstel, steunen we graag. Maar wel het liefst met één amendement nog. En ik hoop dat er een soort van slechte vervanging kan komen. Onze zorg zit hem op de doelgroep. Dus de afbakening van... Je wilt niet... dat straks half dakloos Nederland naar Den Bosch of Utrecht afreist, even gechargeerd gezegd, maar toch, je moet er wel goed naar kijken. Je zou het op twee manieren kunnen afbaken, nu verwijst eigenlijk impliciet het voorstel naar de huisvestingsverordening, dus binding met de woningmarktregio. Waarom niet het voorbeeld van Den Bosch gevolgd op twee punten? Eén, binding, dus waarom niet uitgaan zoals in Den Bosch ook, van een criterium bijvoorbeeld dat je de afgelopen drie of vijf jaar tot vijf jaar ook enige tijd in de regio hebt gewoond, U16, en of een positief sociaal netwerk hebt opgebouwd, ook in onze woningmarktregio, dus in de U16. Dus dat is één. Waarom dat niet opgenomen? En de tweede, de manier van...

Bert van Steeg (Voorzitter) **[00:44:30]:**

Eerst een interruptie van mevrouw Zwinkels, CDA.

Jantine Zwinkels (CDA) **[00:44:33]:**

Ja, dank voorzitter. Ja, de heer Dijkstra begint over de regio. Dat vind ik wel een interessant punt. Want vindt de heer Dijkstra dan ook dat ook regiogemeenten een vergelijkbare aandeel moeten nemen in het huisvesten van deze doelgroep. Hoe je hem ook afbakent. Maar als je hem op regio afbakent, dan lijkt me logisch dat we dat niet alleen als gemeente Utrecht doen. Hoe kijkt de heer Dijkstra daarnaar?

Gert Dijkstra (EenUtrecht) **[00:44:57]:**

Ja, dat zou je moeten willen in principe. Maar ik kan me ook voorstellen dat we een soort van pionier zijn in die regio. Dus ik sta ook open voor voorstellen die dat mogelijk maken. Maar in principe zou je het wel moeten willen. Maar ik zou het niet zodanig als een drempel willen zien om hier niet meer door te gaan.

Bert van Steeg (Voorzitter) **[00:45:15]:**

Tweede keer, Zwinkels.

Jantine Zwinkels (CDA) **[00:45:17]:**

Ja, dank voorzitter. Nou ja, de heer Dijkstra begint zelf over de huisvestingsverordening. En dat is toch echt wel iets regionaals. Ik zou het ook vanzelfsprekend vinden dat we dat als regio oppakken. Maar hoe realistisch is dat? Hebben we daar draagvlak in buurgemeenten dat zij hier ook een taak voelen om te pakken? En wat als dat dus blijkt niet zo te zijn? Kunnen we dan zeggen dat we opeens maar terugschalen naar een pilot? Waar zeggen we dan nu ja tegen? Vraag aan de heer Dijkstra.

Gert Dijkstra (EenUtrecht) **[00:45:45]:**

Nou, ik zou er niet voor terug schikken om terug te schakelen naar een pilot. Dus als je het als gemeente alleen zou moeten doen. Maar nogmaals, het is een uitnodiging. Volgens mij is dat ook het voornemen. Omdat met de hele U16, dat moet je willen. Daar ga je op inzetten, lijkt me. Er zijn één woningmarktregio. Ik probeer nu net een voorstel te doen om die doelgroep in te bakenen. Tot inderdaad die woningmarktregio. Nou, bij voorkeur doe je dat met z'n allen.

Bert van Steeg (Voorzitter) **[00:46:09]:**

Laat ste keer, Zwinkels.

Jantine Zwinkels (CDA) **[00:46:10]:**

Ja, dank voorzitter. Het is een beetje een herhaling van het eerste antwoord. Dat is mijn conclusie, want de heer Dijkstra heeft aan dat het zou ook willen. Maar welk instrument of welk middel heeft hij om af te dwingen dat andere gemeenten dan daarin meegaan? Of op positieve manier gezegd, welke prikkel is er dat andere gemeenten daar ook de handen voor op elkaar krijgen?

Gert Dijkstra (EenUtrecht) **[00:46:34]:**

Ja, ik zou niet... Nou ja, ik... Laat ik het zo zeggen, je kunt ze niet dwingen. Je kunt ze alleen inderdaad prikkelen. Maar ik zou nogmaals niet zeggen in dit geval van wachten tot de andere 15 ook meedoen. Want dan zit je hier denk ik, dan is het einde oefening vrees ik. Dus dat wil ik ook niet. Dus in die zin moeten wij elkaar de ruimte gunnen om te zien hoe je hier bijvoorbeeld een start kunt maken als gemeente hier. Maar bij voorkeur probeer het met de hele uur 16 te doen. Maar net mijn vraag ging vooral. Probeer die binding te definiëren als zijnde. Een binding met de U16. Dat was de essentie.

Bert van Steeg (Voorzitter) **[00:47:13]:**

Nu Te Hoonte en dan gaan we weer naar de heer Dijkstra. De heer Te Hoonte.

Gertjan te Hoonte (VVD) **[00:47:15]:**

Ja, voorzitter, want we hadden dit punt ook staan. Het risico dat als je dit openzet, dat er ook mensen naar Utrecht kunnen komen die denken, hé, daar krijg ik wel iets. Dan denk ik niet dat mensen er dakloos voor gaan worden. Maar als je dat al bent, krijg je hier dus een ander pakket. En hoe ziet de heer Dijkstra dat we het oplossen? Wij dachten eraan dat je inderdaad ook echt moet vastleggen dat je dit alleen doet voor mensen die al Utrechter zijn op het moment dat ze dakloos worden. Dat je voor de rest van de mensen je inspant om bij de gemeente waar ze vandaan komen onderdak een plek te vinden. Deelt de heer Dijkstra dat?

Gert Dijkstra (EenUtrecht) **[00:47:53]:**

Ja, maar ja, daarom is het mijn vraag ook. Dus ik deel dat, alleen ik vermoed dat ik hem net even iets ruimer pak dan de VVD dat nu net doet.

Bert van Steeg (Voorzitter) **[00:48:04]:**

Te Hoonte, tweede keer.

Gertjan te Hoonte (VVD) **[00:48:05]:**

Ja, ik weet niet of dat ruimer is. Dus even heel simpel, ben je in Houten opgegroeid en kom je hier studeren, ben je na een jaar je kamer kwijt, beland je daardoor op straat, kan in theorie, dan zou je toch in eerste instantie gewoon naar de gemeente Houten moeten kijken van, goh, kunt u deze persoon... En als het de gemeente nog verder van Utrecht is, kan het ook een andere woningmarktregio zijn. Maar dat je niet in de situatie komt dat iedereen die hier naartoe komt en dakloos wordt, dat ga je niet oplossen met deze honderd plekken, denk ik.

Gert Dijkstra (EenUtrecht) **[00:48:39]:**

Zeker niet. Vandaar ook mijn voorstel om het in ieder geval te beperken. Ik vond het hele voorbeeld van Den Bosch eigenlijk wel heel mooi toen ik dat las. Daar pakken ze ook niet alleen Den Bosch, maar als ik het goed heb, acht gemeentes. Dus dat is gewoon het woningmarktgebied Den Bosch. Dat is iets groter dan Den Bosch zelf. En met alle respect, je kan in houten opgroeien. Het is een beetje een 030 gebied. Ik zou dat niet te eng pakken. En je staat als U16 ook voor je hele huisvesting. Dat is toch al één. De ambitie moet toch zijn om dat niet te eng te pakken als alleen deze gemeente. Dan wordt het wel heel krap en eng. Daar gaat mijn voorkeur absoluut niet voor uit.

Gertjan te Hoonte (VVD) **[00:49:16]:**

En als ik het voorstel goed lees. Ga maar eigenlijk uit dat we mensen helpen. Met dit traject. Op het moment dat we daarmee een zorgvraag kunnen voorkomen. Dus dat betekent dat ze nog geen zware zorgvraag hebben. Als ik het goed lees. Als dat anders is hoor ik dat straks. Maar dat we dus die groep. Daarvoor bijvoorbeeld ook geldt. Kan je bijvoorbeeld. Ben je jong in Utrecht. En raak je je plek kwijt. Maar. kan je wel terug naar je ouders in een andere gemeente... dat dat dan wel de eerste optie is... voordat je in dit voorrangstraject uitkomt.

Gert Dijkstra (EenUtrecht) **[00:49:52]:**

Het lijkt net alsof we hier bij de WVD... nu de doelgroep gaan afbaken. Maar... Nee, ik denk wat dat betreft moet je de definitie van dakloos gewoon proberen aan te houden. En daar kan ik me in vinden, zoals die nu gedefinieerd is. Alleen, ik wil er wel twee dingen aan toevoegen. En overigens, die tweede, daar raakte de VVD aan, dus de mate van zorgvraag. En volgens mij heb ik dat anders gelezen. Nu is het zo dat, ongeacht de zorgvraag, of je nou licht of zwaar is, kom je hiervoor in aanmerking. En dat lijkt me juist juist niet verstandig, althans. En dat is eigenlijk mijn tweede laatste vraag. Dat is misschien een mooi bruggetje naar mijn vervolg.

Bert van Steeg (Voorzitter) **[00:50:30]:**

Oh ja, dan vervolgt u betoog, zeker. Of u was al klaar, maar u vervolgt u betoog, ja, zeker.

Gert Dijkstra (EenUtrecht) **[00:50:36]:**

Dat is de tweede vraag ook eigenlijk die ik heb. In De Bosch richten zich vooral op daklozen die met een lichte zorg vragen. Dus dat wil echt zeggen, voldoende zelfstandig kunnen wonen. Ongeacht welke mate van begeleiding, zorgbegeleiding je hebt. Waarom dat niet hier gedaan? Ik denk dat dat verstandiger zou zijn. Graag een reactie.

Bert van Steeg (Voorzitter) **[00:50:57]:**

Dank u wel. De volgende fractie. CDA, Zwinkels.

Jantine Zwinkels (CDA) **[00:51:01]:**

Ja, dank aan de indiener van het initiatiefvoorstel. En wij willen ook graag de dakloosheid beëindigen en gunnen iedereen een dak boven zijn of haar hoofd. En wij steunen ook de bestaande gemengd wonenproject van de tussenvoorziening, het Leger des Hels, de woningcorporaties. Maar wat mij betreft doen we geen valse beloftes. Het zijn goede bedoelingen, maar het is een onvoldragen voorstel dat nog niet klaar is voor besluitvorming. Want de definities zijn te vaag, de telling van ethos-leid-aantallen loopt nog in 2026, de financiën

zijn nog niet geregeld en op 25 juni is in de Tweede Kamer een motie van ChristenUnie en CDA aangenomen die het kabinet oproept om de uitvoerbaarheid te onderzoeken. En dit onderzoek is nog niet afgerond. Ondertussen stelt dit initiatiefvoorstel wel voor om de maatschappelijke opvang af te schalen. Dat vinden wij erg onverstandig. Waarom zou je dat doen? Wij zien graag dat dit voorstel wordt aangehouden. Laten we eerst duidelijkheid krijgen en in één keer een goede aanpak starten. Dank u wel.

Bert van Steeg (Voorzitter) **[00:51:53]:**

Interruptie van de heer Van der Zweth.

Rick van der Zweth (PvdA) **[00:51:56]:**

Landelijk zijn er ook amendementen aangenomen die verder gaan dan alleen onderzoek doen. Die zeggen, ga met die ethos leidtelling werken. Ga met die voorrang werken. En daar staat ook de steun van het CDA onder. Nu stellen we lokaal voor dat te doen. Geeft het CDA niet thuis?

Jantine Zwinkels (CDA) **[00:52:11]:**

Dank voorzitter. Vanuit CDA Utrecht zeggen wij dat dit voorstel nog niet goed genoeg is. Dus ik sluit niet uit dat wij in de toekomst hier steun aan gaan verlenen. Maar ik refereerde net al aan. Wij vinden het belangrijk dat er uitvoerbaarheid wordt onderzocht. En dat we daar eerst duidelijkheid over hebben voordat we dit soort overhaaste beslissingen nemen. Ik heb meerdere keer al aangehaald dat de definities nog te vaag zijn. Dat we inderdaad nog niet weten wat de afbakening van de groep wordt. Het college geeft het zelf ook toe in de reactie. De financiën zijn nog niet geregeld. Op deze manier weten we niet eigenlijk waar we aan beginnen. En dat vind ik onverantwoord bestuur. En ik vind dat we een eerlijk verhaal moeten vertellen. En dat we inderdaad, mevrouw, en dan stop ik voorzitter, maar mevrouw Van der Wereld zei het ook al. We hebben ook gewoon nog heel veel woningen bij te bouwen voordat we aan dit soort maatregelen.

Bert van Steeg (Voorzitter) **[00:52:58]:**

Van der Zweth, tweede keer.

Rick van der Zweth (PvdA) **[00:52:59]:**

Ja voorzitter, er werd heel veel gezegd, maar onder andere dat de definitie niet duidelijk is. Maar die ethos light is precies waar de CDA landelijk allemaal voor heeft gestemd. En ook in de onderzoeksmotie die mevrouw Zwinkels net noemt, het CDA zegt ga daarmee verder. En nu is de definitie opeens onduidelijk. Dat is toch volstrekt tegenstrijdig met het andere signaal dat het CDA inzet.

Jantine Zwinkels (CDA) **[00:53:19]:**

Dank voorzitter. Ik zit niet in de Tweede Kamer. Ik zit hier in de gemeenteraad van Utrecht. En ik heb de brief van de wethouder gelezen. En de wethouder is heel duidelijk geweest. En als dat niet zo is, dan hoor ik dat straks graag vanuit het college. Maar die geven gewoon zelf aan dat de definities onduidelijk zijn en niet uitvoerbaar zijn. Dus ja, ik zou de heer Van der Zweth en zijn partij willen oproepen om met een verbeterd voorstel te komen. En dan hoop ik dat wij dat ook kunnen steunen.

Rick van der Zweth (PvdA) **[00:53:43]:**

Ja, nee voorzitter. Het gaat me niet om wie er wel in de Tweede Kamer zit of niet. Het gaat me erom. Dat als een partij zegt in de Tweede Kamer ga dat lokaal doen en we gaan dat lokaal doen. Dat diezelfde partij zegt dat moet je niet doen, dat werkt niet goed genoeg. Dat dat verwarrend is. Maar goed, dan zegt het CDA dat ook onderzocht moet worden hoe die uitvoerbaarheid en hoe je dat op gang brengt en hoe je dat gaat doen. Maar daarom wordt gezegd begin nou met die honderd plekken. Kijk nou eens hoe dat werkt. Kijk nou of we daar het verschil kunnen maken met jongeren. Dan heb je toch een manier om het te gaan piloten, om het te gaan oefenen, om te kijken of je vanuit daar kan uitbouwen. Dan is het toch zonde om het nu in de vertraging te gooien voor anderhalf jaar.

Jantine Zwinkels (CDA) **[00:54:17]:**

Dank voorzitter. Ja, ik heb het niet gehad over anderhalf jaar en ik wil helemaal niets vertragen. En de heer Van der Zweth weet al op de een of andere manier altijd in interruptie heel veel conclusies over mij en mijn partij te trekken. Wat ik echt heel wonderlijk vind, want daar kan ik bijna niet op reageren. Ik zou de heer Van der Zweth echt willen meegeven dat wij daar heel constructief in zitten. Dat wij ook graag willen kijken hoe dit kan. Een pilot, dat is niet de insteek van dit initiatiefvoorstel. Dus als de heer Van der Zweth een pilot voorstelt, dan verwacht ik een amendement. Dat een hele hoop vage bewoordingen op dit moment van dit voorstel gaan schrappen. En dat we het inderdaad, wat de heer Dijkstra al voorstelde, dan terugbrengen naar iets kleinschaligers.

Bert van Steeg (Voorzitter) **[00:54:55]:**

Mevrouw Van der Wilt, dan naar meneer Dijkstra. En dan terug naar mevrouw Zwinkels. Mevrouw Van der Wilt, D66.

Berdien van der Wilt (D66) **[00:54:59]:**

Ja, want e nerzijds begrijp ik de voorzichtigheid die mevrouw Zwinkels benoemt. Maar ik ben ook wel zoeken, want ik denk ook het feit dat we niet genoeg woningen hebben zou ons niet moeten tegenhouden om het goede te doen. Dus daarom zei ik ook, volgens mij moet het en-en in het voorstel komen... en moet je dan bij zo'n in groeipad kritisch gaan kijken. Waar je meer plekken gaat realiseren. Dat je er ook net zo hard woonplekken voor moet gaan realiseren. Want anders wordt het een soort van Vata Morgana, zeg maar. Zit mevrouw Zwinkels ook dat het misschien in die tussenoplossing ook zit van waar je gaat vrijmaken moet je dan ook over de brug komen met woningen. Dat het daarmee niet betekent dan moet het pas gaan doen als we genoeg hebben. Want ja, dan zet het ook geen stok achter de deur. Hoe kijkt mevrouw Zwinkels daarnaar?

Jantine Zwinkels (CDA) **[00:55:38]:**

Ja, dank voorzitter. Ja, dat ben ik met mevrouw van der Wilt eens. Je kunt inderdaad niet gaan wachten totdat er een keer genoeg woningen zijn. Nee, dat ben ik met mevrouw van der Wild helemaal eens. En daarom nogmaals, wij willen niet op de rem trappen, alleen we willen wel een goed besluit hier nemen in de gemeenteraad. En ik zie gewoon best wel veel bedenkingen, ook vanuit het college, gewoon in de brief op papier staan.

Bert van Steeg (Voorzitter) **[00:55:57]:**

Oh, mevrouw Van der Wilt.

Berdien van der Wilt (D66) **[00:55:59]:**

Ja, heel kort. Maar is mevrouw Zwinkels dan eens dat ze de initiatief nemen of wij met z'n allen kunnen met iets komen waarin we zeggen van als we die plek gaan bestemmen gaan, ook net zo hard aan die woonkant zitten bouwen, realiseren, bestemmen, dat het wel een verschil maakt en dat mevrouw Zwinkels het misschien wel zou kunnen steunen.

Jantine Zwinkels (CDA) **[00:56:16]:**

Dank voor de vraag. Ja, het zou deels helpen, maar deels zitten er ook nog andere bezwaren in het voorstel die wij hebben. En dan kun je dus denken aan onder andere die zorgkant, waarvan wordt gewoon weggekeken als je het mij vraagt. Tenminste, zo heb ik het gelezen, het voorstel. Dus als het niet zo is, hoor ik het ook graag van de indiener. Maar er zitten ook wel een paar punten in. Er staan ook bepaalde zinnen in. Mensen hoeven niet meer... een eigen verantwoordelijkheid te nemen in aan te tonen dat ze geschikt zijn om op een bepaalde plek te gaan wonen. Mensen hebben ook een eigen verantwoordelijkheid. En daar is niets mis mee. Laten we het samen doen. Ik wil ook de corporaties daar beter bij betrekken. Zoals we dat ook met gemengd woon doen in

Utrecht. Dat gaat volgens mij best wel goed. Laten we telkens kijken wanneer dat meer en beter kan.

Bert van Steeg (Voorzitter) **[00:56:58]:**

Oké. De heer Dijkstra, nog Een Utrecht.

Gert Dijkstra (EenUtrecht) **[00:57:01]:**

Ik zit ook even te zoeken, want z ou het CDA dan hier wel in mee kunnen stemmen als de suggesties die wij net brachten van een duidelijke omschrijving van de doelgroep. Dus één, binding woningmarkt. Maar dan zoals geschetst, Den Bosch bijvoorbeeld. En twee, lichte zorgvraag. Dus wel zelfstandig kunnen wonen is zo nodig zonder begeleiding. Is dat dan voldoende voor het CDA? Dan zou ik daar misschien wel mee in kunnen stemmen.

Jantine Zwinkels (CDA) **[00:57:33]:**

Ja, dank voorzitter. Dank voor de vraag. Ik merk dat we allemaal hetzelfde initiatiefvoorstel hebben gelezen. En ik was het eens met mevrouw Van der Wilt. En ook op dit punt ben ik het eens met de heer Dijkstra van EenUtrecht. Dat ben ik met hem eens. Dat zou een verbetering zijn van dit initiatiefvoorstel. En daarom is het goed dat we dit debat vanavond hebben.

Bert van Steeg (Voorzitter) **[00:57:51]:**

Oké. Ja, de heer Dijkstra, check.

Gert Dijkstra (EenUtrecht) **[00:57:54]:**

Ik luister heel goed. Mevrouw Zwinkels zegt dat is een verbetering. Maar is het een zodanige verbetering dat dan ook een CDA gaat voorstemmen? Want dat is gewoon even nieuwsgierig.

Jantine Zwinkels (CDA) **[00:58:03]:**

Dank voorzitter. Ik weet niet hoeveel interrupties er nog komen, maar misschien gaan we dat punt wel bereiken vanavond. Ik zie nog wel een uitdaging bij de financiën. Misschien kan ik daar het college dan voor aankijken. En verder ben ik ook gewoon benieuwd naar de reactie van de indiener straks. En nogmaals, ik hoop gewoon dat we met elkaar een haalbaar plan kunnen neerleggen. Waarmee we geen valse beloftes doen en verantwoord beleid voeren hier in Utrecht.

Bert van Steeg (Voorzitter) **[00:58:29]:**

U was aan het einde van uw betoog.

Bert van Steeg (Voorzitter) **[00:58:33]:**

Een interruptie nog? Oké, want het is tien voor tien. Dus we willen het niet te laat maken. Eigenlijk kwart over tien. Dus denk goed na of u echt een interruptie wilt plegen. Te Hoonte van de VVD.

Gertjan te Hoonte (VVD) **[00:58:44]:**

Ja, voorzitter, dat was niet mijn voorstel om het vanavond te doen. Dus ja, nu doen we het vanavond. Nee, maar u heeft wel als commissie samen vastgesteld om dit in een uurtje te doen. Of nu of op een ander moment. Nou, we hadden ook voorgesteld dat het debat hiervoor in dezelfde commissie zat ook in een uur te doen. Dat was ook niet helemaal gelukt. Maar voorzitter, waar het mij om gaat, is wat ik wel benieuwd ben naar mevrouw Swinkels. Denkt zij dat het, zeg maar, de dingen die aangepast zouden moeten worden in het initiatief voorstel kunnen of dat eigenlijk het setje aan regelingen, verordeningen, besluiten wat we bij elkaar moeten hebben dusdanig complex is. Dat we eigenlijk moeten zeggen, goed initiatief voorstel, maar misschien moet het college dit gewoon uitwerken naar een set van de verordeningen en zo die we ook kunnen vaststellen waar het gewoon dan ook nog wat keuzeruimte in zit. Want als we het initiatief voorstel vaststellen is het honderd.

Jantine Zwinkels (CDA) **[00:59:32]:**

Ja, dank voorzitter. Allereerst ben ik het met de heer Te Hoon te eens dat dit eigenlijk het beste gewoon bij de nota rondom wonen besproken had kunnen worden. Had het integraal kunnen meenemen. Ik zou het eigenlijk wel aan de initiatiefnemer zelf willen laten aan de indiener. Vind ik wel zo netjes. Daar is ook heel veel tijd in gestopt. En ik denk dat we die credits en eer ook moeten gunnen richting de PvdA. Dus ik zou niet zozeer willen doorgeleiden naar het college. Maar ik ben inderdaad benieuwd naar het tijdspad. Wat mogelijk is om deze aanpassingen te doen. Ook gelet op bijvoorbeeld die huisvestingsverordening die er aankomt. Dus ik denk dat de heer Toont en ik diezelfde interesse in het proces en het tijdsblad hebben.

Bert van Steeg (Voorzitter) **[01:00:13]:**

Oké. Oh, een inbreng. Ja, zeker. Een inbreng met de heer Van Straalen en dan de heer Te Hoonte, de VVD. Helemaal goed.

Lenno van Straalen (ChristenUnie) **[01:00:19]:**

Dank voorzitter. Voorzitter, de ChristenUnie ziet wonen eerst als gewenste oplossing voor dakloosheid. En landelijk is vorige week al een amendement van de ChristenUnie aangenomen om dakloze gezinnen met kinderen prioriteit te geven bij het toewijzen van woningen. En hier in Utrecht hebben we onlangs samen met de PvdA een amendement ingediend om de groep dreigend daklozen versneld aan een woning te helpen. Er worden dus al mooie stappen gezet. Maar we hebben de afgelopen jaren ook vaak onze zorgen geuit over het tekort aan woningen voor kwetsbare Utrechters. En met dit initiatiefvoorstel komt er helaas geen woning bij, maar wel een extra urgentiegroep. En we vinden het jammer dat de PvdA hierin geen keuze lijkt te maken. Als ChristenUnie hebben we de afgelopen periode verschillende voorstellen gedaan om meer woonplekken te creëren voor kwetsbare Utrechters. Door woningdelen te stimuleren, te kijken naar tijdelijke woningbouw, maar ook om in te zetten op meer woningen van een kleine oppervlakte. Dat laatste bijvoorbeeld met de motie Liever een klein en fijn huis. Er kent de initiatiefnemer dat om dit tot een succes...

Bert van Steeg (Voorzitter) **[01:01:18]:**

Interruptie Nederhand.

Beau Nederhand (Volt) **[01:01:18]:**

Ja, dank voorzitter. Ik hoorde ChristenUnie zeggen dat ze veel hebben gedaan op tijdelijk wonen. Maar wat nou als je een wooncontract hebt voor tien jaar? Verschuif je dan het probleem niet nou over tien jaar?

Lenno van Straalen (ChristenUnie) **[01:01:29]:**

Het is natuurlijk onderdeel van een veel grotere aanpak, waarin wij inderdaad zien dat tijdelijk wonen een onderdeel van de oplossing kan zijn. Juist omdat we zien dat het tekort zo enorm groot is. Dus als de keuze is, iemand heeft geen dak boven zijn hoofd of heeft voor tien jaar een dak boven zijn hoofd, dan kiezen wij voor dat laatste.

Bert van Steeg (Voorzitter) **[01:01:46]:**

Tweede keer, Nederhand.

Beau Nederhand (Volt) **[01:01:48]:**

Is dat niet een probleem opzadelen met een probleem wat we nu hebben voor de generatie na ons?

Lenno van Straalen (ChristenUnie) **[01:01:57]:**

Nou, dat denk ik niet. Want ondertussen moeten we vooral inzetten ook op de komst van meer permanente woningen. Maar ik zie dat de druk zo urgent is dat echt mensen op straat zitten zonder woningen. Dat gezinnen met kinderen in auto's of in garageboxen... En dan vind ik ook dat tijdelijke woningen daarin een oplossing kunnen zijn voor die groep om hen, al dan niet tijdelijk, een dak boven het hoofd te bieden.

Bert van Steeg (Voorzitter) **[01:02:20]:**

Laatste keer, mevrouw Nederhand.

Beau Nederhand (Volt) **[01:02:21]:**

Ja, voorzitter, ik zie ook die urgentie, maar ondertussen is er nu net een nota wonen vastgesteld met ambities, geen geld. Misschien is dat over tien jaar nog steeds zo. Ik blijf bij de conclusie dat de ChristenUnie liever dan problemen vooruit schuift dan dat ze ze nu aanpakt.

Lenno van Straalen (ChristenUnie) **[01:02:43]:**

Ja, dat is volgens mij een best vreemde conclusie. Want volgens mij juist om het probleem nu aan te pakken moet je ook nu een stap zetten om mensen een dak boven het hoofd te bieden. En ja, we moeten volle bak inzetten op permanents, ook de eerste treden. Maar tijdelijke woningen zijn echt voor een bepaalde groep in het hier en nu een oplossing. En daarom hebben we die ook keihard nodig. U volgt u betoog. Ik wilde de vraag aan de initiatiefnemer stellen of zij erkent dat om dit tot een succes te maken we dus vooral meer woonplekken nodig hebben en dat deze groep dus ook gebaat is bij soms kleinere woningen. In het eerder ingediende amendement is duidelijk opgeschreven dat deze aanpak niet ten koste mag gaan van plekken voor statushouders of bijvoorbeeld vrouwen uit de vrouwenopvang die moeten doorstromen. kan de initiatief nemen en het college duidelijk maken dat dit inderdaad ook met dit voorstel niet het geval is. En dan ook eerlijk schetsen voor welke groepen deze aanpak wel gevolgen heeft en hoe ze dat wegen. Het ging er al een paar keer over, maar het lijkt me ook goed als het college iets zegt over de uitvoerbaarheid van dit voorstel. Bijvoorbeeld ook als het gaat over die ethos lighttelling, die vindt plaats in 2026, kunnen we er dan nu al mee starten. Voorzitter, wij steunen de beweging van opvang naar wonen, maar afbouwen van de opvang kan wat ons betreft alleen als er dan ook genoeg woningen zijn. Ziet de PvdA dat met ons als rand voorwaardelijk en dat het afbouwen van de opvang dus ook nu nog niet mogelijk is.

Voorzitter, concluderend, wij steunen de beweging van opvang naar wonen, maar voor een succesvolle uitvoering zullen we vooral meer woonplekken moeten gaan realiseren. En die handschoen pakken we graag samen met het PvdA en het college op.

Bert van Steeg (Voorzitter) **[01:04:18]:**

Dank u wel. Dan gaan we nu naar de VVD.

Gertjan te Hoonte (VVD) **[01:04:23]:**

Hele kleine interruptie. Eerst aan de ChristenUnie dan. Die laatste slotzin klinkt een beetje als dat u dit niet gaat steunen.

Lenno van Straalen (ChristenUnie) **[01:04:34]:**

Nee, de conclusie was dat we deze beweging steunen. Dus dat is volgens mij inderdaad de kern van dit voorstel. Die beweging steunen wij. Ik heb nog een aantal vragen gesteld, bijvoorbeeld over de uitvoerbaarheid. Maar waar ik mijn bijdrage ook begon de ChristenUnie steunt die beweging van opvang naar wonen en ziet ook echt dat wat wonen eerst de oplossing is voor dakloosheid.

Gertjan te Hoonte (VVD) **[01:04:54]:**

Ja, toch wat concreter steunt u dan het initiatief voorstel wat een uitwerking van het principe is ook...

Lenno van Straalen (ChristenUnie) **[01:05:02]:**

Ik denk dat we er goed in mee kunnen gaan. Ik zoek nog inderdaad wel naar die koppeling met ook dat aanbod vergroten. En ik heb nog die vraag gesteld over de uitvoerbaarheid. Dus in mijn bijdrage zitten een aantal vragen, maar in grote lijnen steunen wij dit initiatiefvoorstel.

Gertjan te Hoonte (VVD) **[01:05:16]:**

Dat leest toch een beetje als de collegebrief van het is heel sympathiek en we kunnen het op grote lijnen en hoofdlijnen volgen. Maar nergens komt het tot de conclusie of het nou wel of niet aangenomen zou moeten worden. En ik ben toch echt wel zoekend dat als alle coalitiepartijen daar zo omvloers te over praten. Waar tendeert dit dan heen? Ik heb gewoon eigenlijk wel nodig dat als mensen gewoon zeggen we steunen dit of niet.

Lenno van Straalen (ChristenUnie) **[01:05:42]:**

Ja, dan zeg ik dat in mijn bijdrage nog wel een aantal vragen zitten en waar ik ook echt naar de antwoorden uitkijk. En die antwoorden heb ik ook nodig om die definitieve conclusie te trekken. Maar volgens mij hoort u al wel een beetje in mijn bijdrage door welke kant het op gaat.

Bert van Steeg (Voorzitter) **[01:05:54]:**

Oké, dan is nu het woord aan de heer Te Hoonte, VVD.

Gertjan te Hoonte (VVD) **[01:05:57]:**

Ja, voorzitter, allereerst natuurlijk dank aan de indiener. Het is heel leuk om een initiatief voorstel te maken en daar uiteindelijk te zitten. Nou ja, als het ook over zo'n belangrijk onderwerp is kan ik me voorstellen dat dat ook behandelingbehoefte had van ons meer tijd kunnen krijgen op een ander moment... maar we doen het vanavond. Wij steunen ook het principe van housing first of wonen eerst, hoe je het ook wil noemen... en zeker bij jongeren en kinderen die dakloos dreigen te worden... zoals ook het college de doelgroep schetst. Voorkomen is een belangrijk aspect van housing first principe... en dat is snel een woning vinden en een normaal leven weer kunnen opvangen en opstarten, zodat je niet instroomt in de opvang, heel belangrijk. Maar net als het college vragen we wel om een scherpe afbakening. Welke jongeren heeft hier nu wel recht op en welke niet? Het wordt ons niet helemaal duidelijk en het wordt ons ook niet duidelijk of we nou daar het college moeten volgen of het initiatiefvoorstel. En hoezo lost een dak boven je hoofd alle problemen op? Want er blijven toch ook nog wel problemen over, dus dan kan ook misschien die zorg niet helemaal weg. Als je naar het percentage woningen kijkt. Dan zie ik 100 sociale huurwoningen toewijzen aan deze groep. Is echt best veel op urgentie. Zeker omdat volgens mij de PvdA niet heel erg bereid is om urgentie groepen op te geven. En wat ons betreft is het prima om 100 binnen de urgentie categorie te reserveren. Maar vinden we het niet zo logisch om die urgentie groep ineens te vergroten. Dan moeten er gewoon keuzes gemaakt worden. En daar hebben we een wethouder voor aangesteld om dat te doen.

Bert van Steeg (Voorzitter) **[01:07:21]:**

Interruptie van de PvdA.

Rick van der Zweth (PvdA) **[01:07:23]:**

Deze raad heeft ook uitgesproken dat je tot 35 tot 40 procent voor kwetsbare doelgroepen kan gaan. Ik weet niet wat de VVD altijd heeft gestemd, maar dat heeft de raad uitgesproken. We zitten nu, eigenlijk altijd op 30 komen niet verder. Daar zit dan toch wel ruimte waar je dat goed kan invullen.

Gertjan te Hoonte (VVD) **[01:07:39]:**

Deze raad heeft ook jaren geleden uitgesproken dat we 4500 woningen per jaar zouden bouwen. Het worden er 3000. En als we dan naar het saldo kijken, groeien we met 1500 woningen per jaar. Dus er is gewoon minder woningaanbod beschikbaar in deze stad dan dat we de hele tijd voorgehouden krijgen. En dat blijkt dan doordat de bevolkingsprognose achterblijft. Maar dat blijkt ook omdat er dus minder te verdelen is.

Bert van Steeg (Voorzitter) **[01:08:00]:**

Tweede keer, Van der Zweth.

Rick van der Zweth (PvdA) **[01:08:01]:**

Ja, maar voorzitter, ik heb het over percentages. Dus of het nou 30% op 4500 is of 30% op 3000. Als we met elkaar hebben gezegd dat het 35 of 40% kan zijn, is er ruimte. Waar de heer Te Hoonte net zegt, ik zit daar in een worsteling. Maar dan zeg ik, eigenlijk zit daar dan toch ruimte. Dat is er gewoon en dat kunnen we gebruiken hiervoor.

Gertjan te Hoonte (VVD) **[01:08:18]:**

Ja, maar voorzitter, als we het over percentages hebben, we voegen daar een absoluut aantal aan toe. Dan loopt het percentage al vrij snel op als je de aantallen niet haalt. Dus dat is wel complex aan dit voorstel. Dus er wordt echt nu een absoluut aantal aan woningen toegewezen aan één specifieke doelgroep. Dus op het moment dat we niet veel wisselingen en mutaties hebben, dan ben je dus eigenlijk een heel groot deel kwijt aan die doelgroep.

Rick van der Zweth (PvdA) **[01:08:45]:**

En dat klopt. En dan loopt inderdaad het percentage op. Want je neemt een absoluut aantal van kwetsbare doelgroepen op de wat lagere woningbouw in dat geval. Maar die ruimte in dat percentage zit er nou juist. Dus volgens mij is de angst die de VVD benoemt, die hoeft er niet te zijn. Want we hebben al met elkaar gezegd, daar kan best een wat hoger percentage van het hele sociaal domein vast.

Gertjan te Hoonte (VVD) **[01:09:05]:**

Ja, voorzitter. En wij vinden dat je dan gewoon keuzes moet maken als je een groep zo toevoegt. En wat ons betreft maken we een keuze voor deze groep op initiatief van de PvdA. Maar wij missen een beetje bij de PvdA welke groep er dan afvalt. Wij hebben daar ideeën over, maar ik wilde dat debat niet helemaal hierover doen. Dat is ook landelijk gevoerd en dan gaat de heer Van der Zweth uit zitten zoeken wat ik landelijk heb gestemd en lokaal. Maar ik geef de heer Van der Zweth ook mee. Volgens mij hebben wij landelijk dit niet gesteund en voelen wij er lokaal best wel wat voor. Dat kan ook. Helemaal goed. Ik zou zeggen be careful. Ja, helemaal duidelijk.

Bert van Steeg (Voorzitter) **[01:09:37]:**

U volgt uw betoog.

Gertjan te Hoonte (VVD) **[01:09:38]:**

Ja, voorzitter, want wij willen dus toch wel scherpte hebben. Want wij vinden eigenlijk dat het moet binnen die percentages passen. Dus we moeten niet een absoluut aantal toevoegen bij een percentage. Voorzitter, stoppen met intermedie verhuur vinden wij niet zo nuttig. Het uitgangspunt dat je het niet i nzet indien niet nodig, dat is prima, maar we moeten het niet als middel schappen, want soms hebben mensen gewoon echt meer nodig dan alleen die woningen. Ze hebben gewoon echt een goed zorgpakket nodig en is dat alleen goed invulbaar als daar intermediaire verhuur tussen zit. Voorzitter, dan nog een vraag aan initiatiefnemen vanuit zorgperspectief. Niet alle mensen kunnen echt zelfstandig wonen, bijvoorbeeld door verslaving of door psychische zware problematiek. Hoe blijven we deze mensen helpen en is daar dan wel de zorg die daarvoor nodig is? En ook is de vraag of rekening kan worden gehouden met bijvoorbeeld ervaren overlast. Mensen die afhankelijk zijn van zorg door verslaving. Sorry, dat krijg je als je na een paar weken een inbreng moet gaan. Maar er zijn ook gewoon mensen met hele zware overlast. Hoe gaan we daarmee om en hoe pakken we dat op als we dit als uitgangspunt nemen? Want bij die 100 mensen hoort dan ook een pakket aan ondersteuning om dat op te vangen. Wij vragen ons af als we de brief van het college lezen, waarvan ik al zei, die is heel meegaand. Maar ook volgens mij best wel definitief in zeggen dat... in deze vorm nog niet uitvoerbaar is. Hoe maken we dit voorstel dan uitvoerbaar? En onze idee zou eigenlijk zijn dat het college met een uitgewerkt voorstel komt en dat gewoon met een volledige ambtelijke ondersteuning gaat die daarvoor nodig is. Dank u wel.

Bert van Steeg (Voorzitter) **[01:11:08]:**

U was aan het einde volgens mij. Interruptie van mevrouw Hellevoort, GroenLinks.

Meike Hellevoort (GroenLinks) **[01:11:12]:**

Ja, voorzitter, nog even een klein stukje terug op dat punt van die intermediaire verhuur. Want dat hoor ik nu een paar keer terugkomen alsof dat zeg maar zou betekenen van nou mensen krijgen alleen een huurcontract en dan krijgen ze geen zorg meer. Maar het hele punt is toch dat je gewoon ...en een huurcontract krijgt en zorg, dat is toch een prima uitgangspunt?

Gertjan te Hoonte (VVD) **[01:11:30]:**

Ja, dat klopt. Alleen het grote risico daarvan is dat je een contract sluit waarbij je dus iemand uiteindelijk niet meer uit zijn woning kan zetten omdat hij al een huurcontract heeft en geen zorgcontract. En als het dan blijkt in situaties waarvan we allemaal hopen dat ze zich niet voordoen maar ze zich in de praktijk wel voordoen... Dat je toch wil kunnen ingrijpen. Dan kan dat niet meer. Dus ik vind eigenlijk dat die zorgverlener. In combinatie met de corporatie aan de voorkant. De ruimte moet hebben om die beslissing te nemen. En te kunnen zeggen. Voor deze cliënt kan bijvoorbeeld housing first wel. Maar dan is onze voorwaarde. Dat het met intermediaire verhuur gaat. En dat moet je schaars inzetten. Maar je moet het middel houden.

Bert van Steeg (Voorzitter) **[01:12:11]:**

Tweede keer mevrouw Hellevoort.

Meike Hellevoort (GroenLinks) **[01:12:13]:**

Volgens mij stelt de initiatiefnemer dat ook voor om het middel te behouden, alleen voor een veel kleinere groep. En is de heer Te Hoonte het ook met GroenLinks eens dat iedereen recht heeft op huurrecht en dat intermediaire verhuur best wel een aantasting daarvan is.

Gertjan te Hoonte (VVD) **[01:12:28]:**

Ja, dat klopt. Maar de mensen die in de woningen ernaast wonen hebben ook een woon recht. En daar doe je best wel een beroep op als je bij die plaatsing komt tot iets wat niet tot een wensbare situatie leidt. En dan hoeft de berichten over onze zuidelijke buurgemeente maar te lezen. Er zijn gewoon momenten dat je meer nodig hebt dan dat wij hier kunnen verzinnen in deze ruimte. En dat moeten we dan denk ik gewoon bij de professionals laten om daar k euzes in te maken. Dus volgens mij willen we allemaal hetzelfde. En zeker als je naar de doelgroep van het college gaat. Dus mensen eigenlijk met in mijn beleving weinig zorgvraag. Relatief jong. Dan heb je misschien die intermediaire verming niet nodig. Maar als je naar de doelgroep gaat die de indiener volgens mij voorstelt. Heb je het misschien juist wel nodig. Antwoorden mogen iets korter.

Bert van Steeg (Voorzitter) **[01:13:15]:**

Maar dat was volgens mij ook de laatste. Ja. U was aan het eind van uw betoog toch? De volgende fractie. De heer Usta van DENK.

Miraç Usta (DENK) **[01:13:24]:**

Dank voorzitter. Dank ook aan de initiatiefnemers voor het initiatiefvoorstel. Want in de eerste instantie lijkt het initiatiefvoorstel goed... Maar na een kritisch blik moeten we ook helaas betreuren dat het initiatiefvoorstel niet goed uitvoerbaar is. We hebben vragen, om te beginnen, de doelgroep moet wat ons betreft afgebakend worden. Als je denkt aan een vrouw die op straat is beland met een baby, kunnen we het begrijpen en kan je empathie hebben en natuurlijk urgentie hoger. Verklaren dan iemand die door slechte verleden, door bepaalde handelingen die die heeft verricht op straat is beland, dakloos is. Dus daar moet even onderscheid in gemaakt worden, dus dat moet scherper. Daarnaast zien we ook het probleem dat reguliere woningzoekunde hierdoor langer moeten gaan wachten. eerlijk gezegd ook wel best problematisch vinden. En vinden dat dat best gebagitaliseerd wordt, omdat die mensen in de toekomst uiteindelijk ook grotere problemen kunnen ondervinden. Dus dat moeten we voorkomen. Daarnaast zijn we bang dat dit ook een stroom van daklozen kan aantrekken naar Utrecht, omdat dit voor Utrecht zal gelden. Waardoor uiteindelijk ook weer die reguliere woningzoekenden niet aan een woning komen. Wij twijfelen ook aan de zelfredzaamheid van die mensen. Net zoals wat VVD zei, hoe gaan ze met de zorg om als iemand dat nodig heeft in verband met bijvoorbeeld verslaving of dergelijke. En een vraag naar de wethouder is, we hebben ook regelingen waarbij mensen die dreigen dakloos te raken vooraan krijgen met de urgentieverklaring. Dus is dit dan wel nieuw of gebeurt dit al eigenlijk? Tot slot natuurlijk ook de vraag naar de wethouder over de uitvoerbaarheid. Hoe kunnen we dit vormgeven dat het wel uitvoerbaar wordt? Want het idee is niet slecht, maar de huidige initiatiefvoorstel is gewoon niet rijp genoeg wat ons betreft. En hoe gaan we om met die financiële risico's die eraan hangen? Dank voorzitter.

Bert van Steeg (Voorzitter) **[01:15:51]:**

Dank u wel. De volgende fractie dan. De Partij voor de Dieren van Heuven. Of ja, u mag het zelf. De heer van Heuven.

Maarten van Heuven (Partij voor de Dieren) **[01:15:59]:**

Ik heb ook niet zoveel tijd. Dank aan mevrouw Raaijmakers voor het voorstel. Het is zichtbaar hoeveel tijd, moeite en ook betrokkenheid erin is gestoken. Dat is altijd mooi. We zijn positief over het voorstel. Er zijn kritische vragen hier gesteld. Ik ben benieuwd naar de beantwoording daarvan. Maar het scheiden van wonen en zorgen is iets waar belangenorganisaties al langer om vragen. En het is ook mooi om te zien hoe de wensen van ervaringsdeskundigen terugkomen in het voorstel. De stigmatisering van dak- en thuislozen kan je hiermee voorkomen. Dus dat is goed. De financiële onderbouwing vinden we matig. Als wij als oppositiepartij het college opdracht zouden geven om geld te vinden, dan zou dat wel weggestemd worden. En gezien de

urgentie van dit onderwerp maken we er verder geen punt van. Maar we hopen wel dat ons dat ook een keer gegund gaat worden.

Bert van Steeg (Voorzitter) **[01:16:38]:**

Maar we hopen wel dat ons dat ook een keer gegund gaat worden.

Beau Nederhand (Volt) **[01:16:51]:**

Dank u wel, mevrouw de voorzitter. Als mensen geen huis hebben... Ja, dat weet ik, was expres omdat die meneer zei...

Jantine Zwinkels (CDA) **[01:16:59]:**

Oh, dat heb je niet gehoord.

Beau Nederhand (Volt) **[01:17:03]:**

Daar gaat mijn tijd. Als mensen geen huis hebben, is dat een katalysator voor allerlei andere problemen. Verslaving, mentale problemen, verlies van werk, fysieke gezondheidsrisico's. Terwijl de oorzaak zo duidelijk is. En daarmee de oplossing ook. Een huis. En we zien dat de PvdA met dit voorstel het probleem en de gevolgen van dakloosheid in de kern wil oplossen. En dat u eigenlijk weer toe. Daarom een groot compliment. We hebben wel nog een kanttekening. Hoe kijkt de initiatiefnemer aan tegen mensen van wie tijdelijke huurcontracten aflopen? Want die dreigen ook dakloos te worden. En tot slot een vraag over de financiële consequenties. Want wij vinden het voorstel daar juist best wel bescheiden in. Het afschalen van opvang zou ook geld besparen. Evenals aan grenzende hulpverlening. Omdat mensen niet meer in de ellende zitten als gevolg van dakloosheid. En hoe kijkt de initiatiefnemer daarna? Dankjewel.

Bert van Steeg (Voorzitter) **[01:17:52]:**

Dank u wel. Een interruptie nog van DENK.

Miraç Usta (DENK) **[01:17:54]:**

Dank voorzitter. Ik heb Volt vooral gehoord spreken over dakloosheid. Maar dit heeft natuurlijk ook een verband met huisvesten. De mensen die thuis zitten, die geen woning kunnen vinden. Op lange termijn kunnen die natuurlijk ook allerlei soort mentale problemen. Of uiteindelijk ook het huis uit moeten. Hoe staat Volt daarin? Hoe kijken ze daar tegenaan?

Beau Nederhand (Volt) **[01:18:22]:**

Dit is natuurlijk ook al eerder teruggekomen in het debat. Dit stuk zit voornamelijk aan de vraagkant en dit initiatiefvoorstel zit niet aan de aanbodkant. En we spreken nu wel over dit initiatiefvoorstel. Dus vandaar dat we daar niks over zeiden. Maar wij zijn bijvoorbeeld voor bouw in Rijnenburg.

Miraç Usta (DENK) **[01:18:41]:**

Voorzitter, ik vind het best een bijzondere reactie op mijn interruptie. Er zit wel een correlatie tussen dakloosheid, dus een urgentieverklaring voor daklozen en mensen die ook een huis zoeken die geen urgentie hebben, dus die nog langer moeten gaan wachten. En mijn vraag is concreet, heeft Volt ook oog voor die mensen geven ze ene groep voorrang en vergeten ze de rest?

Beau Nederhand (Volt) **[01:19:14]:**

Nee, voorzitter. Zeker niet. Ik snap ook niet waardoor DENK deze conclusie kan trekken. We hebben het hier over een initiatiefvoorstel van de PvdA... wat dakloze mensen iets eerder aan hun huis helpt. En wij zijn ook voor meer bouwen van woningen. Dat zit aan de aanbodkant. Dat heeft niks te maken met dit voorstel. Daarom zeggen wij ook dat we willen bouwen.

Miraç Usta (DENK) **[01:19:37]:**

Voorzitter, als je het aan mij vraagt, gaan we ook meer bouwen. En niet een beetje, maar heel veel meer. Maar de werkelijkheid toont aan dat er niet heel veel bijgebouwd wordt. De beoogde doelen, streefdoelen worden niet gehaald. Dus dan moeten we toch eerlijk wezen en niet surrealistisch gaan kijken... alsof er heel veel woningen bij gaan komen in de toekomst... en wij voor het kiezen hebben wie we voorrang geven. Werkelijkheid blijft. We hebben tekort aan woningen. En we moeten keuzes maken, is Volt daarmee eens.

Beau Nederhand (Volt) **[01:20:10]:**

Ja voorzitter. En wij denken dat dakloze mensen hierin voorrang geven. Verdere problemen voor de samenleving. Dat het dat tegenhoudt. Zoals verslavingsproblemen. Mentale gezondheidsproblemen. En daarom denken we dat dit niet per se een slecht voorstel is.

Bert van Steeg (Voorzitter) **[01:20:30]:**

Dank u wel. U was aan het einde van uw betoog. Dan gaan we naar de heer Van der Zweth, denk ik. PvdA, de laatste fractie.

Rick van der Zweth (PvdA) **[01:20:38]:**

Mevrouw Zwinkels had het niet door, maar ik ook niet. Dus dank. Altijd bijzonder om een initiatiefvoorstel te bespreken. Dat ik aan de beurt was, bedoel ik. Altijd bijzonder om een initiatiefvoorstel te bespreken, helemaal van mijn eigen fractie. Dakloosheid is echt wel een groot en heel fundamenteel probleem in een rijk land als Nederland. Een rijk stad als Utrecht. Dus dat vraagt fundamentele keuzes. En dat proberen we hier met de omslag van opvang naar wonen. En het doet ons heel goed hoeveel enthousiasme er ook vanuit de stad is voor het initiatief. Met woning, corporatie, zorginstellingen. Je ziet echt dat het maatschappelijk middenveld hier voor een groot deel echt sterk voorstander van is. We hebben eigenlijk twee vragen over de college reactie. De eerste is dat er staat dat de Raad het totaalpercentage van toewijzing van kwetsbare doelgroep heeft gemaximeerd op die 35 tot 40 procent. En dat wordt eigenlijk een beetje gebracht als dat levert de problemen op. Maar we zitten in de praktijk steeds op die 30 procent. Dus juist als we proberen toe te werken naar die 35 procent. Tot 40%. Daar helpt dit voorstel bij om dat ook daadwerkelijk te halen. En die prop eruit te krijgen om het sociaal domein verder te helpen. Dus ik snap daar die reactie van het college niet. En volgens mij moeten we er juist voor gaan om meer kwetsbare doelgroepen te zijn.

Bert van Steeg (Voorzitter) **[01:21:43]:**

Interrupties van CDA en VVD, mevrouw Zwinkels eerst.

Jantine Zwinkels (CDA) **[01:21:47]:**

Ja, dank voorzitter. De zin daarvoor zei de heer Van de Zweth nog, ja, we hebben allemaal steun vanuit het maatschappelijk middenveld, woningcorporaties. Nou, die heb ik ook gehoord, dat klopt ook. Maar is het ook niet zo dat de woningcorporaties juist aangeeft bij de gemeente van, pas op dat je dat percentage niet te hoog maakt, omdat er op een gegeven moment is de draagkracht... Binnen die sociale huurwoningcomplexen, die reikt niet tot aan de hemel. Dus is de heer Van der Zet met mij eens tot juist vanuit corporaties wel dat signaal is gekomen. Let op de leefbaarheid, eventuele spanningen, overlast, wat kan gaan plaatsvinden. Dat willen we juist voor zijn met elkaar. Sterker nog, daar willen we ook beheerders, coursers, et cetera, voor inzetten. Waar de gemeente dan geen geld voor vrij maakt.

Rick van der Zweth (PvdA) **[01:22:29]:**

Voorzitter, de corporaties gooien vaak wat in het debat over dat percentage. Dat was ook het vorige debat bij ROG. Maar laat het helder zijn. De corporaties zijn fanatiek voorstander van het voorstel dat je ervoor ligt. Die zijn hier fanatiek voorstander van. En die wegen ze dit in mee.

Bert van Steeg (Voorzitter) **[01:22:45]:**

Tweede keer, mevrouw Zwinkels.

Jantine Zwinkels (CDA) **[01:22:47]:**

Ja, dat begrijp ik, voorzitter, en dat herken ik ook. Dat vind ik ook heel interessant en hoopgevend. Maar is de heer Van der Zweth het wel met mij eens dat zij ook wel grenzen stellen aan dat percentage? En dat wanneer de heer Van der Zweth dat percentage gaat uitdagen, gaat verder oprekken, dat dan die steun vanuit de corporatie mogelijk wel wat komt te wankelen?

Rick van der Zweth (PvdA) **[01:23:10]:**

Dat is voor ons het signaal op dit voorstel nu niet. Dat is echt fanatieke steun om dit op deze manier te gaan doen. Omdat je zo'n grote en fundamentele omslag doet op een doelgroep zo kwetsbaar dat daar steun voor is. Los van die discussie die ik herken. Maar dat wordt daarin meegewogen en daar is steun voor. Dus dat zie ik niet als een risico op dat vlak. Mijn tweede vraag.

Bert van Steeg (Voorzitter) **[01:23:29]:**

Ja, mevrouw van de Wilt, overigens van D66, had ook nog een interruptie aan u.

Berdien van der Wilt (D66) **[01:23:33]:**

Ja, anders was het wel heel snel gegaan, inderdaad. Nee, inderdaad, corporaties zijn hier enthousiast over maar ze zijn natuurlijk ook aan de andere kant... ook in al heel veel sessies kritisch geweest op de kans van jongeren die dus heel erg laag is. Ze hebben ons ook gevraagd ga daar nou eerlijk naar kijken en kijk naar het lotingspercentage tegelijkertijd met ook dit vraagstuk. En daar is dan de PvdA wel op tegen. Dus daar ben ik wel zoekende in. Daar gaat toch de vlieger twee kanten op.

Rick van der Zweth (PvdA) **[01:23:56]:**

Ja, voorzitter, ik ga je niet opeens een lotendebat voor jongeren voeren... Een heel groot deel van deze doelgroep zijn jongeren. Volgens mij gaat dat tot 60 procent of zo. Dus ook het voorstel dat wij hier doen. Mijn tweede punt, zo gaat het ook over jongeren, zeg ik maar even tegen mevrouw Van der Wilt. juist in dit voorstel zet je een hele grote stap voor het overgrote deel van die groep voor jongeren. Dus dat doe je hier juist.

Berdien van der Wilt (D66) **[01:24:20]:**

Ja, en ik ben blij dat het er ook zo over in zit. Ik denk dat die groep trouwens nog veel groter gaat zijn dan honderd. Dus wat mij betreft moeten we daar ook ruimte voor houden als dat zo is. Maar ik vind het wel daadwerkelijk belangrijk, want als de heer van de Zweth de ene kant gaat benoemen die corporaties zorgelijk vinden en waar urgentie op nodig is, vind ik ook dat we op moeten komen voor die andere groep. En zij zeggen ook, er is een hele grote groep jongeren die misschien nu niet... Maar als we er niet gaan kijken. Of in de toekomst geen kansen heeft. Dat doet er dan toch ook toe.

Rick van der Zweth (PvdA) **[01:24:47]:**

Ja voorzitter. Ten eerste. Niemand zegt dat de verwachting is. Dat het er honderd zijn en blijven. Het voorstel zegt begin met honderd. Dat is echt iets heel anders. En twee. Tuurlijk zit er ook veel urgentie bij jongvolwassenen en jongeren. En tuurlijk zien we dat ze er niet tussen komen. Maar dat is een veel breder woonvraagstuk. En hoe je dat oplost. We hebben het hier over het fundamentele probleem. Van mensen zonder dak boven het hoofd. Met alle problematiek. aan stress en gezondheid en dergelijke aan toe. Dat is echt een urgentere en een extremere situatie... een veel kwetsbaardere situatie waar we het over hebben... waarvan ook nog het overgrote deel de leeftijdsgroep is... waar mevrouw Van der Wild het over heeft. Dus volgens mij win-win.

Bert van Steeg (Voorzitter) **[01:25:24]:**

Laatste keer mevrouw Van der Wilt.

Berdien van der Wilt (D66) **[01:25:25]:**

Ja, maar ik zeg het ook omdat in het initiatiefvoorstel wel echt staat. We vinden het heel zorgelijk dat nog maar 1% van de jongeren een kans maakt op een woning. Dus dan moet je toch ook die kant van de medaille adresseren. Ik snap gewoon niet waarom de PvdA niet ervoor kiest om allebei aan te kaarten. Dus en op te komen voor jonge mensen die geen woning krijgen. En op te komen voor dak- en thuisloze mensen. Oftewel iedereen die nu gewoon geen woning heeft.

Rick van der Zweth (PvdA) **[01:25:45]:**

Voorzitter, mevrouw Van der Wilt probeert er echt een heel breed woondebat van te maken. Maar wij doen heel veel voor jongeren in deze stad. We zorgen ervoor dat er heel veel studentenhuisvesting wordt bijgebouwd. We zorgen ervoor dat er veel betaalbaar segment wordt bijgebouwd. Want al het dure segment is voor jongeren totaal onbereikbaar. En dan heb je hier ook nog eens een keer een voorstel dat zich inderdaad niet primair op jongeren richt. Maar op mensen met letterlijk geen dak boven hoofd. En

daar is ook nog eens een keer het overgrote deel jongeren van. Dus dat doen we op heel veel vlakken tegelijk.

Bert van Steeg (Voorzitter) **[01:26:09]:**

Oké, u vervolgt uw betoog?

Rick van der Zweth (PvdA) **[01:26:11]:**

Ja, voorzitter. Mijn tweede vraag gaat over definiëren van de doelgroep. Want wij hebben dan in het voorstel gezegd de ethos lighttelling en vervolgens reageert het college over eigenlijk alleen maar jongeren. Maar de ethos lighttelling gaat over de leefsituatie van mensen. En ja, dat gaat vaak over jongeren, maar dat is wel leeftijdsongebonden. Dat kan ook voor mensen die wat ouder zijn, een andere levensfase zitten, waar dat op dezelfde manier speelt. Dus eigenlijk vooral de vraag dat het college daarop kan reageren, dat zij dat ook met ons zien, dat dat inderdaad voor een groot deel Gaat om een bepaalde leeftijd. Een jongere leeftijd. Maar dat het ook voor een deel gaat over mensen die gewoon wat ouder zijn. En dat je het over dat geheel moet gaan hebben.

Jantine Zwinkels (CDA) **[01:26:54]:**

Ja, dank voorzitter. Zojuist kreeg ik nog van de heer Van der Zweth allerlei pittige interrupties over die definitie. Dat is toch klip en klaar. En is het zijn eigen college dat eigenlijk een hele andere interpretatie van die definitie blijkbaar hanteert. Hoe rijmt de heer Van der Zweth dat met elkaar? Dan is er toch een discussie op dat punt. Of zegt de heer Van der Zweth nu tik op de vingers van het college. Want ze snappen er niks van.

Rick van der Zweth (PvdA) **[01:27:19]:**

Nee, voorzitter. Ik zeg. dat de ethos-leid telling heel duidelijk is en die ingaat op de leefsituatie van mensen en dat dat leeftijdsongebonden is. Dat wel een groot deel daarvan jongeren is maar het is leeftijdsongebonden. En dat we zien dat in het college-reactie... en dat kan heel veel redenen hebben... vooral gaat over de jongeren. Maar de definitie is heel helder... zoals de CDA-landelijke Kamerfractie dat ook weet. Hoi. Ja...

Bert van Steeg (Voorzitter) **[01:27:44]:**

Ja, Zwinkels tweede keer.

Jantine Zwinkels (CDA) **[01:27:48]:**

Ik weet nou niet waarom de heer Van der Zweth heeft die landelijke CDA-fractie erbij haalt. Ik wilde eigenlijk van hem weten, waarom denkt hij dan dat het college het op deze manier heeft opgeschreven in die brief?

Rick van der Zweth (PvdA) **[01:28:00]:**

Ja, maar dat is mijn vraag aan het college. Dus dat is precies de reden dat ik zeg, het is leeftijdsongebonden. Wij zeggen ook in het voorstel, begin met honderdere plekken voor jongeren. Dus het is begrijpelijk dat er een soort startpunt op leeftijd is. Maar wij zeggen, totaal is wel degelijk breder. College ziet u toch ook. En stellen daarmee eigenlijk dezelfde vraag als mevrouw Swinkels. Mij zojuist vroeg. En dit was mijn bijdrage.

Rick van der Zweth (PvdA) **[01:28:19]:**

Nog een interruptie van de VVD, Te Hoonte.

Gertjan te Hoonte (VVD) **[01:28:21]:**

Ja, voorzitter, want volgens mij dat die dreigende dakloosheid, dat dat schrijnend is en dat mensen daar onder lijden. Ik denk dat het niemand daarmee oneens is. Maar ik vind wel af en toe bij de PvdA dat toen we bij de Raffel met een voorstel kwamen hoe we misschien die mensen wel in die woningen konden blijven wonen. Uiteindelijk was de PvdA ook niet thuis. Dus als we dan toch oude stemmingen of stemmingen uit de Tweede Kamer erbij willen halen, wil ik die ook nog wel een keer naar voren halen. Dus ik vind ook wel dat we misschien iets minder de maat kunnen nemen af en toe. Nou, laten we dat proberen niet te doen.

Rick van der Zweth (PvdA) **[01:28:54]:**

Nee, mevrouw Zwinkels vond niet dat ze de maat werd genomen. Zo hoeft ze het ook helemaal niet te zien. Ik wees er alleen op dat er ook een landelijke discussie over die ethos leidtelling is geweest. En met grote meerderheden. En dat er dan naar de regio's en de gemeentes wordt gekeken om dat uit te voeren. En dat hier dat debat over voeren. Dat er een vel aan de bij wordt gehaald lijkt me buiten de orde van dit debat.

Gertjan te Hoonte (VVD) **[01:29:12]:**

Hoezo is dat uit de orde? Daar woonden heel veel mensen die een huis moesten gaan zoeken waarvan niet iedereen de zekerheid had dat hij dat ging vinden. Dat is dreigende dakloosheid. Dat waren de mensen die het acuut op dat moment ondervonden. Dat is misschien vanuit een andere problematiek dan mensen die via andere situaties in

daklоosheid terechtkomen. Maar het is wel degelijk iets waar volgens mij we rekening mee moeten houden en dat het dan anders uitpakt.

Rick van der Zweth (PvdA) **[01:29:37]:**

Ja, volgens mij schetst het precies waarom je dit voorstel dan nodig hebt. Want als er inderdaad mensen tussen zitten, en die zaten er, dat weet ik, die niet terug konden naar ouders of naar een ander huis of bij vrienden, dan hebben ze die hulp nodig, want anders gaan ze letterlijk dakloos raken. En dat is precies wat dit voorstel doet.

Gertjan te Hoonte (VVD) **[01:29:52]:**

Dus precies waarom het zo goed is. Ja, maar voorzitter, misschien hadden die mensen op dat moment ook gewoon de hulp van de PvdA nodig... door ons voorstel wel aan te nemen en te zorgen dat het anders kon. Dus ik denk dat af en toe ook gewoon wel een beetje is dat niet alles wat de PvdA doet... Ja, de punt is duidelijk, denk ik.

Bert van Steeg (Voorzitter) **[01:30:07]:**

Ja, de punt is duidelijk, ja. Oké, wilt u echt nog een interruptie? Nee, dank u. Oké, dat is einde eerste termijn. En dan is het woord als het goed is aan de wethouders. Kunnen die direct antwoorden? Welke van de twee eer? Mevrouw Streefland.

Rachel Streefland (College) **[01:30:26]:**

Ja, dat is goed. Ik denk, dank voor het debat. Ik ga ook gelijk even naar de vragen die gesteld zijn, die voor mij relevant zijn. We beginnen bij GroenLinks. De vraag was daar snel ingrijpen, kan zware zorg voorkomen? Ook voor andere leeftijdsgroepen? En dan reactie? Nou, sneller een woning voorkomt in sommige gevallen zwaardere problematiek en daarmee ook zwaardere zorg. Met name voor jongeren geen thuis hebben of die uitstromen uit de jeugdzorg geldt dit vaak. Dus dat klopt. Je voorkomt daarmee in veel gevallen heel veel zwaardere zorg. wil niet altijd zo zijn. Dus dat is het ook weer. Het is wel een complexer veld dan dat. Dus dat is denk ik hier op de beantwoording. Dan D66. Of het voorstel doorgang kan vinden als er geen regionale dekking is. Is er een plan B? Ik denk dat het goed is te noemen dat het initiatiefvoorstel... gaat uit de regionale middelen voor aanpakdaklоosheid... die voor Utrecht bedoeld zijn. Dus we hebben een totale pot en daarbinnen is natuurlijk een verdeling voor Utrecht... Deze middelen hebben we bestemd voor acties uit het uitvoeringsplan daklоosheid. En het mooie is, terwijl de eerste lijn is daklоosheid voorkomen en de tweede is zo snel mogelijk een woonplek. Dus dat past daar wel eigenlijk heel goed in. Maar die zouden wel onder druk komen te staan, want we willen het natuurlijk ook met de regio doen. Misschien is het wel goed om even te noemen... We hebben vandaag ook weer regionaal overleg met bestuurders. Ook over de

doordecentralisatie of beschermd wonen. Maar ook over dakloosheid. Daar hebben we hier ook over gesproken. Dat we natuurlijk zien, dat was ook de discussie... dat je dit ook wel in de regio met elkaar wil oppakken. Als je het over regionale plan dakloosheid gaat het uiteindelijk over woonplekken. Dus we gaan hier natuurlijk niet alleen in Utrecht proberen dit op te lossen. Maar we gaan ook kijken of de regio mee kan met wonen eerst. Dus dat is wel de bedoeling voor de toekomst. Want dat staat in het regioplan dakloosheid. Dat is niet nieuw. Daar hebben we dit initiatiefvoorstel niet voor nodig.

Bert van Steeg (Voorzitter) **[01:30:36]:**

Van der Wilt, D66.

Berdien van der Wilt (D66) **[01:32:25]:**

Ja, ik snap het, maar ook weer niet. Want wat betekent dat dan concreet? Is er dan al ruimte voor of niet? Dat lees ik niet zo goed uit het voorstel. Is er dan ruimte of gaat dat komen of wat anders?

Rachel Streefland (College) **[01:32:36]:**

Dat is iets wat we moeten gaan onderzoeken. Wat we op dit moment gewoon zien, is dat het voorzien van genoeg woonplekken, ook in de regio, gewoon doordat er te weinig sociale huurwoningen zijn. Het is eigenlijk soms heel plat geslagen, maar dat is het gegeven. Dus het is gewoon een verdeelvraagstuk bij ons in de stad. En die is ook in de regio zo. Dus we werken met de regionaal. Hoe kunnen we het woningaanbod versnellen? Hoe kunnen we andere soortige woonplekken creëren? Hoe kunnen we woningdelen ook daar realiseren? En dan ook, hebben we wel met elkaar afgesproken, het zou mooi zijn... als we dat inderdaad ook voor jongeren, zoals we dat ook in de regioplan dakloosheid hebben benoemd, die groep, dat we die ook dan expliciet ook die kansen bieden.

Bert van Steeg (Voorzitter) **[01:33:14]:**

Van der Wilt.

Berdien van der Wilt (D66) **[01:33:19]:**

Dat gaat over woningen, maar ik dacht dat in de reactie van het college ook staat dat het gaat over financiële middelen die er moeten zijn voor het initiatief voorstel. Of heb ik dat dan verkeerd gelezen?

Rachel Streefland (College) **[01:33:30]:**

Nou, we hebben dat nu op dit moment nog niet kunnen berekenen, want dat heeft te maken met twee fundamentele vragen die u volgens mij moet beantwoorden als raad, namelijk over welke doelgroep gaat het? En ten opzichte van welke andere groep gaat deze dan met voorrang gehuisvest worden? En twee, en dat is de belangrijkste financiële vraag, is het een doelgroep waar ook heel veel zorg omheen zit? Want dat betekent dat er gewoon meer zorgvraag over heen komt. Of is het een doelgroep waar vooral, en dat hopen we dat dat uit de etelstelling light komt, waar vooral met name een woonvraag zit, waar minder een zorgvraag zit. Zodat je ook alleen lichte begeleiding als het nodig is, of geen begeleiding het liefst, omdat het vooral een woonvraag is.

Berdien van der Wilt (D66) **[01:34:14]:**

Maar dan is het wel lastig om in te schatten of het dan lukt, zeg maar, financieel. Dus als we dan vandaag het debat hebben gehad, kan het college dan nog daar een reflectie op geven?

Rachel Streefland (College) **[01:34:22]:**

Het is aan jullie, aan u als raad, om keuzes te maken. En dan gaan wij het verder uitwerken. En wat het dan vervolgens kost. En dat dan voorleggen. En daar hebben we gewoon een cyclus voor in een voorjaarsnota. Want we kunnen op dit moment, u vraagt ook in het voorstel... Om in 26 te beginnen, nou mijn voorstel zou zijn, ethostelling light, die is belangrijk, want dan hebben we ze ook goed in beeld. Dan ook met de regio oplopen en zodra er een knelpunt komt, financieringsvraag, dan leggen wij die natuurlijk voor. Maar nogmaals, als u kiest voor specifiek jongeren met een lichte zorgvraag of geen zorgvraag, maar vooral een woonvraag, is het niet per definitie veel duurder. Het gaat met name over, is er een woonplek beschikbaar? En dan is het goedkoper. Dus dat is eigenlijk wat voorlicht. En ik vind eigenlijk in dat opzicht het prima in alle transparantie om dat dan nu voor te leggen. Oké.

Bert van Steeg (Voorzitter) **[01:35:07]:**

U bent door uw tijd, mevrouw Van der Wilt. En de wethouder gaat haar beantwoording vervolgen.

Rachel Streefland (College) **[01:35:13]:**

Ja, dan tijdspad volgens het college. De beleidsnota wonen hebben we de ambitie opgenomen om stapsgewijkt toe te werken naar wonen eerst. Waarbij we hebben gezegd dat de ethostelling light meer duidelijkheid gaat geven over de precieze omvang van de doelgroep. Dus die is voor ons wel belangrijk, want dan kunnen we ook daarin kiezen.

Volgens mij is dat ook het voorstel. En dat betekent niet dat we niet kunnen beginnen. Voor de uitvoering van het ingediende voorstel hebben we twee vragen bij vragen teruggelegd. Nou, daar heb ik net al over gehad. Welke doelgroep en ten koste van wie. Dan kunnen wij met een tijdspad komen.

Bert van Steeg (Voorzitter) **[01:35:51]:**

De heer Van Straalen, ChristenUnie.

Lenno van Straalen (ChristenUnie) **[01:35:53]:**

Even om dan duidelijk te schetsen. Want de wethouder zegt van we hebben die ethos leidtelling nodig. Dus we kunnen niet in 2026 al beginnen. Dus stelt de wethouder dan voor die uitvoerbaarheid is die ethos leidtelling cruciaal. En dus kan het niet al in 2026.

Rachel Streefland (College) **[01:36:08]:**

Ethos telling light is cruciaal. Die begint in 26. Dat is al behoorlijk snel, zou ik willen zeggen. En in de voorbereiding zou je natuurlijk wel kunnen nadenken over hoe richt je dan vervolgens de toeleiding naar woonplekken in. Kijk, nu hebben we daar een soort systeem. Je raakt dakloos, dan ga je je melden, dan kom je bij enzovoorts. Dat hele systeem. En misschien wil je juist voor deze groep... Dat hele systeem helemaal niet. Nou, daar kunnen we natuurlijk aan de voorkant al goed over nadenken. Zodat we vervolgens, als die ethosstelling light heeft plaatsgevonden snel deze groep kunnen voorzien van een woonplek.

Bert van Steeg (Voorzitter) **[01:36:40]:**

Van Straalen, de tweede keer.

Lenno van Straalen (ChristenUnie) **[01:36:41]:**

En leest de wethouder dat dan als die uitleg is in lijn met dit initiatiefvoorstel? Of ziet zij daar nog problemen?

Rachel Streefland (College) **[01:36:49]:**

In alle eerlijkheid denk ik dat het in dit initiatiefvoorstel nog niet zo heel expliciet is opgenomen hoe vervolgens de inrichting gaat plaatsvinden om van je meldt je aan, je hebt geen woonplek, naar een woning. Als we dat doen via het systeem zoals we het nu hebben dan zit daar vaak heel veel zorg, heel veel begeleiding op vast. En dat is

misschien helemaal wat we voor deze groep niet willen. En dat is ook nog goedkoper. Dus dat moeten we wel met elkaar uitzoeken. Dat geeft het initiatiefvoorstel nu nog niet heel scherp... maar volgens mij wel heel veel bereidheid om daarover na te denken.

Bert van Steeg (Voorzitter) **[01:37:18]:**

Van der Zweth nog, PvdA.

Rick van der Zweth (PvdA) **[01:37:19]:**

Ja, maar voorzitter, je kan wel toch gewoon al in het verdeelbesluit van 2026 die woonplekken voor jongeren meenemen. Dan geef je daar toch al gewoon een opening voor. Dan ga je daarmee aan de slag. Doe je dat eerst met die honderd en dan maak je een begin met elkaar.

Rachel Streefland (College) **[01:37:30]:**

Zeker, maar dan vraag ik nog weer even terug. In alle helderheid over is dat bovenop de groepen. En gaat het dus af van, zoals ook in het voorstel staat, van regulier woningzoekenden. Dus het is natuurlijk een groep die wij heel graag willen huisvesten. Dat doen we ook bij dakloosheid en doorplaatsplekken. Maar u moet kiezen ten koste van welke andere groep dat gaat. Dat zou ons heel erg helpen.

Bert van Steeg (Voorzitter) **[01:37:54]:**

Tweede keer, PvdA.

Rick van der Zweth (PvdA) **[01:37:56]:**

Ja, voorzitter. Nou ja, dan gaan we zo van de initiatiefnemer horen. Maar volgens mij is het bovenop. In ieder geval in mijn inbreng zat gebruikte het percentage. Maar goed, dus dan zit het er bovenop. En dan zou het antwoord op de vraag van de heer Van Straalen ook gewoon zijn. Dat is wat de wethouder zegt. En het initiatiefvoorstel helemaal in lijn met elkaar. Als je dat op die manier doet.

Bert van Steeg (Voorzitter) **[01:38:18]:**

Dat is constatering.

Rachel Streefland (College) **[01:38:19]:**

Ja, constatering meer. En dan PvdA.

Gertjan te Hoonte (VVD) **[01:38:22]:**

Nog een interruptie. Ik wil even een punt van orde maken. Want de wethouder zegt nu tot een aantal keer toe... dat ze ons vragen terugstelt. Maar het fenomeen van de wethouder stelt vragen... en wij beantwoorden, dat kennen wij niet. Dus ik zou toch expliciet...

Bert van Steeg (Voorzitter) **[01:38:36]:**

Volgens mij heeft de wethouder bedoeld dat er een aantal keuzes aan de raad liggen.

Gertjan te Hoonte (VVD) **[01:38:40]:**

Ja, maar kunnen we dat gewoon in termen doen als van u zult dat met een amendement al moeten aanpassen of zo dat we het ook gewoon expliciet maken wat de bedoeling is.

Bert van Steeg (Voorzitter) **[01:38:47]:**

Ja, helemaal goed. Maar de wethouder gaat denk ik nu door met haar beantwoording.

Rachel Streefland (College) **[01:38:50]:**

Heel goed. Dan over... Ethos telling Light gaat over levenssituaties. Moet je het niet over het geheel hebben? Nou... Zeer eens, de ethosstelling gaat ons ook vast iets verder nog zeggen over in de regio, wat zien we voor daklоosheid of dreigend daklоosheid. Volgens mij gaat dit initiatiefvoorstel van, ga nou van de kant af, begin nou met de jongeren. Maar als het dan aan het college ligt, gaat het natuurlijk over een bredere groep in totaal voor de toekomst. Maar ik denk ook dat het fijn is dat er in het initiatiefvoorstel wordt gezegd, ga nou van de kant af en maak voor deze groep als eerste een keuze. En dat is volgens mij helemaal oké.

Bert van Steeg (Voorzitter) **[01:39:27]:**

Dat was het? Oké. Dan gaan we naar de tweede wethouder. Ja, mevrouw Zwinkels, CDA. Een vraag aan mevrouw Streefland.

Jantine Zwinkels (CDA) **[01:39:35]:**

Ja, dank voorzitter. Ik had nog één vraag aan wethouder Streefland. Ik was wel benieuwd. Ik dacht ook te lezen in dit initiatiefvoorstel dat er ook gewoon maatschappelijke opvang afgeschaald moet worden proactief. En dat lijkt mij onwenselijk. Had ik een punt over gemaakt, deelt de wethouder dat met mij, dat dat eigenlijk heel onverstandig is om te doen?

Rachel Streefland (College) **[01:39:53]:**

Op dit moment zien we helaas door toename van dakloosheid ook van allerlei groepen, u wordt daar regelmatig op de hoofd gebracht, dat wij niets liever zouden willen dan het afbouwen. Maar op dit moment zou ik dat echt zeggen, doe dat nog niet. En dat heeft voornamelijk te maken, niet over deze doelgroep, maar dat wij zien echt dat hele zware doelgroepen bij ons in de opvang zitten. die wij proberen en die groep wordt groter. Dus de zwaardere problematiek waar altijd opvang voor alsnog nodig zou moeten zijn. Dus ik durf het nog niet aan, terwijl ik wel zie dat dat uiteindelijk ons uitgangspunt zou moeten zijn.

Jantine Zwinkels (CDA) **[01:40:30]:**

Hoe oordeelt de wethouder dan over het feit dat dat in het initiatiefvoorstel staat? Moet dat eruit? Hoe moeten we daarmee omgaan dan?

Rachel Streefland (College) **[01:40:38]:**

Nou, ik denk dat het niet zo gek is om uiteindelijk ook als doel te hebben, ook voor onze opvang enzovoorts, dat wij dat willen gaan afbouwen. Alleen op dit moment zie ik de situatie in die samenleving nog niet zo voor me dat het al lukt. Maar uiteindelijk willen we dit wel en ik vind het ook prima dat het in het initiatiefvoorstel staat. Alleen het is nu nog niet realiteit.

Bert van Steeg (Voorzitter) **[01:40:57]:**

Laatste keer, Zwinkels.

Jantine Zwinkels (CDA) **[01:40:58]:**

Ja, maar voorzitter, dan gaan we echt met twee maten meten. Want dan kunnen sommige dingen uit het initiatiefvoorstel een soort stip op de horizon. En de andere dingen die moeten opeens in 2026. Ja, dan kan ik het moeilijk meer volgen waar ik dan mee instem. Ik vind dat wel heel lastig. Wat is het nu?

Rachel Streefland (College) **[01:41:15]:**

Volgens mij staat er nergens het initiatiefvoorstel dat in 2026 al de opvang afgebouwd wordt. Dus dat is niet waar er voor gekozen wordt. Dus ik denk dat het daarmee een soort leesdiscussie gaat worden dan.

Miraç Usta (DENK) **[01:41:27]:**

Voorzitter, even voortbordurend op wat CDA vroeg aan de wethouder. Als die opvangen verdwijnen of afschalen in ieder geval en je straks de daklozen niet meer kan huisvesten omdat je te kort schiet. Wat gebeurt er dan met die daklozen? Hoe ga je daar dan mee om?

Rachel Streefland (College) **[01:41:48]:**

Dat is op dit moment, zoals ik al aangaf, op dit moment zie ik nog niet de mogelijkheid voor het afschalen van de opvang. Op dit moment lukt dat nog niet. Dat is natuurlijk wel wat je in de toekomst zou willen. Als je genoeg woonplekken hebt voor iedereen. Zodat je mensen zo snel mogelijk kunt huisvesten. Dan kun je echt ook daadwerkelijk afschalen.

Miraç Usta (DENK) **[01:42:04]:**

Voorzitter, ik hoor de wethouder zeggen op dit moment. Ik vind dat vrij onduidelijk. Wat is op dit moment? Hoe lang is dat? En wat is de toekomst? Want ik hoor de wethouder ook zeggen toekomst. Ik zie helaas niet dat we ook niet in de nabije toekomst zoveel genoeg woningen hebben. Dat we iedereen kunnen huisvesten. Dat je kan zeggen die opvangen zijn niet meer nodig. Dus is dat niet zorgelijk, vraag ik de wethouder.

Rachel Streefland (College) **[01:42:28]:**

Volgens mij verschillen we niet zo heel erg veel hoor. Tot nu toe is het gebleken in al die jaren dat we nooit zonder opvang zullen kunnen. En dat zal ook zo zijn. Dus dat is de realiteit. Maar het is altijd goed om te werken van kunnen wij mensen sneller naar wonen krijgen dan dat we nu doen en daarmee ook opvang afschalen. Dat moet uiteindelijk wel het doel zijn, maar wij zullen dat nooit grootschalig doen. U weet ook, er komen ook mensen uit het buitenland naar Nederland om hier te werken en vervolgens dakloos zijn die we ook moeten opvangen. We hebben er niet altijd invloed op.

Bert van Steeg (Voorzitter) **[01:42:57]:**

Laatste keer Usta.

Miraç Usta (DENK) **[01:42:58]:**

Nou voorzitter, dan constateer ik dat het eigenlijk helemaal niet verstandig is dat het in het initiatiefvoorstel een plek heeft dat dat erin staat. Dan zou de wethouder toch moeten zeggen, we halen hem nu eruit, later, als het zover is. Dan kunnen we erover spreken en zeggen van het moet afgeschaald worden. Tot die tijd vallen die daklozen tussen wal en schip en dat moeten we niet hebben, lijkt mij een vraag de wethouder.

Rachel Streefland (College) **[01:43:20]:**

Nou het is het initiatiefvoorstel van degene die dit heeft geschreven, dus ik neem aan dat dat dan ook een vraag is. Niet aan het college, we hebben gereageerd op. Vooralsnog zullen wij de opvang niet afbouwen. Maar het staat wel in de regioplan dakloosheid, wat we hier ook eerder hebben behandeld. Waarin we het ook hebben over uiteindelijk in de toekomst vanaf 2030 zouden we echt dakloosheid willen verminderen.

Bert van Steeg (Voorzitter) **[01:43:41]:**

Oké, dan gaan we nu naar... Nee, dat was uw derde interruptie.

Miraç Usta (DENK) **[01:43:46]:**

Nee, ik wil de punt van orde maken.

Bert van Steeg (Voorzitter) **[01:43:48]:**

Punt van orde. Ja, oké, punt van orde.

Miraç Usta (DENK) **[01:43:50]:**

Ik hoorde de wethouder zeggen dit zal dan een vraag zijn voor de initiatiefnemer. Nee, ik vraag de wethouder wat verstandig is. Dus om haar advies eigenlijk.

Bert van Steeg (Voorzitter) **[01:43:58]:**

Dat heeft zo'n antwoord. Dat was ook het antwoord op mevrouw Zwinkels. Daar moet u het echt mee doen.

Miraç Usta (DENK) **[01:44:02]:**

Ja, maar daar gaat het niet om. Het gaat erom dat er wordt gezegd dit is een vraag voor de initiatiefnemer. Dat is niet mijn bedoeling. En ik spreek mijn intenties uit. Ik denk dat het wel voor de notulen ook wel belangrijk is wat mij betreft. En ik zou alsnog... advies willen dan van de wethouder.

Bert van Steeg (Voorzitter) **[01:44:18]:**

Maar dat heeft echt uw vraag beantwoord op de manier waarop zij dat wil.

Miraç Usta (DENK) **[01:44:23]:**

Niet na aanleiding van onze interruptie onderling.

Bert van Steeg (Voorzitter) **[01:44:26]:**

Volgens mij was het ook dezelfde interruptie die we hebben gehad. Sorry? Dat was dezelfde interruptie.

Miraç Usta (DENK) **[01:44:31]:**

Ik vind het niet, dus vooralsnog het verzoek.

Bert van Steeg (Voorzitter) **[01:44:35]:**

Ja, nee, maar dan gaat de wethouder hetzelfde antwoord geven, denk ik.

Miraç Usta (DENK) **[01:44:37]:**

Ja, maar daar gaat u niet over. Daar gaat de wethouder toch over.

Bert van Steeg (Voorzitter) **[01:44:40]:**

Ja, maar de wethouder gaat dan hetzelfde antwoord geven.

Miraç Usta (DENK) **[01:44:42]:**

Hoe kun je voor... Ja, ik ga jullie nu mee stoppen. Ik vind het raar dat u zegt, nee, dan schorsen. Want u zegt, de wethouder gaat hetzelfde antwoord geven. Hoe weet u dat en hoezo vult u dat van de wethouder? Ja, omdat u dezelfde vraag stelt. Nee, helemaal niet.

Bert van Steeg (Voorzitter) **[01:44:54]:**

We gaan twee minuten schorsen. We gaan twee minuten schorsen. Wat u wil, we gaan twee minuten schorsen.

Bert van Steeg (Voorzitter) **[01:46:50]:**

Gaan we weer verder. En dan gaan we nu wel naar de heer De Vries.

Dennis de Vries (College) **[01:46:54]:**

Ik weet niet of alle... Ja, helemaal goed. Dank u wel, voorzitter. Ik ga gewoon gelijk beginnen. Allereerst dank voor mevrouw Raaijmakers, indiener van het initiatiefvoorstel. Het is in die zin ook in lijn met de nota, hebben we het al vaker over gehad, waarin we dit ook benoemen. Uw raad heeft ook in meerderheid amendementen aangenomen om dit ook te borgen in de nota en de doelstellingen. Nou, ik zal even één voor één alle vragen aflopen. En dan begin ik even met GroenLinks. Want daar was eigenlijk de vraag, wat betekent dit nou in relatie tot eventuele extra wachttijd? Het is in die zin een veronderstelling. Het is toch ook een beetje iets nieuws wat we gaan doen. Dus het is even kijken. En een deel van de groep staat ook al wel op wachtlijsten. Dus dat is ook het argument. Komt er dan nog echt wachttijd bij? Nou in de tussentijd hebben we ook al even kunnen informeren. Ook bij andere experimenten. Want er zijn wel al steden die er ervaring mee hebben. Ik wil even een aantal cijfers noemen. Want dat helpt u misschien ook. Nijmegen, daar is onderzoek door het portaal gedaan. Wat zou de wachttijd verlengen als we alle jongeren die dakloos dreigen te raken in één jaar zullen gaan huisvesten? Allemaal, de hele groep. Dan reguliere woningzoekenden die staan dan in totaal twee maanden langer op de wachtlijst. In Den Bosch is er ook al ervaring in de praktijk. En dat is ook wel interessant en die wil ik u ook wel even meegeven. In het debat gaat het soms ook over de vraag, en daar gaat mevrouw Raaijmakers straks vast op in, voor wie wel en voor wie niet. En komt vervolgens ook niet iedereen uit de regio en nog verder naar Utrecht toe, omdat wij dat hier op deze manier doen. In Den Bosch hebben ze dus gezien dat 30% van de wonen-eerst-doelgroep zich uiteindelijk meldt om gebruik te maken van deze regeling. En als je dat dan weer vertaalt in extra wachttijd, dan zou dat zich vertalen in 14 dagen. Nou goed, dat heeft u wat meer aan de cijfers, denk ik. Dan kom ik bij het CDA. Daar was ook een tijdspad gevraagd in relatie tot de huisvestingsverordening die daar aankomt. De volgende wijziging van de huisvestingsverordening staat gepland in Q4. Om in alle raden in de regio behandeld te worden. En ja, het is natuurlijk een beetje afhankelijk van de keuze... Die uw raad maakt over wonen eerst in relatie ook tot de voorrang. Dus doen we dat inderdaad vanuit het experimenteerartikel. Dat is een mogelijkheid. Doen we dat vanuit het verdeelbesluit. Nou goed, dat is natuurlijk aan uw raad. Dan ChristenUnie. Kan het college schetsen voor

welke groepen deze plannen consequenties hebben? Ja, ook dit is natuurlijk wel... Excuse, ik was even...

Bert van Steeg (Voorzitter) **[01:49:29]:**

De voorzitter, dat is de voorzitter, mevrouw Zwinkels, aan u. Een vraag van het CDA.

Jantine Zwinkels (CDA) **[01:49:38]:**

Ja, dank voorzitter. Ja, ik was wel benieuwd, inderdaad, in het kader van het tijdspad gaan we dat dan halen, was vooral mijn vraag. En mijn vraag is ook, heeft de wethouder of het college een voorkeur in of dat zo'n experimenteerregeling is of zo'n verdeelbesluit?

Bert van Steeg (Voorzitter) **[01:49:52]:**

In het kader van het tijdspad bent u nu door de tijd heen.

Dennis de Vries (College) **[01:49:54]:**

Ja, tijdspad is haalbaar. Voorkeur, nou dat is nou eigenlijk precies wat we aan uw raad voorleggen. Dat zijn precies die twee. Dat heeft wel te maken met het afbakeren van de doelgroep. En ook misschien de tweede vraag, ten koste van wie. Dus dat is wel de vraag die wij ook terugleggen aan uw raad. En ik ga er vanuit dat de indiener daar straks ook een antwoord op gaat geven. En afhankelijk daarvan, nou ja, betekent dat iets voor de huisvestingsverordening?

Bert van Steeg (Voorzitter) **[01:50:17]:**

Te Hoonte, VVD.

Gertjan te Hoonte (VVD) **[01:50:18]:**

Ja, voorzitter, ik ga het toch een punt van orde ook maken? Er waren al drie seconden af. Ja. Want het is gewoon heel lastig. Ik vind het gewoon niet te doen. Dat is iets aan uw raad. Er ligt een initiatiefvoorstel. Volgens mij hebben we een werkafspraak. Dat het college dat initiatiefvoorstel beoordeelt. Op uitvoerbaarheid. En er komen vragen over uitvoerbaarheid. En volgens mij is dan gewoon. Een antwoord is dan, u moet dat aanpassen of u kunt dat aannemen zoals dat het nu ligt. Dat is volgens mij waarvoor u hier vanavond zit. Punt van orde, ja. Ik hoor die antwoorden niet. Volgens mij zijn er heel veel vragen gesteld die heel concreet aan het college vragen. Kan het zo worden aangenomen of moet het aangepast worden?

Bert van Steeg (Voorzitter) **[01:51:01]:**

Punt van orde. We moeten wel echt bij punt van orde blijven. De wethouder gaat dus nu verder in zijn beantwoording en gaat u dan tegemoetkomen, denk ik. Ja?

Gertjan te Hoonte (VVD) **[01:51:09]:**

Mijn vraag aan u als voorzitter is of u erop wilt toezien dat het college de antwoorden geeft die bij hun rol, bij het initiatief voorstel past.

Bert van Steeg (Voorzitter) **[01:51:19]:**

Ik kan niet namens het college, maar het zal fijn zijn als het college inderdaad vragen beantwoordt, maar dat proberen ze denk ik. Nou, de heer De Vries, u gaat verder met uw beantwoording.

Dennis de Vries (College) **[01:51:29]:**

Ja, misschien dan toch even... Maar ja, dan komt er straks misschien toch weer iets bovenop. Kijk, sommige dingen in dat initiatiefvoorstel waren voor ons niet helemaal duidelijk. Dus daar hebben wij ook iets over gezegd in de raadsbrief. En dat zijn deze twee zaken. Dus ik benoem deze ook even. En daar is dan eventueel ook nog een aanpassing of aanscherping op nodig. Nou, dat is ook wat ik hier nogmaals herhaal, voorzitter. Dan was ik even kijken bij... Nou ja, de ChristenUnie, of wij kunnen schetsen voor welke groepen deze plannen consequenties hebben. Nou, daar heb ik het net ook al even over gezegd. Dat is een van die twee onduidelijkheden die u ziet en die wij natuurlijk ook zien. En ook een beetje afhankelijk van, nou ja, waar wordt dan uiteindelijk voor gekozen. Dus dan was ik even kijken bij DENK.

Bert van Steeg (Voorzitter) **[01:52:19]:**

De heer Van Straalen, ChristenUnie.

Lenno van Straalen (ChristenUnie) **[01:52:22]:**

Ja, ik snap deze beantwoording, maar in het voorstel dat nu voor ligt, klopt het dat het ten koste gaat van die reguliere woningzoekenden. Wat de heer De Vries ook schetste in die extra wachttijd die dan nodig is. Nou, dat is nog een verschil met wachttijd. Dus ik begon met mijn inleiding over wachttijd. En dat is een consequentie voor de reguliere woningzoekenden. Dat is m aar de uitvoering, daar kan je nog steeds op twee manieren

op ingaan. Want je kan natuurlijk zeggen, we doen dat via het verdeelbesluit. Of we doen dat via een experimenteerartikel. En dan gaat het over de regulierwoningzoekenden die er zijn. Maar de consequentie is hetzelfde van beide besluiten. Ik was bij Denk, want daar werd ook een opmerking gemaakt. Er zijn nu toch ook al regelingen voor mensen die dakloos dreigen te worden in relatie tot urgentie. Dat is inderdaad zo, maar als het gaat om de wonen-eerstdoelgroep, het idee is dat die binnen onze huisvestingvorming zal vallen onder maatschappelijke urgentie. En bij urgentie van dreigende dakloosheid gaat het veel om situaties dat de woning niet meer bewoond kan worden door bijvoorbeeld een calamiteit. Dus de groep is inderdaad wel groter dan hoe het nu is gesteld. Nou dan de uitvoerbaarheid, daar heb ik het al over gezegd. En even kijken, dan was ik bij de Partij van de Arbeid, daar ging het gesprek nog over. Nou ja, de 30% in relatie tot, we hebben u al vaker opgeroepen, verhoog dat nou op richting 40% en zit er nou eigenlijk ruimte in? Ook hier weer is het eigenlijk afhankelijk van het besluit dat er wordt genomen. Want is dat dan het verdeelbesluit? Dan zou die ruimte theoretisch zijn als je kijkt naar de afgelopen jaren. Want daar zaten we inderdaad rond die 30 procent. Dus dan zou technisch die ruimte er zijn als het vanuit het verdeelbesluit is. Als er wordt gezegd, het gaat vanuit de reguliere woning zoeken. Dat doe je dan via bijvoorbeeld dat experimenteerartikel. Dan valt dat weer niet onder die 30 procent. Wat ik daar nog wel aan wil toevoegen... Is dat we wel zien in de toewijzing binnen die 30% dat we met name vaak moeite hebben in verband met de woningen die gewoon beschikbaar zijn. De 1-2 kamer appartementen. Want je ziet van heel veel mensen binnen die doelgroep van die 30% die willen ook terecht komen of die komen terecht in die woningen. Dan ben ik er voorzitter.

Bert van Steeg (Voorzitter) **[01:54:32]:**

Oké, dank u wel. Zijn er gemiste vragen? De heer Te Hoonte.

Gertjan te Hoonte (VVD) **[01:54:38]:**

Ja, ik had ook gevraagd of... Het college niet vond dat het misschien dusdanig complex was dat ze zouden kunnen voorstellen met een uitgewerkt voorstel te kunnen komen. In plaats van het initiatiefvoorstel via vragen aan te passen.

Bert van Steeg (Voorzitter) **[01:54:51]:**

Andere gemiste vragen? Nee? Oké. Welke van de wethouders wenst erop te antwoorden? Mevrouw Streefland.

Rachel Streefland (College) **[01:55:04]:**

Ik denk dat het initiatiefvoorstel wat nu voor ligt... Allereerst daarover besloten moet worden. Dit geeft volgens mij genoeg richting aan hoe we dat verder kunnen brengen. Dat gaan we dan ook doen. Volgens mij stond dat ook in de brief ter beantwoording. En dat geeft echt wel genoeg richting om daarmee verder te gaan, om te oefenen. Eerst de etelstelling, deze doelgroep van 7 tot 27. Kijken we welke de zwaarte van de zorg die daarbij hoort en hoe we zo snel mogelijk hen richting een woonplek kunnen vinden. Dat is eigenlijk wat het is. En zo ongelooflijk ingewikkeld is dat nou ook weer niet. Maar dat moeten we wel verder gaan uitwerken. Doen we dat in Utrecht? Gaat dat ook met de regio? Dat zijn de dingen die je al doende verder gaat uitwerken. En ik denk dat dit initiatiefvoorstel ons genoeg richting geeft om die verdere stappen te nemen.

Bert van Steeg (Voorzitter) **[01:55:53]:**

Oké, dan gaan we naar de initiatiefnemer. Kan zij antwoorden?

Ilse Raaijmakers (PvdA) **[01:55:58]:**

Ik ga mijn best doen. Een keer misschien de sanitaire stop is ook fijn, maar misschien lukt het om daarvoor al klaar te zijn. Allereerst dank voor al jullie deels mooie woorden, maar ook veel vragen en opmerkingen. Fijn dat jullie veel gelezen hebben en ook de tijd nemen hier om het met elkaar te bespreken. Misschien om te beginnen met die twee grootste vragen die deels in de brief van het college. En ik heb het zelf eigenlijk een beetje opgevat als wat je bij amendementen hebt. En dat is een initiatiefvoorstel misschien ook al deels. Het is geen voorstel van het college. Het is van een raadslid in dit geval gekomen. En ik stel actiepunten voor. Dat zou je als amendementen kunnen zien. En daarvan zegt het college bij sommige punten oordeel raad. En dat vind ik ook goed. Daar hebben we hier met elkaar het debat over. Maar ook de keuze hoe je daar zelf in staat. En als het dan om die ene vraag gaat. Ten koste van wie gaat dit daar. Heb ik wel echt duidelijk geprobeerd te zijn. En heb ik ook als kanttekening opgenomen. Dit gaat ten koste van de reguliere woningzoekenden. Al vind ik die term ook deels misleidend. Want dit zijn mensen die ook woningzoekend zijn. Alleen wat urgenter dan anderen. En ik heb daar een onderscheid gemaakt. Het zijn wel mensen die juist nog geen dak boven hun hoofd hebben. En veel mensen die nu op de wachtlijst staan. En dat beschrijf ik in het voorstel. Die hebben al wel een dak boven hun hoofd. En dat is waar dit voorstel het grootste verschil in wil maken. Tussen wie al wel en niet een dak boven het hoofd heeft. Dat is mijn antwoord op die vraag. Dan de vraag wie, hoe definieer je die doelgroep? Ethos Light is hier al vaak voorbijgekomen. Dat is een breed erkende definitie in de EU en ook in Nederland nu. Een staandbeleid verankerd. Dat werd verwezen naar het debat in de Tweede Kamer. Daar zijn inderdaad veel amendementen ingediend die allemaal naar die definitie verwijzen. Omdat die gewoon wel helder omschreven is. Die kijkt naar de levens situatie van mensen. En dat is misschien als je dat afzet tegen hoe we er nu naar kijken, de WMO en daar zit echt een grote valk wel, kijk naar kwetsbaarheid en zelfredzaamheid. En juist die zelfredzaamheid, en er is inmiddels een brede jurisprudentie dat gemeenten daar ook op vastlopen, hoe moeilijk dat dan is om objectief vast te stellen en dat het in de ene ook tot willekeur leidt en de ene gemeente er anders mee omgaat dan de andere... Dus

ik wil maar zeggen, de huidige situatie is ook verre van ideaal. Nog los van de vraag dat je dus alleen maar in aanmerking komt voor opvang als je dus voldoende of niet zelfredzaam wordt geacht. Maar ik heb ook wel duidelijk de oproep gehoord om dat duidelijker te definiëren in het voorstel. Dus ik zou ook wel willen voorstellen dat ik dat duidelijker opneem. En misschien ook wel duidelijker, want daar schuw ik absoluut niet voor, om dat expliciet te maken ten koste van wie dat gaat. Dat wil ik zeker in het voorstel. Dan ga ik nu proberen voor alle fracties langs te gaan. Ik krijg gewoon een beetje respect voor de buren hoe ze dat doen, maar het zijn best wat vragen, dus ik ga mijn best doen. Ik begin bij Groep Zwanenberg. Daar was de vraag, is het realistisch om in 2026 te beginnen? En dat is ter mijn ogen ja. Want ieder jaar wordt aan het eind van het jaar het verdeelbesluit vastgesteld. Voor het jaar daarop. En ik wil niet wachten tot nog weer een jaar. Ik wil die boot niet missen. Ik heb me behoorlijk goed verdiept in hoe we tot nu toe woningen toewijzen aan kwetsbare personen. En daar is dat verdeelbesluit essentieel. En die boot is maar één keer per jaar. En ik vind het zonde om die te missen. Terwijl nu de nood al zo hoog is. En we dit najaar daar al mee zouden kunnen beginnen. En heb ik natuurlijk ook gekeken... is dat dan... in hoeverre is dat realistisch? We kunnen niet dat ingroeipad... wat ook al in het amendement zat... bij de nota wonen. Nee, het is niet realistisch om te zeggen... we gaan meteen de hele groep... Ethos Light wordt als wonen eerste... in dat verdeeld besluit opgenomen. Maar wel voor jongeren om daarmee te beginnen. Om, zoals het wethouder ook zei... van de kant af te gaan. En ook te kijken... Hoe dat gaat, de triage, ik heb dat ook niet voor niets stadpunt duidelijk opgenomen. Want dat is wel belangrijk. Maar vandaar dat voorstel om al dit najaar te beginnen met die 100 woonplekken via het verdeelbesluit. Dan was de vraag, is het realistisch om wonen en zorg te scheiden? Met name die gevallen van overlast en complexe... En misschien is ook een beeld geschetst alsof ik zorg helemaal weg zou willen moffelen. Absoluut niet. Dus ik heb de zorg op maat. Het is juist dat... de bedoeling dat mensen ondersteuning krijgen die dat nodig hebben. En ik heb ook wel duidelijk, in mijn hoofd is dat actiepunt 4 gezegd, het gaat wel echt in zware gevallen, blijft het ook beschikbaar dat mensen, of dat er dus wel intermediaire verhuur, of is dat de volgende vraag, dat dat nodig is, dat we dat wel koppelen. Dus dat zorg en wonen niet gescheiden worden in echt zware gevallen. Wat is complexe problematiek? Dat is problematiek op verschillende En wat je bijvoorbeeld ook in Den Bosch ziet, dat is deels een voordeel of deels een nadeel, en dat geeft gaat misschien ook al deels in op de vraag, is dit meer geschikt voor mensen met een lichte zorgvraag? En in Den Bosch zie je ook dat juist, er wordt goed gekeken met die triage, wie kan al direct wonen in een woonwijk en hebben we daar de juiste zorg en ondersteuning voor? En dat juist de mensen met complexe problematiek daardoor meer achterblijven in de opvang, omdat de mensen met een lichte zorgvraag het liefst helemaal niet in die opvang terechtkomen. En daarvoor heb ik nog niet met het actieplan de oplossing voor die mensen met een complexe zorgvraag. Want eigenlijk zou daar, dat is ook wetenschappelijk bewezen, de housing first methode ook het beste werken. Maar het gaat ook wel met extra geld of middelen die daarvan nodig zijn. Maar je krijgt de groep wel beter in beeld. En deels is dat ook de groep die een WLZ-indicatie, sorry voor het jargon, maar dat is geld wat vanuit het land waar het Rijk over gaat... vaak is dat die groep die achterblijft in de maatschappelijke opvang. En die krijg je dan ook beter in beeld en dan zou je daar in het vervolg ook beter plannen op kunnen maken. En dat is ook wat ze nu in Den Bosch proberen te doen. Even kijken of ik daarmee de vragen van groep Zwanenberg beantwoord heb. Maar ik zie geknikt, dus dan ga ik door naar GroenLinks. Die wijzen op een terecht punt over de onderverhankelijke belangenbehachtiging voor mensen die dakloos zijn, ontzettend belangrijk.

We hebben de Stichting Goud in Utrecht en inderdaad YouTube beheurt helaas niet meer. En als ik daar het budget voor zou vinden, dat is het eerlijke antwoord, dan zou ik dat graag opnemen in het voorstel dat we daar extra, dat het een los actiepunt is dat we ook vinden dat dat van belang is. En met name ook voor jongeren, dat we daar extra aandacht aan geven. Maar dan is ook gewoon het eerlijke antwoord dat ik daar niet het budget voor heb gevonden, maar als of raadsleden dat wel vinden... dan zie je graag het abonnement tegemoet. De tweede vraag van groep links gaat over die definitie... dat als we nu alleen beginnen met jongeren... dat we in de toekomst wel de bredere groep willen huisvesten. Ja, ik begon te antwoorden... wat valt onder de groep wonen eerst? Dat is de bredere age-as-life-definitie. Dat gaat niet alleen om jongeren... maar bijvoorbeeld ook om gezinnen, die je noemde... Maar daar is ook een goede pad voor nodig. Dat is ook deels de uitwerking waarvan ik in de discussie wel merkte. Het liefst had je misschien van A tot Z een uitwerkingsplan op papier. En dat is er ook deels niet. Want we moeten het ook gaan proberen met elkaar. Dus daar is een goede pad voor nodig. Maar de bedoeling is absoluut. Het gaat namelijk niet alleen... om het aantal woonplekken. Het is ook de manier van werken. Ik zeg ook, we willen niet meer dat mensen naar de opvang gaan. Maar dat we juist wel eerder... eigenlijk liefst niet naar de opvang, maar direct naar een woning. Dat is een andere werkwijze. Dat is niet alleen maar dat aantal plekken toebedelen. En die mensen hebben we nu ook al. Misschien moet je daar zo bij, als ik bij financiën kom, wat over zeggen. Want daar valt bij opvang namelijk best wel wat over te zeggen. Dan ga ik naar D66. Even kijken... Daar gaat het ook over de afbakening van de doelgroep. Ik hoop dat ik die eigenlijk nu voldoende heb beantwoord. En ik begreep uit de reactie van D66 dat zij wel vinden... dat we eigenlijk alleen moeten focussen op jongvolwassenen. Ja, dat hebben we dus wel gedaan door actiepunt 2 om daarmee te beginnen. Maar ik hoop wel op termijn dat D66... en daar hebben ze dus juist ook landelijk zelf een mooi abonnement voor ingediend... dat we dat breder zien conform de etersluitdefinitie. Ja, dan werd ook de vraag gesteld... Eigenlijk beschouw ik de rest van de inbrengen. Dat was niet alleen bij D66, maar ook andere fracties. Met dit voorstel komt er geen woning bij. En dan is het eerlijk antwoord. Ja, dat is zo. Dat is ook deels kiezen. Met dit voorstel doe ik ook niets aan preventie. Of grotere preventie van dakloosheid. Daar hebben we een nood aan financiële bestaanszekerheid. Dat is verreweg de beste voorspeller om mensen niet dakloos te maken. En hetzelfde geldt voor woningen. Als ik de woningen nu zou hebben, dan hebben we het inderdaad ook opgelost. Maar dat is niet zo. En ik heb juist ook gekeken in tijden van schaarste. Dat we ook op een andere manier daarna moeten kijken. En wat ik net al zei, ten koste van welke groep, daar zal ik eerlijk over zijn. Even kijken. En los daarvan hebben we natuurlijk de nood amendement aangenomen. Een paar weken geleden. En er zijn echt wel ambitieuze voorstellen gedaan om die woningvoorraad te vergroten. En juist ook voor mensen in een kwetsbare positie. Dus daar hoop ik wel dat we daar nog meer in Utrecht ook veel meer kunnen betekenen voor deze doelgroep. Even kijken. We hebben bijvoorbeeld ook gevraagd naar het voorstel van de slow lane en de fast lane. Ook in de nota wonen zat heel duidelijk de uitwerking dat men opnieuw wil gaan kijken naar dat woningtoewijzing systeem. Met name voor jongeren, omdat dat nu zo oneerlijk werkt. En daar staan we ook heel erg achter. Dus dat is, ik zou zeggen, daar wordt nu naar gekeken met die nota wonen. Als je het hebt over de fast lane, dat ging niet alleen om de kwetsbare groep natuurlijk. En dit voorstel richt zich wel echt voor de groep die dakloos is. En dat gaat niet altijd om jongeren die zich bijvoorbeeld wel nog bij hun ouders terecht kunnen en daar kunnen inschrijven. En hoe schrijnend of vervelend dat voor jongeren soms is, dat is niet hetzelfde als een dakloze jongere. Want zij kunnen zich daar

inschrijven op dat adres. Oké, dan hoop ik dat ik daar met de vragen van deze 60 heb beantwoord. Dan ga ik naar 1 Utrecht, die al heel concreet voorstellen doet over amendementen en de twee punten die ze noemden. Ja, de aanzuigende werking, dat is absoluut niet wat we willen met het voorstel. Dus dat deel ik helemaal. Wat het college ook al schetste heeft in Bosch ook laten zien, dat dat ook daar niet gebeurt. Maar ik wil zeker dat we, wat nu eigenlijk ook al bij de maatschappelijke opvang gebeurt, en bij de winteropvang daar ook, gekeken wordt naar binding. Dat we dat erin zetten. Ik had het nu in het voorstel geschreven, als ze dat kan nog... bij uitwerking met de partners en daar met toegangscriteria. Maar ik hoor ook hier, als er echt wel meerderheid is... om binding daarin op te nemen, kan ik dat ook in een strekt ter vervanging. Want het is zeker niet de bedoeling hier... een aanzuigende werking met het voorstel. Ik deelde die vrees niet zo op basis van de ervaringen elders in het land... maar ik kan dat wel daarin opnemen. Het andere punt, en dat deel ik dan...

Bert van Steeg (voorzitter) **[02:07:13]:**

De heer Dijkstra.

Gert Dijkstra (EenUtrecht) **[02:07:14]:**

Om even iets concreter te hebben. Wordt het dan in de richting zoals Alla Den Bosch? Niet exact misschien, maar een beetje in die richting ook? Want dan kan ik me daarop voorbereiden.

Ilse Raaijmakers (PvdA) **[02:07:22]:**

Ja, wat deels technisch. Den Bosch heeft echt een andere huisvestingsverordening dan we hier in Utrecht hebben. Dus het zal niet op de exacte manier geregeld kunnen worden. Maar het doel dat je dat met binding wil... Dat kan ik wel opnemen. Maar hoe dat dan precies uitgewerkt wordt, dat is wat we ook geschreven. Het raadsvoorstel en de beslisserspunten zegt zelf, ga ook als het nodig is de huisvestingverordening aanpassen in de verdere uitwerking. Maar dat je wil dat binding daarin meegenomen wordt, dat kan ik opnemen in het voorstel. Daar kunnen we misschien ook contact over hebben. En anders nodig ik de raad graag uit om dan met amendementen of moties dat verder aan te scherpen als dat niet naar wens is. Het tweede punt ging over of het alleen de lichte zorgvraag is. Ik heb ook niet toen ik op werkbezoek was in Den Bosch maar alle stukken die ik daar gelezen heb de indruk gekregen dat het alleen gaat om de groep met een lichte zorgvraag. Het is wel zo dat die groep verreweg het grootst is bij wonen eerst... ...en ook makkelijk aan een woning geholpen kan worden. Ik zou niet de groep met complexe problematiek helemaal willen afschrijven. En daar komt niet van zo'n vraag, ik kom bij het CDA ook over overlast... Er is bij de Raadsinformatiebijeenkomst door woningcorporatie ook aangegeven. Daar hebben ze zelf ook onderzoek in Utrecht naar gedaan naar aanleiding van Living Lab. heel erg meevalt. Er is niet veel overlast. Maar het hoeft er maar eentje te zijn... die het van de andere honderd verpest. Dat werd daar ook gezegd. Maar daarvoor geldt ook een goede triage... ook goede ondersteuning. En als iemand echt tot overlast leidt... dan zijn er net als andere huurders... ook regels voor dat iemand... bij veel overlast natuurlijk...

Bert van Steeg (voorzitter) **[02:09:00]:**

Duidelijk. De heer Dijkstra.

Gert Dijkstra (EenUtrecht) **[02:09:02]:**

Ja, even voor de helder. Overlast was niet de reden van mijn vraag. Dat was niet de oorzaak waarom ik dat vroeg natuurlijk. Nog even preciezer. In die sectorvervanging komt daar dan iets van bijvoorbeeld prioriteit voorlichten. Je kunt er iets nadrukkelijker iets van maken. Want anders moeten wij met amendementen komen op het initiatiefvoorstel. Maar ik hoop eigenlijk dat het verwerkt wordt zodanig dat we niet met amendementen hoeven te komen. U bent door die tijd heen.

Ilse Raaijmakers (PvdA) **[02:09:25]:**

Ja. Ja, dat is jammer. Ik had echt nog wel gevraagd wat dan bedoeld wordt met prioriteit. Maar prioriteit zou dan bij de groep met de lichte zorgvraag ten koste van de groep met de zwaardige zorgvraag. Nee, dan nodig ik echt de indiener die dan helaas nu geen tijd meer heeft, maar uit om dan zelf met een amendement te komen. Ik zou dat niet zo direct willen voorstellen.

Bert van Steeg (voorzitter) **[02:09:46]:**

Oké, dan vervolgt u uw beantwoording.

Ilse Raaijmakers (PvdA) **[02:09:47]:**

Oké, dan even kijken hoor, of ik alle vragen van Een Utrecht... Dat ging wel om die twee voorstellen die werden gedaan. CDA vroeg expliciet, er moet dan niet worden gewacht op de ethos light uitslag. Ik heb net al beantwoord, wat mij betreft kunnen we echt al nu al beginnen met die 100 woningen van jongeren. Deels zijn deze mensen ook al wel in beeld. Het is niet alsof ze alleen maar met een ethos light telling naar boven komen, want een deel van die groep zit ook nu al in de opvang, bijvoorbeeld, en veel te lang, en dat is heel erg kostbaar. En dat is ook,

Ilse Raaijmakers (PvdA) **[02:10:24]:**

even kijken, dat gaat ook over de vraag, is dat financieel haalbaar? Op dit moment is opvang per nacht ontzettend duur, een veel duurdere oplossing dan woningen. En deels heb je die woningen niet allemaal morgen gerealiseerd. Dus dat heb ik in de financiële paragraaf van Volt Wees daar ook op. Uiteindelijk kan je ook heel veel geld besparen... door al die overnachtingen in de opvang niet te moeten betalen. Opvang is echt verreweg de duurste oplossing. Als je het

puur economisch uitdrukt... en ik heb juist in het voorstel ook wel de menselijke kant... dat het ook gewoon om die reden ook al veel beter zou zijn... om mensen niet eerst naar de opvang te brengen. Maar economisch en financieel gezien is dat gewoon een dure oplossing. Even kijken. Er waren ook CDA's zorgen over mensen met een zware zorgvraag. En überhaupt de zorgvraag. Daar heb ik al eerder antwoord op proberen te geven. Ik heb in het voorstel echt wel een paar keer benoemd dat het ook om zorg op maat gaat. Het is juist ook duur gebleken bij Living Lab om standaard zorgpakketten. Dat was een van de voorwaarden om te accepteren dat je in een Living Lab woning kwam. Moest je bijvoorbeeld budgetbeheer. Terwijl dat echt niet voor iedereen per se nodig was. Dat is ook ontzettend duurig. Dan zit je standaard twee jaar budgetbeheer. Met die triage kan je veel meer kijken wat iemand nodig heeft. En voor de ene is dat budgetbeheer. En voor een ander is dat begeleiding bij een verslaving. En alles ertussenin of dubbel. Maar dat maakt uiteindelijk wel efficiënter dan met standaardpakketten te werken. Maar ik heb absoluut niet in het voorstel. En daarom vind ik het ook wel echt. Zowel wonen als zorgrecht hier een plek heeft. En het niet alleen bij de nota wonen terecht komt. Het hangt wel echt met elkaar samen. Ik heb het niet weg willen moffelen door juist expliciet een paar... actiepunten aan besteed. En overregels zijn ook zorgpartijen in de stad hier heel enthousiast over. Even kijken. De vraag over meer woonplekken, die heb ik al beantwoord. Zodat wij dat hier niet alleen vanavond gaan regelen. De CDA vroeg naar het tijdspad, maar die was denk ik meer aan het college. Maar misschien wel, want die discussie over twee kunnen we eigenlijk wel opvang Nou is dat een doel dat al in alle beleidsstukken staat. Dus het is niet dat ik dat hier verzonnen heb. Dat is juist ook het nationaal actieplan. Dat is wel de kern dat we de omslag van opvang naar wonen maken. Want ik heb gekeken zijn er ook concrete haakjes. Dat we dat ook meer dat doel echt kunnen gaan bereiken. En dat dichterbij kunnen laten halen. En daar is wel de nieuwe aanbesteding. Let wel in 2029. Dus dat is helemaal niet volgend jaar. Dat staat er volgens mij wel duidelijk in. Maar dat we dat moment aangrijpen, dat is actiepunt 5, het laatste actiepunt, om dan met, dat we ook vragen bij die, zo'n aanbesteding kun je ook vragen aan woningcorporaties en zorgpartijen. Ga nu samen naar kijken met plannen en dien dan die aanvraag in bij de gemeente bijvoorbeeld. Dus je kunt er aan de voorkant als gemeente op zetten. Dat was het idee van dat. Maar ik vind het wel belangrijk om het hierin terug te laten komen omdat we niet dat doel willen bereiken of dichterbij brengen. Even kijken.

Bert van Steeg (voorzitter) **[02:13:38]:**

Interruptie van de ChristenUnie.

Lenno van Straalen (ChristenUnie) **[02:13:41]:**

Maar om het goed te begrijpen sluit de initiatiefnemer zich dan aan bij de uitleg van het college dat dat dus inderdaad alleen kan als er voldoende woonplekken zijn voor die kwetsbare groepen. Dus dat het afbouwen van die opvang alleen dan in beeld komt. Zeker, ja.

Ilse Raaijmakers (PvdA) **[02:13:55]:**

Maar ook wel, ik hoop met dit voorstel, maar door die urgentie, dat het ook makkelijker gaat worden om die woningen te hebben. En dat we ook als stok achter de deur bij een volgende aanbesteding, dat ze dus ook die plannen moeten maken. Want het gaat soms ook, het is ontzettend duur is als we iemand eerst zes maanden opvang laten verblijven en dan pas naar een woning sturen. Dus dat versnellen.

Bert van Steeg (voorzitter) **[02:14:18]:**

Ja, u gaat door op uw antwoording. Ja.

Ilse Raaijmakers (PvdA) **[02:14:21]:**

Even kijken. Nou, ChristenUnie stelde de vraag over gaat dat dan ten koste van andere kwetsbare groepen. Nee, heb ik wel duidelijk beantwoord. Dat komt er bovenop. Ja, ook met de vraag naar meer woonplekken. Die heb ik ook al beantwoord. VVD vroeg nog welke jongeren komen er in aanmerking en welke niet. Dat wordt ook uitgewerkt door die triage. Ik vertrouw professionals nu ook al op dat ze het kunnen beoordelen wie dat... Die dat nodig heeft. En die leefsituatie, daar naar kijken, dat is een vrij heldere definitie. Maar of je er dan meer dan 100 nodig hebt in Utrecht, nee, dat weten we niet. Maar voor die 100 kun je echt wel aan zorgpartners en woningcorporaties vragen. Dat is wat het Raadsvoorstel doet, om dat samen uit te werken. Om die plekken beschikbaar te stellen in 2026. En dan vroegen, VVD is een woning dan de oplossing... Voor alles? Nee, een dak boven je hoofd lost niet alle problemen op, maar zonder dak los je niets op. En ik denk ook niet dat ik geschetst heb dat een woning echt het toverwoord voor alles is, maar daar begint het wel mee. Even kijken. De VVD heeft zelf duidelijk gemaakt dat zij liever niet het verdeelbesluit vergroten. Maar dat het dan ten koste van andere kwetsbare groepen. Ik probeer uit te leggen dat wij vinden dat juist die urgente groep groter moet worden. De terechte vraag ook hoe blijven die mensen met zwaardere zorgvragen helpen. Ik hoop eigenlijk dat als we dit voorstel in Utrecht ook al zover zijn als in Den Bosch. Dat we juist die groep beter in beeld krijgen. Om doordat ze achterblijven in de opvang. We dan betere zorg kunnen bieden. En wat ik eerder zei, het is niet dat dit voorstel daar al meteen de oplossing voor biedt. Nou, over het ervaren overlast ben ik ook al op ingegaan. Ja, en welke ondersteuning krijgen mensen nadat ze een eigen woonplek krijgen? Ik zeg, dat is maatwerk. Dat is ook weer het belangrijke wat geboden wordt. Nou, ik denk vroeg nog maar, die is door het college beantwoord, of dit als het heel veel langer duurt bij reguliere woningzoekenden. De verwachting is van niet. En het sluiten van opvanglocaties is dan pas na 29 aan de orde. Of het zou heel snel, dat zou heel mooi zijn als dat zo is. Volt vroeg nog de aflopende tijdelijke huurcontracten. Dat is ook deels het debat dat eerder is gevoerd. Natuurlijk willen we in principe dat iedere huurder een vaste woonplek heeft. Dat geldt ook voor die ethos-light definities daar ook heel duidelijk in. Dus daar dakloosheid helpt als mensen van een zelfstandige woonplek. Maar het is niet dat dit actieplan daar nu ook een uitspraak over heeft gedaan.

Bert van Steeg (Voorzitter) **[02:17:05]:**

Interruptie Nederhand.

Beau Nederhand (Volt) **[02:17:06]:**

Ziet mevrouw Raaijmakers dan niet over tien jaar een gevaar als tijdelijke huurcontracten aflopen?

Ilse Raaijmakers (PvdA) **[02:17:27]:**

Ik vind het best knap om over tien jaar hoe onzeker de woningmarkt dan is. Maar daarvoor geldt nu ook al, want wie nu een tijdelijk werkcontract afloopt... en die kan nergens anders terecht en zou dakloos worden... dan zou dit voorstel juist wel deels een uitkomst bieden. En dat was er tot nu toe niet. Dus je helpt mensen daar ook deels mee. Maar voor veel, dat is ook het pleidooi van veel jongere contracten in deze raad... Je helpt mensen ook wel in een bepaalde levensfase wel aan een woning. En die zijn heel erg blij soms met een tijdelijke woning. Want dat zei de ChristenUnie ook al. Een tijdelijke woning is nog altijd beter dan geen woning.

Bert van Steeg (Voorzitter) **[02:18:01]:**

Tweede keer mevrouw Nederhand.

Beau Nederhand (Volt) **[02:18:03]:**

Ja, dank. Maar wanneer je tekent voor een tijdelijke woning, dan weet je wel waarvoor je tekent. Je weet dat je woning tijdelijk is en dat je contract afloopt. Ik vind mevrouw Raaijmakers niet dat de huurder daar een bepaalde verantwoordelijkheid in neemt. En dat er in dit initiatiefvoorstel dan een uitzondering gemaakt moet worden voor mensen die tijdelijk wonen. Omdat ze weten dat er een contract afloopt. Ja, dat is een tijdelijk vraag.

Ilse Raaijmakers (PvdA) **[02:18:28]:**

Ja, dat klopt deels. Maar iemand weet niet hoe zijn leven er misschien over tien jaar uitziet. En welke leefssituatie iemand dan heeft. En welke eventuele problemen er kunnen spelen. Dus daarvan zou ik nog steeds niet aan de voorkant zeggen. En daarmee heb jij nooit recht op een wonen-eerstwoning. Want als je in een hele kwetsbare situatie dan zit. En echt betekent dat je op straat belandt. Waarom zou je dan niet in aanmerking komen voor wonen-eerst?

Bert van Steeg (Voorzitter) **[02:18:50]:**

U was aan het einde van uw beantwoording. Zijn er gemiste vragen? Mevrouw van der Wilt, de anderen?

Berdien van der Wilt (D66) **[02:18:57]:**

Ik denk dat we er snel uit zijn hoor, maar ik had gevraagd of de initiatiefnemer misschien bereid was om dat stuk over de aanbodkant wel op te nemen in het voorstel, want anders weet ik of ik daar mogelijk zelf wat mee wil doen.

Ilse Raaijmakers (PvdA) **[02:19:11]:**

De korte reactie is dan nee. Ik heb bewust gekozen om in het voorstel niet te beginnen om de aanbodkant te vergroten. Daarvoor vind ik dat de nota wonen al ruimte biedt.

Bert van Steeg (Voorzitter) **[02:19:21]:**

Oké. Dan zijn we in tweede termijn voor fracties die nog tijd hebben uiteraard. Is er behoefte aan een tweede termijn? Nee? Dan zijn we... Oh, de VVD, de heer Te Hoonte. U heeft kort tijd, maar aan u. Ik was eigenlijk gewoon benieuwd, komt er een strekt ter vervanging? Volgens mij heeft mevrouw Raaijmakers daar al toezegging op gedaan.

Ilse Raaijmakers (PvdA) **[02:19:42]:**

Ja, ik probeer dat eigenlijk gewoon aan deze week al te sturen. Een strekte vervanging waarbij ik duidelijker definieer welke doelgroep. Wonen eerst is en ten koste van wie. Dat zijn volgens mij de twee punten die ik heb gezegd die ik zou verduidelijk of missen.

Gertjan te Hoonte (VVD) **[02:19:58]:**

Ja, en wat mij betreft het zorgen dat we ook de regio afbaken. Lijkt me ook wel wenselijk dat dat verwerkt wordt. Dat geef ik alvast aan.

Bert van Steeg (Voorzitter) **[02:20:11]:**

Dat is een vraag aan de mevrouw Raaijmakers.

Ilse Raaijmakers (PvdA) **[02:20:14]:**

Het gaat over de binding, denk ik. Dat had ik ook toegezegd, dat op de bedoel met de doelgroep.

Bert van Steeg (Voorzitter) **[02:20:20]:**

Oké, dan zijn we denk ik aan het eind van het debat. Dan komt mevrouw Raaijmakers op die punten met een stekte vervanging deze week nog. Gaat ze proberen, een hele uitdaging. Dank ik iedereen voor het debat. Misschien nog goed, dank. Er worden een aantal voorstellen gedaan. Er zijn al mensen die daar iets over willen zeggen. Mevrouw Van der Wilt heeft dat duidelijk gemaakt volgens mij, de heer Dijkstra. Je had ook volgens mij duidelijk welke punten die je wilde maken.

Gert Dijkstra (EenUtrecht) **[02:20:47]:**

Ik zou goed even het punt te maken, ook publiekelijk. Ik wacht natuurlijk heel graag de strekte vervanging af. Maar voor ons is het wel heel belangrijk, anders gaan we niet... Want ik zou absoluut heel graag willen voorstemmen. Alleen dan hoop ik niet dat ik een amendement nodig heb straks om wat precies... Ja, maar dit is allemaal... U heeft nu alleen nog maar te zeggen welke voorstellen u wilt doen. Dan zou daar een amendement op komen van onze kant.

Bert van Steeg (Voorzitter) **[02:21:08]:**

U gaat een amendement indien. Andere nog voorstellen? Mevrouw Nederhand. Ja, sorry. Het is de tweede keer. Ja, excuse. Dus mevrouw Nederhand van Volt.

Beau Nederhand (Volt) **[02:21:17]:**

Ja, ik denk dat wij met een amendement gaan komen op tijdelijk wonen. Maar ik ben een gast in deze commissie, dus ik moet ook even afstemmen met de woordvoerder.

Bert van Steeg (Voorzitter) **[02:21:24]:**

Oké. Nou, dat komt terug op de raadsagenda over anderhalve week. Even nog een punt, laatste punt. Want de heer Heerdink is hier vandaag voor het laatst.

Bert van Steeg (Voorzitter) **[02:21:40]:**

Ik wil Sjors hartelijk bedanken voor zijn ondersteuning. Ik heb geen cadeautje. Volgende week is er ook nog afscheid van de Griffie, dus dat komt helemaal goed. Maar in ieder

geval heel erg bedankt voor de ondersteuning en de begeleiding van deze commissie. Dank.

Lijst moties commissie Leefomgeving d.d. 10 september 2026 (inclusief voortgangsinformatie)

Datum	Onderwerp	Indiener(s)	Beleidsveld	Deadline	Stand van zaken openbaar	Datum afdoening
13-11-2025	M533 Experimenteer om bijplaatsingen tegen te gaan	Hoonte, G. te (Gertjan) (VVD)	Circulaire Economie	13-02-2026		
10-07-2025	M350 Stop vervuiling door plastic peukenfilters	Vries, L. de (Louise) (Partij voor de Dieren)	Circulaire Economie	18-07-2025	9 december 2025: Met het memo Ondertekening No Plastic Filter campagne van 18 juli 2025 is de raad geïnformeerd over de uitvoering van deze motie	
10-07-2025	M338 Aanbesteden containers kringloop onwenselijk	Kleinrensink, J. (Julia) (GroenLinks)	Circulaire Economie	10-10-2025		
12-12-2024	M514 Geef kringlooporganisaties ook gratis toegang tot de afvalscheidingsstations	Graaf, R. van der (Rik) (ChristenUnie)	Circulaire Economie	30-06-2025		
07-12-2023	M477 Meer focus op “hotspot” locaties door versoepelen 24 uursnorm	Vasters, J. (Joost) (D66)	Circulaire Economie	31-12-2024	4/3/2025: Terugkoppeling op M477 Meer focus op “hotspot” locaties door versoepelen 24 uursnorm wordt verwerkt in de voorgangsbrief aanpak bijplaatsingen. De planning is om deze raadsbrief te versturen gelijktijdig met de publicatie van de VJN2025.	
06-07-2023	M271 Refuse, Rethink, Reduce	Alblas, K. (Kirsten) (ChristenUnie)	Circulaire Economie	06-10-2023		
18-12-2025	M662 Samen voor vis en waterkwaliteit	Broek, J. van den (Job) (CDA)	Dierenwelzijn	18-03-2026	20260527: In de raadsbrief Verzamelbrief Groen en Dierenwelzijn voorjaar 2026 en	

					raadsbrief Ontwikkelingen lopende wind- en zonprojecten bent u geïnformeerd over de stand van zaken van de gesprekken met de Algemene Utrechtse Hengelaarsvereniging.	
13-10-2022	M284 Hengelverbod Haarrijnseplas	Snippe, L.C. (Lisanne) (Partij voor de Dieren)	Dierenwelzijn	31-12-2025	20260721: In de raadsbrief Verzamelbrief Groen en Dierenwelzijn voorjaar 2026 en raadsbrief Ontwikkelingen lopende wind- en zonprojecten bent u geïnformeerd over de stand van zaken van de gesprekken met de Algemene Utrechtse Hengelaarsvereniging. 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 2023 geïnformeerd over de voortgang.	

Lijst moties commissie Leefomgeving d.d. 10 september 2026 (inclusief voortgangsinformatie)

26-02-2026	M127 Geen uitbreiding short stay	Chirino, C.C. (Bina) (ChristenUnie)	Economische Zaken	26-05-2026		
26-02-2026	M129 Reguleren in plaats van faciliteren	Kleinrensink, J. (Julia) (GroenLinks)	Economische Zaken	26-05-2026		
26-02-2026	M128 Beperken van short stay plekken	Kleinrensink, J. (Julia) (GroenLinks)	Economische Zaken	30-09-2026		
29-01-2026	M03 Ruimere openingstijden horecagelegenheden Uithof	Paalman, V. Victor (Horizon)	Economische Zaken	31-03-2026		
20-11-2025	M583 Werk maken van sporten	Stylianou, N. (Nadia) (D66)	Economische Zaken	31-12-2026	6 januari 2026: wordt opgepakt in reguliere gebiedsontwikkelingen, zoals het Vierde Kwadrant en wordt op hoofdlijnen uitgewerkt in het uitvoeringsprogramma van de Beleidsnota Werklocaties (Q4 2026) en relevante brieven vanuit de portefeuille Sport, zoals door de Raad is opgeroepen.	
20-11-2025	M584 Geen Fossiele Bedrijven in Utrecht	Fattal, M. (Mahaar) (GroenLinks)	Economische Zaken	20-02-2026	6 januari 2026: De raad wordt over de voortgang van deze motie geïnformeerd bij de aanbieding van het uitvoeringsprogramma (Q4 2027)	
20-11-2025	M578 Geef Utrechtse innovatie een duidelijk gezicht	Bode, L. (Linda) (Volt)	Economische Zaken	20-02-2026		
20-11-2025	M580 Geef werk-leren hubs een vaste plek	Snijder, R.E.P.C. (Ruben) (Student & Starter)	Economische Zaken	20-02-2026	20251229 Via uitvoeringsprogramma arbeidsmarkt 2027, Q1 2027.	

Lijst moties commissie Leefomgeving d.d. 10 september 2026 (inclusief voortgangsinformatie)

20-11-2025	M581 Maak ruimte voor groeiende en startende bedrijven op kansrijke locaties	Snijder, R.E.P.C. (Ruben) (Student & Starter)	Economische Zaken	20-02-2026	6 januari 2026: Wordt opgenomen in het uitvoeringsprogramma van de Beleidsnota Werklocaties. De raad wordt over de voortgang van deze motie geïnformeerd bij de aanbieding van het uitvoeringsprogramma (Q4 2026).	
10-07-2025	M335 Overnemen aanbevelingen raadstoets economie	Heijne, R. (Rachel) (GroenLinks)	Economische Zaken	13-05-2026	6 januari 2026: We verwerken de aanbevelingen in de Voortgangsrapportage Actieagenda Utrechtse Economie. Deze zal in Q2 2026 aan de raad worden aangeboden.	
08-05-2025	M222 Gevelbankjes ook voor afhaalzaken	Sungur, M. (Mahmut) (DENK)	Economische Zaken	08-05-2026	20260410 De motie is afgedaan met de Raadsbrief Evaluatie Ontwikkelingskader Horeca Utrecht en uitvoering moties rondom horeca van 27 februari met kenmerk 34083062. 6 januari 2026: In Q1 2026 volgt een raadsbrief over motie M212 Horeca 3.0. In die brief nemen we de stand van zaken van deze motie ook mee.	27-02-2026
08-05-2025	M208 Ondernemersfonds voor ondernemers, initiatievenfonds voor inwoners	Heuven, M. van (Maarten) (Partij voor de Dieren)	Economische Zaken	08-08-2025	11082026: Toelichting openbaar: 20260810 De motie is afgehandeld in de jaarlijkse raadsbrief over het Initiatievenfonds (27 mei 2026). Daarin wordt uitgelegd dat is verkend of het	11-08-2026

Lijst moties commissie Leefomgeving d.d. 10 september 2026 (inclusief voortgangsinformatie)

					mogelijk is om ondernemers te verplichten eerst een aanvraag te doen bij het Ondernemersfonds voordat zij een aanvraag doen bij het Initiatievenfonds, met als uitkomst dat het college geen aanleiding ziet om de nadere regel aan te passen.	
08-05-2025	M228 Mag de jongere ook nog plezier	Al-Saqaff, M.H.J. (Mariam) (VVD)	Economische Zaken	31-12-2025	18082026: Deze motie is afgedaan in de Raadsbrief Update uitvoering nachtvisie deel III (10-04-2026).	18-08-2026
08-05-2025	M212 Horeca 3.0 Tijd voor een Flexibel en Toekomstbestendig Kader!	Geleijns, H. (Hans) (D66)	Economische Zaken	31-12-2025	07102025: In Q1 2026 volgt een raadsbrief over motie M212 Horeca 3.0.	
08-05-2025	M192 Ook digitaal een leven lang ontwikkelen	Steeg, B. van (Bert) (CDA)	Economische Zaken	08-08-2025	20251229 Via uitvoeringsprogramma arbeidsmarkt 2027, Q1 2027 07102025: We nemen de motie mee in het uitvoeringsprogramma en informeren de raad in Q1 2026 over het uitvoeringsprogramma	
10-07-2025	M370 Energiebesparing als prioriteit bij aanpak netcongestie	Snijder, R.E.P.C. (Ruben) (Student & Starter)	Energie en Klimaat	10-10-2025	2 december 2025: Zoals vermeld in de raadsbrief Stand van zaken netcongestie november 2025 beschouwen wij met onze inspanningen voor slim stroomgebruik het eerste dictum van deze motie als afgedaan.	

Lijst moties commissie Leefomgeving d.d. 10 september 2026 (inclusief voortgangsinformatie)

					Het tweede dictum zal worden afgedaan bij vaststelling van het Warmteprogramma.	
12-12-2024	M528 Watt een kans energiecoöperaties bij alle Utrechters bekend	Snijder, R.E.P.C. (Ruben) (Student & Starter)	Energie en Klimaat	12-03-2025	23 april 2026: Zoals vermeld in de raadsbrief 'Start planproces voor Windpark Lage Weide, terinzagelegging NRD' van 19 maart jl. wordt in het planproces invulling gegeven aan deze motie. 27 januari 2025: We informeren de raad in Q2 2025 over de wijze waarop we uitvoering gaan geven aan deze motie.	
12-12-2024	M525 Winsten van windmolens voor iedereen	Zweth, R. van der (Rick) (GroenLinks/PvdA)	Energie en Klimaat	12-03-2025	23 april 2026: Zoals vermeld in de raadsbrief 'Start planproces voor Windpark Lage Weide, terinzagelegging NRD' van 19 maart jl. wordt in het planproces invulling gegeven aan deze motie. 16 februari 2026: De raad wordt hier in het voorjaar nader over geïnformeerd, bij de volgende update over wind op Lage Weide. 20 augustus 2025: Zoals vermeld in de raadsbrief 'Stand van zaken lopende projecten zon wind en geothermie' van 3 juni 2025, wordt u hierover geïnformeerd	

Lijst moties commissie Leefomgeving d.d. 10 september 2026 (inclusief voortgangsinformatie)

					bij een volgende update van wind op Lage Weide. Dit is naar verwachting in Q4 2025 27 januari 2025: We informeren de raad in Q2 2025 over de wijze waarop we uitvoering gaan geven aan deze motie.	
07-12-2023	M456 Klimaatvisie die ongelijkheid tegengaat	Heuven, M. van (Maarten) (Partij voor de Dieren)	Energie en Klimaat	07-06-2024	23 april 2026: in de raadsbrief Vrijgave ontwerpvisie Utrecht klimaatneutraal van 2 maart jl. staat beschreven hoe we in de ontwerpvisie invulling geven aan deze motie. 240212: De motie wordt in de klimaatvisie verwerkt.	
16-07-2026	M235 Nu écht inzetten op zonthermie	Kolleman, D. (Dustin) (VVD)	Energie en Netcongestie	16-10-2026		
16-07-2026	M232 Maatschappelijke gevolgen aansluitstop in beeld en voorbereid	Bergen, D. van (Derk) (ChristenUnie)	Energie en Netcongestie	16-10-2026		
09-07-2026	M177 Onderschat de schade van klimaatverandering niet	Heuven, M. van (Maarten) (Partij voor de Dieren)	Energie en Netcongestie	31-03-2027		
09-07-2026	M166 Benut maximaal landelijk geld tegen energiearmoede	Fattal, M. (Mahaar) (GroenLinks/PvdA)	Energie en Netcongestie	09-10-2026		
13-11-2025	M550 Vrije CDOKE is niet oké	Passier, C.E. (Charlotte) (Volt)	Energie en Netcongestie	01-07-2025	28 juli 2026: De motie is uitgevoerd en de raad is hierover geïnformeerd in de	13-05-2026

Lijst moties commissie Leefomgeving d.d. 10 september 2026 (inclusief voortgangsinformatie)

					raadsbrief Duurzaamheidsverslag 2025 6 februari 2026: de motie wordt verwerkt in de Voorjaarsnota	
10-07-2025	M389 KWhbeslagnorm opnemen in ruimtelijk beleid	Bos, C.H. (Cees) (Stadsbelang Utrecht)	Energie en Netcongestie	10-10-2025	28 juli 2026: De moties zijn uitgevoerd en de raad is hierover geïnformeerd in de raadsbrief Duurzaamheidsverslag 2025. 8 april 2026: De motie wordt afgedaan in de raadsbrief bij het duurzaamheidsverslag. 28 augustus 2025: We zullen de raad conform de motie over de uitvoering informeren voorafgaand aan de vaststelling van het MPR 2026. De kosten worden verwerkt in de programmabegroting 2026.	13-05-2026
12-12-2024	M524 Maak tijdelijke zonnevelden in Rijnenburg-Noord mogelijk	Vasters, J. (Joost) (D66)	Energie en Netcongestie	30-12-2025	23 juli 2026: Rijnenburg en Reijerscop maken beide onderdeel uit van de gebiedsontwikkeling Rijnenburg. Momenteel werken we aan de Uitgangspuntennotitie Rijnenburg, waarin we een integrale afweging maken van alle ambities voor het gebied waaronder de opwek van zonne-energie. We verwachten begin 2027 de Uitgangspuntennotitie voor inspraak vrij te geven. Parallel onderzoeken	

					we conform motie 2024/M524 de mogelijkheden om tijdelijke zonnevelden in het noordelijk deel van Rijnenburg te realiseren. Over de mogelijkheden hiervoor informeren wij u naar verwachting begin 2027. Dit hebben we ook aan de raad vermeld in de Raadsbrief Ontwikkelingen lopende wind- en zonprojecten. 8 april 2026: Wij werken momenteel aan de Uitgangspuntennotitie Rijnenburg, waarin we een integrale afweging maken van alle ambities voor het gebied (Rijnenburg en Reijerscop) waaronder de opwek van zonne-energie. We verwachten eind 2026 de uitgangspuntennotitie aan u voor te kunnen leggen voor vaststelling. 20 augustus 2025: Zoals vermeld in de raadsbrief 'Stand van zaken lopende projecten zon wind en geothermie' van 3 juni 2025, informeren we u naar verwachting eind 2025 over de mogelijkheden om tijdelijke zonnevelden in het noordelijk deel van Rijnenburg te realiseren.	

					27 januari 2025: We informeren de raad in Q2 2025 over de wijze waarop we uitvoering gaan geven aan deze motie.	
12-12-2024	M526 Wees zorgvuldig met cultuur-historische waarden	Stellinga, H.J.J. (Hessel) (CDA)	Energie en Netcongestie	12-03-2025	28 juli 2026: Het onderzoek neemt meer tijd in beslag dan we eerder meldden. We verwachten de resultaten nu eind 2026 te ontvangen. Zoals ook vermeld in: Raadsbrief Ontwikkelingen lopende wind- en zonprojecten. 19 februari 2026: We verwachten de raad rond de zomer te informeren over de resultaten van het verdiepende onderzoek naar cultuurhistorie op USP 20 augustus 2025: Zoals vermeld in de raadsbrief 'Stand van zaken lopende projecten zon wind en geothermie' van 3 juni 2025, wordt u naar verwachting in Q4 2025 geïnformeerd over de resultaten van het verdiepende onderzoek naar cultuurhistorie op USP 27 januari 2025: We informeren de raad in	

					Q2 2025 over de wijze waarop we uitvoering gaan geven aan deze motie.	
12-12-2024	M522 Zon in Rijnenburg	Heijne, R. (Rachel) (GroenLinks)	Energie en Netcongestie	12-03-2025	23 juli 2026: Rijnenburg en Reijerscop maken beide onderdeel uit van de gebiedsontwikkeling Rijnenburg. Momenteel werken we aan de Uitgangspuntennotitie Rijnenburg, waarin we een integrale afweging maken van alle ambities voor het gebied waaronder de opwek van zonne-energie. We verwachten begin 2027 de Uitgangspuntennotitie voor inspraak vrij te geven. Parallel onderzoeken we conform motie 2024/M524 de mogelijkheden om tijdelijke zonnevelden in het noordelijk deel van Rijnenburg te realiseren. Over de mogelijkheden hiervoor informeren wij u naar verwachting begin 2027. Dit hebben we ook aan de raad vermeld in de Raadsbrief Ontwikkelingen lopende wind- en zonprojecten 20 augustus 2025: Zoals vermeld in de raadsbrief 'Stand van zaken lopende projecten zon wind en geothermie' van 3 juni 2025, werken wij momenteel aan de Uitgangspuntennotitie Rijnenburg, waarin	

					wij een integrale afweging maken van alle ambities voor het gebied (Rijnenburg en Reijerscop) waaronder de opwek van zonne-energie. Wij verwachten eind 2026 de uitgangspuntennotitie aan u voor te kunnen leggen voor vaststelling. 27 januari 2025: We informeren de raad in Q2 2025 over de wijze waarop we uitvoering gaan geven aan deze motie.	
12-12-2024	M523 Zon in Reijerscop	Heijne, R. (Rachel) (GroenLinks)	Energie en Netcongestie	30-06-2025	23 juli 2026: Rijnenburg en Reijerscop maken beide onderdeel uit van de gebiedsontwikkeling Rijnenburg. Momenteel werken we aan de Uitgangspuntennotitie Rijnenburg, waarin we een integrale afweging maken van alle ambities voor het gebied waaronder de opwek van zonne-energie. We verwachten begin 2027 de Uitgangspuntennotitie voor inspraak vrij te geven. Parallel onderzoeken we conform motie 2024/M524 de mogelijkheden om tijdelijke zonnevelden in het noordelijk deel van Rijnenburg te realiseren. Over de mogelijkheden hiervoor informeren wij u naar verwachting begin 2027. Dit hebben we ook aan de raad vermeld in	

Lijst moties commissie Leefomgeving d.d. 10 september 2026 (inclusief voortgangsinformatie)

					de Raadsbrief Ontwikkelingen lopende wind- en zonprojecten. 20 augustus 2025: Zoals vermeld in de raadsbrief 'Stand van zaken lopende projecten zon wind en geothermie' van 3 juni 2025, werken wij momenteel aan de Uitgangspuntennotitie Rijnenburg, waarin wij een integrale afweging maken van alle ambities voor het gebied (Rijnenburg en Reijerscop) waaronder de opwek van zonne-energie. Wij verwachten eind 2026 de Uitgangspuntennotitie aan u voor te kunnen leggen voor vaststelling. 27 januari 2025: We informeren de raad in Q2 2025 over de wijze waarop we uitvoering gaan geven aan deze motie.	
29-01-2026	M20 Groene evenementen in Rijnenburg Noord	Heijne, R. (Rachel) (GroenLinks)	Evenementen	29-04-2026		
29-01-2026	M16 Plezier en leefbaarheid hand in hand bij evenementen in Rijnenburg	Broek, J van den (Job) (CDA)	Evenementen	29-04-2026		
29-01-2026	M21 Placemaking ook voor evenementen in Rijnenburg-Noord	van Vliet, D.J. (Dirk-Jan) (D66)	Evenementen	30-09-2027	19 mei 2026: dit wordt meegenomen in de Uitgangspuntennotitie Rijnenburg	

Lijst moties commissie Leefomgeving d.d. 10 september 2026 (inclusief voortgangsinformatie)

29-01-2026	M29 Verbeteren = vergroenen	Stylianou, N. (Nadia) (D66)	Groen	31-12-2026		
29-01-2026	M28 Groenstructuur in omgevingsplan	Sasbrink, A. (Anne) (Partij voor de Dieren)	Groen	29-04-2026	20260721: Deze motie wordt meegenomen in het traject voor de nieuwe Omgevingsvisie.	
29-01-2026	M26 Start zo snel mogelijk met vergroening Amerhof	Passier, C.E. (Charlotte) (Volt)	Groen	30-06-2026		
10-07-2025	M409 Doelen en ambities Utrechtse 30	Sasbrink, A. (Anne) (Partij voor de Dieren)	Groen	31-05-2026	20260527: In de raadsbrief Verzamelbrief Groen en Dierenwelzijn voorjaar 2026 bent u geïnformeerd over de laatste stand van zaken. Deze motie wordt meegenomen in het traject voor de nieuwe Omgevingsvisie.	
29-01-2026	M58 Maak thuisladen zonder eigen oprit mogelijk	Vasters, J. (Joost) (D66)	Milieu en Emissieloos Vervoer	31-12-2026		
18-12-2025	M657 Stop reclame sleepvliegtuigjes	Zwanenberg, P. (Pepijn) (LINK)	Milieu en Emissieloos Vervoer	30-06-2026	2 juni 2026: De raad is geïnformeerd over de uitvoering van deze motie in de Raadsbrief Uitvoering motie stop reclame sleepvliegtuigjes. De motie is uitgevoerd.	02-06-2026
13-11-2025	M535 Voorzorgsprincipe bij Staalslakken	Heijne, R. (Rachel) (GroenLinks)	Milieu en Emissieloos Vervoer	31-12-2026		
23-01-2025	M6 Samen op weg: Steun ondernemers richting nul emissie	Vasters, J. (Joost) (D66)	Milieu en Emissieloos Vervoer	30-06-2028		

Lijst moties commissie Leefomgeving d.d. 10 september 2026 (inclusief voortgangsinformatie)

16-07-2026	M250a Steun voor de Merwedelijn	Stam, T. (Titus) (GroenLinks/PvdA)	Mobiliteit	16-10-2026		
16-07-2026	M245 Kiezen voor Verkeersveiligheid Noordwest en Noordoost	Stam, T. (Titus) (GroenLinks/PvdA)	Mobiliteit	31-12-2026		
16-07-2026	M248 fysieke maatregelen verkeersveiligheid Tuinwijkroute	Sasbrink, A. (Anne) (Partij voor de Dieren)	Mobiliteit	16-10-2026		
16-07-2026	M249 Fix de 30km/u!	Broek, J. van den (Job) (CDA)	Mobiliteit	16-10-2026		
09-07-2026	M183a 99 procent parkeerkorting voor mantelzorgers	Sungur, M. (Mahmut) (DENK)	Mobiliteit	24-09-2026		
26-02-2026	M112 overweeg openstellen busbaan tussen Meernbrug en Regenboogbrug	Pagter, M. de (Marijn) (VVD)	Mobiliteit	26-05-2026	20260727: In de Raadsbrief Stand van zaken verbetering verkeersveiligheid Meernbrug (30 juni 2026) is een update gegeven over deze motie. We streven ernaar u hier in Q1 2027 opnieuw over te informeren.	
26-02-2026	M111 meer ruimte voor fietsers op de Meernbrug	Pagter, M. de (Marijn) (VVD)	Mobiliteit	30-08-2026	20260727: In de Raadsbrief Stand van zaken verbetering verkeersveiligheid Meernbrug (30 juni 2026) is een update gegeven over deze motie. We streven ernaar u hier in Q1 2027 opnieuw over te informeren.	

Lijst moties commissie Leefomgeving d.d. 10 september 2026 (inclusief voortgangsinformatie)

26-02-2026	M118 De raad aan zet bij kritieke infra Groot Merwede en Rijnenburg	Dekkers, F. (Fred) (GroenLinks)	Mobiliteit	30-06-2026	20260527: In de Raadsbrief Terinzagelegging Ontwerp Voorkeursbeslissing MIRT-verkenning OV en Wonen regio Utrecht (22 mei 2026) is de raad geïnformeerd over deze motie. Op 4 juni wordt een technische sessie hierover georganiseerd. Een tweede technische sessie zal na het zomerreces plaatsvinden.	
26-02-2026	M97 Pragmatisch investeren in Groene ommetjes	Steeg, B. van (Bert) (CDA)	Mobiliteit	26-05-2026		
26-02-2026	M98 Maak werk van onveilige oversteken	Steeg, B. van (Bert) (CDA)	Mobiliteit	26-05-2026		
26-02-2026	M100 Normeer onnodig hinderlijk fietsparkeren op smalle stoepen	Dekkers, F. (Fred) (GroenLinks)	Mobiliteit	26-05-2026		
26-02-2026	M99 Eerherstel Zebrapaden	Dekkers, F. (Fred) (GroenLinks)	Mobiliteit	26-05-2026		
26-02-2026	M82 Herstel Betrouwbaar OV	Stam, T. (Titus) (PvdA)	Mobiliteit	30-09-2027		
20-11-2025	M630 Eén fietsdeal voor Utrecht	Stam, T. (Titus) (PvdA)	Mobiliteit	20-02-2026	20260527: Het streven is om de raad te informeren over deze motie via de jaarlijkse voortgangsupdate Vervoersongelijkheid in Q2 2026.	
20-11-2025	M628 Veilige Tuinwijkroute meenemen in Netwerkstudie	Sasbrink, A. (Anne) (Partij voor de Dieren)	Mobiliteit	20-02-2026	20260527: Deze motie wordt meegenomen in de uitwerking van de netwerkstudie Noordpoort. Het streven is de raad hierover te informeren in de tweede helft van 2026	

Lijst moties commissie Leefomgeving d.d. 10 september 2026 (inclusief voortgangsinformatie)

17-07-2025	M427 Maak bewonersdeelinitiatieven laagdrempeliger – vanaf 3 deelnemers mogelijk	Graaf, R. van der (Rik) (ChristenUnie)	Mobiliteit	21-10-2025		
10-07-2025	M342 Ondergrondse Merwedelijn voor leefbare en toekomstbestendige stad	Vasters, J. (Joost) (D66)	Mobiliteit	31-12-2025	16 januari 2026: Op 5 januari 2026 heeft het BO MIRT 2025 plaatsgevonden. De raad is over de uitkomsten geïnformeerd op 13 januari 2026 via de Raadsbrief Uitkomsten BO MIRT 2025. Daarin wordt ook ingegaan op het voorlopig voorkeursalternatief voor de Merwedelijn. 20251119: De raad wordt hierover geïnformeerd na het BO MIRT 2025.	
12-12-2024	M534 Neem het MKB mee	Al-Saqaff, M.H.J. (Mariam) (VVD)	Mobiliteit	31-03-2025	20260527: Het streven is om de raad rond het zomerreces te informeren over deze motie. 20251119: Het streven is om de raad hierover te informeren in Q1 2026.	
07-11-2024	M414 Verbeter de ‘parkeervergunning onderwijs’	Vasters, J. (Joost) (D66)	Mobiliteit	07-02-2025	20260527: In de Raadsbrief Halfjaarlijkse update parkeren van 14 april 2026 bent u geïnformeerd over de laatste stand van zaken. Daarin staat dat we tot een structurele oplossing zijn gekomen voor het onderwijs via de parkeervergunning	14-04-2026

					maatschappelijk. Deze motie is daarmee afgehandeld. 20250916 In de Raadsbrief Halfjaarlijkse voortgangsbrief Parkeren, september 2025 van 12 september 2025 is een update gegeven over de uitvoering van deze motie. In de volgende halfjaarlijkse voortgangsbrief Parkeren informeren wij u verder over de voortgang. 20250526 In de raadsbrief stand van zaken uitvoering Parkeren van 18 april 2025 is uw raad geïnformeerd over de huidige stand van zaken rondom de uitvoering parkeren. We informeren u in het najaar in de halfjaarlijkse voortgangsbrief parkeren verder over de voortgang.	
01-04-2024	M180 Alternatief Ring Utrecht	Dekkers, F. (Fred) (GroenLinks)	Mobiliteit	01-06-2024	20260527: In het Raadsmemo Raad van State Uitspraak over tracébesluit A27-A12 Ring Utrecht van 11 maart 2026 bent u geïnformeerd over de definitieve uitspraak van de Raad van State. Op dit moment zijn we in gesprek met Rijk en regio over een passend vervolg. 20250619 De raad is voor het laatst	

					geïnformeerd over de stand van zaken via de raadsbrief Raad van State uitspraak over Tracébesluit A27/A12 Ring Utrecht van 30 april. Er volgt in het najaar weer een update over ARU/Tracébesluit. Aangezien de Raad van State slechts een tussenuitspraak heeft gedaan, is er momenteel nog geen duidelijkheid over het Tracébesluit. In het najaar verwachten we ook meer duidelijkheid te kunnen geven over het vervolgproces en de implicaties van de val van het Kabinet hierop. 20250526 Korte update in raadsbrief Raad van State uitspraak over Tracébesluit A27/A12 Ring Utrecht van 30 april. Update over ARU/ TB volgt waarschijnlijk vlak voor de zomer n.a.v. uitspraak. 20241127 update in raadsbrief weerlegging onjuistheden kamerbrief 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.	
25-04-2024	M170 Kom tot een oplossing met de politie	Graaf, R. van der (Rik) (ChristenUnie)	Mobiliteit	20-12-2024	20260527: In de Raadsbrief Halfjaarlijkse update parkeren van 14 april 2026 bent u geïnformeerd over de laatste stand van zaken. Daarin staat dat we tot een structurele oplossing zijn gekomen met de politie. Wij informeren u via de halfjaarlijkse voortgangsbrief Parkeren op het moment dat invoering van betaald parkeren in de nabijheid van een politiebureau aan de orde is 20250916 In de Raadsbrief Halfjaarlijkse voortgangsbrief Parkeren, september 2025 van 12 september 2025 is een update gegeven over de uitvoering van deze motie. In de volgende halfjaarlijkse voortgangsbrief Parkeren informeren wij u verder over de voortgang. 20250526 In de raadsbrief stand van zaken uitvoering Parkeren van 18 april 2025 is uw raad geïnformeerd over de huidige stand van zaken rondom de uitvoering parkeren. We informeren u in het najaar in de halfjaarlijkse voortgangsbrief parkeren	

Lijst moties commissie Leefomgeving d.d. 10 september 2026 (inclusief voortgangsinformatie)

					verder over de voortgang. 240910 Wordt opgenomen in plan invoeren betaald parkeren (begin 2025).	
09-07-2026	M174 Red de Egel en de Mus, behoud de struik	Sasbrink, A. (Anne) (Partij voor de Dieren)	Openbare ruimte	31-03-2027		
09-07-2026	M164 Van afval naar groen	Vintges, J. (Jelle) (VVD)	Openbare ruimte	09-07-2027		
26-02-2026	M122 stop onderzoek naar andere rioolheffing	Ramaker, M.F. (Margreet) (VVD) Pagter, M. de (Marijn) (VVD)	Openbare ruimte	26-05-2026		
18-12-2025	M724a Versterk de natuur bij het Merwedekanaal	Sasbrink, A. (Anne) (Partij voor de Dieren)	Openbare ruimte	18-03-2026		
18-12-2025	M723 Inclusief Spelen	Vermeulen, M.W.C. (Maartje) (GroenLinks)	Openbare ruimte	18-03-2026		
18-12-2025	M721 Vies Worden Mag: (meer) Stoere Speelplekken voor Echte Avonturen!	Geleijns, H. (Hans) (D66)	Openbare ruimte	18-03-2026		
18-12-2025	M725 Merwedekanaal zwart op wit	Zwanenberg, P. (Pepijn) (LINK)	Openbare ruimte	18-03-2026		
20-11-2025	M594 Hogere ambities voor de levensduur van groen	Sasbrink, A. (Anne) (Partij voor de Dieren)	Openbare ruimte	20-02-2026		
17-07-2025	M487 Jaarlijkse evaluatie met omwonenden	Graaf, R. van der (Rik) (ChristenUnie)	Openbare ruimte	17-10-2025		

Lijst moties commissie Leefomgeving d.d. 10 september 2026 (inclusief voortgangsinformatie)

17-07-2025	M476 Ook landschappelijke en cultuurhistorische bomen herplanten naar ecologische waarde	Sasbrink, A. (Anne) (Partij voor de Dieren)	Openbare ruimte	31-12-2026	21 april 2026: tijdens de commissie Leefomgeving van 16 april 2026 heeft wethouder Maatoug toegelicht dat er aan een aanpassing van de beleidsregel wordt gewerkt. De planning daarvoor is het vierde kwartaal van 2026	
17-07-2025	M472 Moet alle groen langs de BInG?	Dijkstra, G.J. (Gert) (EenUtrecht)	Openbare ruimte		21 april 2026: Omdat de pilot nog loopt, kunnen we nog niet informeren over een nieuwe werkwijze. De pilot betreft namelijk de aanleg van groen en in de evaluatie nemen we ook de resultaten op langere termijn mee van die aanleg: slaat het groen goed aan, is het groen goed te beheren? Hierdoor is de evaluatie niet eerder dan eind 2026 gereed. We informeren de Raad in Q1 2027	
08-05-2025	M185 Weer fossiele reclame via de APV	Heuven, M. van (Maarten) (Partij voor de Dieren)	Openbare ruimte			
27-03-2025	M181 Laat waterscouts niet de dupe worden van dit verbod	Pagter, M. de (Marijn) (VVD)	Openbare ruimte	27-06-2025	16/7/2026: Beleidsveld aangepast van Markten en Havens naar Openbare Ruimte. 12/9/2025: We informeren u over de invulling van deze motie tezamen met de evaluatie van de regel m.b.t. het maximaal aantal personen per vaartuig. Deze	

Lijst moties commissie Leefomgeving d.d. 10 september 2026 (inclusief voortgangsinformatie)

					raadsbrief sturen we naar verwachting in Q1 2026 aan de raad.	
14-11-2024	M489 Goed verantwoorden begint bij goede indicatoren	Passier, C.E. (Charlotte) (Volt)	Openbare ruimte	31-08-2025	20260716: Beleidsveld aangepast van Markten en Havens naar Openbare Ruimte. 20251029: Naar verwachting wordt de Raad in Q1 2026 via een brief geïnformeerd over de uitvoering van de beleidsnota Stadswater.	
07-12-2023	M457 Doorgaan met onderzoek zwemlocaties	Stylianou, N. (Nadia) (D66)	Openbare ruimte	07-03-2024	20260716: Beleidsveld aangepast van Markten en Havens naar Openbare Ruimte	
02-11-2023	M354 Laat de steigerdoeken een springplank zijn	Oudejans, A.T. (Annemarijn) (Student&Starter)	Openbare ruimte	30-06-2024	28 maart 2025: Met het versturen van de raadsbrief Reclametoezeggingen en moties kan de motie worden afgedaan.	
02-11-2023	M352 Vleesreclames uit de openbare ruimte	Heuven, M. van (Maarten) (Partij voor de Dieren)	Openbare ruimte	02-11-2024	28 maart 2025: Met het versturen van de raadsbrief Reclametoezeggingen en moties kan de motie worden afgedaan.	
02-11-2023	M351 Alcoholreclames uit de openbare ruimte	Heuven, M. van (Maarten) (Partij voor de Dieren)	Openbare ruimte	02-11-2024	28 maart 2025: Met het versturen van de raadsbrief Reclametoezeggingen en moties kan de motie worden afgedaan.	
02-11-2023	M344 Uitfaseren lichtmastreclame	Claasen, F. (Fred) (GroenLinks)	Openbare ruimte	02-11-2024	28 maart 2025: Met het versturen van de raadsbrief Reclametoezeggingen en moties kan de motie worden afgedaan.	
02-11-2023	M353 Verban gokreclames	Zweth, R. van der (Rick) (PvdA)	Openbare ruimte	02-11-2024	28 maart 2025: Met het versturen van de raadsbrief Reclametoezeggingen en moties kan de motie worden afgedaan.	

Lijst moties commissie Leefomgeving d.d. 10 september 2026 (inclusief voortgangsinformatie)

Lijst toezeggingen Leefomgeving d.d. 10 september 2026 (inclusief voortgangsinformatie)

ID	Agendapunt	Toezegging	Beleidsveld	Deadline	Stand van zaken openbaar	Datum afdoening
1193	Begrotingscyclus 18-06-2026 2. Raadsvoorstel Jaarstukken 2025	Er komt brief over aanpak bijplaatsingen en herijking van de aanpak Q4 2026.	Circulaire Economie	31-12-2026		
1133	Commissie Energie(transitie), Duurzaamheid, Vastgoed en Wonen (2022-2026) 05-02-2026 8. Raadsvoorstel Wijzigen Afvalstoffenverordening	Publieksvriendelijke kaart wordt overwogen en wordt over teruggekoppeld in Q2 2026.	Circulaire Economie	30-06-2026		
971	Vragenuur 15-05-2025 MV.2. Ontspuldagen in Utrecht - Julia Kleinrensink (GroenLinks), Pepijn Zwanenberg (groep Zwanenberg), David Bosch (UtrechtNu!), Charlotte Passier (Volt)	De wethouder zegt toe gesprekken te zullen voeren met de Ontspulknul over mogelijke vormen van samenwerking met de gemeente en zal de raad over de uitkomsten hiervan schriftelijk informeren in een raadsbrief in Q3 2025.	Circulaire Economie	30-09-2025	Update 12/9/2025: We verwachten de raad hier in Q4 2025 via een brief over te informeren.	
204	Gemeenteraad 10-11-2022 6. Raadsvoorstel Programmabegroting 2023-2026	M315 GFT-inzameling in de gehele gemeente	Circulaire Economie	31-03-2023	20260317: De raad heeft op 25 november 2025 via de raadsbrief Raadsbrief Diverse onderwerpen afval een korte update ontvangen over de uitbreiding van de gfe+t inzameling.	

					20250410: Het afronden van het technisch ontwerp van de GFE cocon kostte meer tijd dan verwacht. De aanbesteding hiervoor loopt en deze wordt naar verwachting in november 2025 afgerond. Het streven is om de raad in Q4 2025 over de voortgang van de GFE+T inzameling te informeren. 20240426: De raad is geïnformeerd over de voortgang met de raadsbrief Voortgang Gemeentebrede inzameling groente, fruit, etensresten en tuinafval (gfet+t) van 2-4-2024. Daarin heeft het college toegezegd om de raad uiterlijk in Q1 2025 weer te informeren over de uitbreiding van gfe inzameling. 20231130: De voorbereidingen voor de aanbesteding van GFE cocons is gestart. We hebben meer tijd nodig om voldoende informatie te verzamelen om u te informeren over de voortgang op het GFT-dossier. We streven naar versturen van een raadsbrief in januari 2024. 20230620: De raad is hierover op 20 juni 2023 geïnformeerd met de Raadsbrief Voortgang Gemeentebrede inzameling Gft. Hierin is toegezegd om in het najaar van 2023 nader terug te komen op	

Lijst toezeggingen Leefomgeving d.d. 10 september 2026 (inclusief voortgangsinformatie)

					de voorbereiding van inzameling door middel van Cocons.	
1092	Begrotingscyclus 30-10-2025 2. Programmabegroting 2026	In volgend bestuurlijk overleg met Koninklijke Horeca Nederland te spreken over het uitfaseren van fois gras met Q1 2026 dan meer info naar de raad.	Economische Zaken	31-03-2026	20260818 Deze toezegging is afgedaan in de Raadsbrief Evaluatie Ontwikkelingskader Horeca Utrecht en uitvoering moties rondom horeca.	26-02-2026
1043	Commissie Volksgezondheid, Onderwijs, Werk en Economie (2022-2026) 18-09-2025 7. Raadsvoorstel Beleidsnota Werklocaties 2035	Het college informeert de raad in het uitvoeringsprogramma over de beleidsnota Werklocaties, over de nulmetingen (waarschijnlijk niet meer 2025 maar 2026)	Economische Zaken	31-01-2026	20260106: Dit wordt opgenomen in het Uitvoeringsprogramma Werklocaties dat volgt in Q4 2026.	
1042	Commissie Volksgezondheid, Onderwijs, Werk en Economie (2022-2026) 18-09-2025 7. Raadsvoorstel Beleidsnota Werklocaties 2035	Het college komt in 2026 i.h.k.v. de Nota arbeidsmarkt terug op uitgebreider terug op Sturen op goed werk.	Economische Zaken	31-03-2026	Deze toezegging is afgedaan in de Raadsbrief EU-arbeidsmigranten en arbeidsmarkt van 9 april 2026 met kenmerk 34127754	24-06-2026
1041	Commissie Volksgezondheid, Onderwijs, Werk en	De wethouder gaat in gesprek met het Ondernemersfonds Utrecht over de wijkeconomie en	Economische Zaken	30-06-2026	20260828: Deze toezegging is afgehandeld in de Raadsbrief 'Beantwoording toezeggingen Ondernemersfonds Utrecht' (07-04-2026).	07-04-2026

Lijst toezeggingen Leefomgeving d.d. 10 september 2026 (inclusief voortgangsinformatie)

	Economie (2022-2026) 18-09-2025 7. Raadsvoorstel Beleidsnota Werklocaties 2035	komt daar Q2 2026 bij de raad op terug.			20260106: De planning is nog steeds om hier Q2 2026 bij de raad op terug te komen.	
1034	Gemeenteraad 08-05-2025 18. Afrondende besluitvorming na debat over Ondernemersfonds Utrecht	Wethouder Schilderman gaat met het Ondernemersfonds Utrecht in gesprek of kleine trekkingsgebieden met grote ambities ook mee kunnen doen en komt hierop terug in de volgende evaluatie.	Economische Zaken	31-12-2025	20251124: De volgende evaluatie van het OfU staat gepland voor 2027. Wanneer deze is afgerond, informeren wij de raad over deze toezegging.	
1030	Gemeenteraad 08-05-2025 12. Raadsvoorstel Beleidsnota Arbeidsmarkt	Wethouder Schilderman zal in het Uitvoeringsplan dat volgend jaar komt verder ingaan op de gemeentelijke inzet en de resultaten die geboekt worden.	Economische Zaken	31-12-2026	20260624 Deze toezegging is afgedaan in de Raadsbrief EU-arbeidsmigranten en arbeidsmarkt van 9 april 2026 met kenmerk 34127754	24-06-2026
988	Commissie Veiligheid, Bestuur en Financiën (2022-2026) 19-06-2025 2. Raadsvoorstel Jaarstukken 2024	Het college informeert de raad binnen een jaar over hoe het staat met de ROM en hoe het college volgende stappen t.a.v. de ROM ziet.	Economische Zaken	15-06-2026	20260106: In 2026 werkt de ROM aan haar nieuwe meerjarenstrategie 2027-2030. De raad wordt in de gelegenheid gesteld om bij te dragen aan de reactie van de gemeente Utrecht op de conceptversie, zoals is gecommuniceerd in de raadsbrief van december 2025 over de nieuwe bestuursovereenkomst ROM. Verder blijven wij de raad informeren over de laatste	

Lijst toezeggingen Leefomgeving d.d. 10 september 2026 (inclusief voortgangsinformatie)

					stand van zaken t.a.v. de ROM middels de jaarlijkse raadsbrieven bij het Jaarplan en Jaarverslag.	
975	Commissie Volksgezondheid, Onderwijs, Werk en Economie (2022-2026) 22-05-2025 7. Situatie arbeidsmigranten in Utrecht	In Q1 2026 komt er een brief over gecoördineerde aanpak, hierin komt ook de samenwerking met de vakbonden, het contact met de arbeidsinspectie over samenwerking en verbeterde digi-D registratie terug. De toezegging van wethouder Schilderman komt in dezelfde brief terug: Deze brief gaat ook over het international business center. Het college komt hierin terug op een aantal andere zaken, op het zicht dat het college hier nu al op heeft en wat bv Work in NL is.	Economische Zaken	30-03-2026	Via Raadsbrief arbeidsmarkt, Q1 2026.	
972	Vragenuur 15-05-2025 MV.4. Utrecht toevluchtsoord wetenschappers -	De wethouder zegt toe om bij bijv. de raadsbrief Arbeidsmonitor de raad schriftelijk te informeren over de vraag in hoeverre het is gelukt	Economische Zaken	21-08-2025	20251229 De planning is nog steeds om de raad hier Q2 2026 over te informeren 20251007- We informeren de raad hierover via de Utrecht Monitor in Q2 2026.	

Lijst toezeggingen Leefomgeving d.d. 10 september 2026 (inclusief voortgangsinformatie)

	Maarten Koning, Gijs Toussaint (D66)	internationale wetenschappers en kenniswerkers naar Utrecht.				
964	Commissie Volksgezondheid, Onderwijs, Werk en Economie (2022-2026) 10-04-2025 6. Raadsvoorstel Beleidsnota Arbeidsmarkt	In de jaarlijkse voortgangsbrief over de beleidsnota arbeidsmarkbeleid komt het college terug op (Q2 2026): oHoe de uitvoering van deze nota zoveel mogelijk integraal wordt aangepakt. oEen MBO traineeship in de regio. oDe uitkomsten van gesprekken over een netwerk vanuit het MKB op de arbeidsmarkt.	Economische Zaken	30-06-2026	20260609 de toezegging is uitgevoerd en de raad is hierover geïnformeerd via de raadsbrief EU-Arbeidsmigranten en Arbeidsmarkt. https://utrecht.bestuurlijkeinformatie.nl/Reports/Item/a81fb9e8-0bcf-4b70-a79e-1c4586dd4429 20251229 Via Raadsbrief arbeidsmarkt, Q1 2026.	09-06-2026
930	Commissie Volksgezondheid, Onderwijs, Werk en Economie (2022-2026) 13-03-2025 7. Utrechtse horeca	In de horecabrief van 2026 (die net wel/net niet meer in deze raad komt) gaat het college in op: 1)het te voeren gesprek over het functioneren van Nix18 en de stichting die hiervoor vanuit horeca is opgezet. 2)De veggieweek 3)Het functioneren van het horecaloket.	Economische Zaken	30-03-2026	20251124: In Q1 2026 volgt een raadsbrief over motie M212 Horeca 3.0. In die brief nemen we de afdoening van deze motie ook mee.	

Lijst toezeggingen Leefomgeving d.d. 10 september 2026 (inclusief voortgangsinformatie)

771	Commissie Volksgezondheid, Onderwijs, Werk en Economie (2022-2026) 14-03-2024 8. Raadsbrief evaluatieonderzoek Ondernemersfonds Utrecht 2023	De raad ontvangt in Q4 2024 een brief waarin o.m. terugkomt, de uitkomsten van het gesprek met het Ondernemersfonds Utrecht (OfU) over 1) diversiteit en hoe dit verder bevorderd kan worden 2) bekendheid van en aangedragen mogelijkheden voor communiceren 3) onderbenut budget 4) stadsbrede initiatieven 5) mogelijkheden voor het lokaal besteden van geld 6) capaciteit van OfU 7) de Raad van Advies. In de brief komt de wethouder ook terug op de mogelijkheid om informatie over het OfU op te nemen in de brief van BghU en op hoe andere gemeenten bij hun fondsen bepaalde gegevens ter beschikking stellen waar Utrecht dat nog niet doet.	Economische Zaken	31-12-2024	2026-08-10 Deze toezegging is reeds ingevuld in de Raadsbrief Beantwoording toezegging Ondernemersfonds Utrecht van 24 januari 2025.	24-01-2025
732	Gemeenteraad 06-06-2024 22. Raadsvoorstel Uitgangspuntennotitie Beleidsnota	M239 Samenwerking Lage Weide en mbo	Economische Zaken	31-03-2025	20251007: We nemen dit op in de Omgevingsvisie Lage Weide die in Q1 2026 wordt aangeboden aan de raad.	

Lijst toezeggingen Leefomgeving d.d. 10 september 2026 (inclusief voortgangsinformatie)

	(deel)Omgevingsvisie Lage Weide					
1171	Commissie Leefomgeving 04-06-2026 4. Raadsbrief Impactanalyse aansluitstop	Er komt een update over de publiekscampagne in de eerstvolgende netcongestiebrief.	Energie en Klimaat	04-09-2026		
1162	Gemeenteraad 26-02-2026 12. Raadsvoorstel Pauzering Overvecht Noord aardgasvrij Regeling risicovolle projecten	Wethouder Maatoug zegt toe de raad te informeren over de voortgang en mogelijke overname van bestaande warmtenetten en de raad, indien mogelijk, uiterlijk Q4 2026 te informeren	Energie en Klimaat	18-12-2026		
1140	Commissie Leefomgeving 16-04-2026 8. Raadsbrief Start planproces voor Windpark Lage Weide	Uiterlijk Q2 2027 wordt de MER gedeeld met de raad.	Energie en Klimaat	30-06-2027		
1139	Commissie Leefomgeving 16-04-2026 8. Raadsbrief Start planproces voor Windpark Lage Weide	College zegt toe dat er een begrijpelijke publiekssamenvatting met praatpaal komt, bewonersavonden met resultaten MER, en specifieke sessies te hebben met bewoners over geluid en slagschaduw.	Energie en Klimaat	16-07-2026		

Lijst toezeggingen Leefomgeving d.d. 10 september 2026 (inclusief voortgangsinformatie)

1110	Commissie Energie(transitie), Duurzaamheid, Vastgoed en Wonen (2022-2026) 15-01-2026 9. Huurders in de knel door kosten van zonnepanelen	Wethouder Maatoug zegt toe dat in de herijking Q2 Q3 wordt opgenomen hoe om te gaan met particuliere verhuurders	Energie en Klimaat	30-09-2026	20260407: Dit wordt meegenomen in de herijking van het uitvoeringsprogramma.	
1084	Begrotingscyclus 30-10-2025 2. Programmabegroting 2026	De raad ontvangt in Q2 2026 een kaart waarop de elektriciteitsstations van Utrecht zijn aangegeven	Energie en Klimaat	30-06-2026		
1049	Commissie Energie(transitie), Duurzaamheid, Vastgoed en Wonen (2022-2026) 18-09-2025 8. Raadsvoorstel Herijking Regionale Energiestrategie (RES)	Raadsbrief uiterlijk Q2 2026 over voortgang RES waarin stand van zaken biodiversiteit en uitkomsten gesprekken in de regio worden meegenomen. Wordt kleine initiatieven zon op daken voor zover bekend meegenomen. Voortgang geïntegreerde energiesystemen en samenhang Standaardisatie in uitgangspunten.	Energie en Klimaat	30-06-2026	20260407: De toezegging wordt verwerkt in de voortgangsbrief over opwekprojecten, die conform toezegging gepland staat voor Q2 2026.	
759	Gemeenteraad 11-07-2024 7. Raadsvoorstel Jaarstukken 2023	M327 Doorkijk bij de jaarstukken naar de klimaatdoelstellingen voor 2030 en 2050	Energie en Klimaat	31-05-2025	20260407: In de raadsbrief Vrijgave ontwerpvisie Utrecht klimaatneutraal staat beschreven hoe we in de ontwerpvisie invulling geven aan deze motie.	

Lijst toezeggingen Leefomgeving d.d. 10 september 2026 (inclusief voortgangsinformatie)

590	Gemeenteraad 07-12-2023 25. Raadsvoorstel Startnotitie Klimaatvisie	M444 Utrecht pioniert in onderzoek naar scope 3 emissies	Energie en Klimaat	07-06-2024	20260407: In de raadsbrief Vrijgave ontwerpvisie Utrecht klimaatneutraal staat beschreven hoe we in de ontwerpvisie invulling geven aan deze motie.	
556	Gemeenteraad 09-11-2023 5. Raadsvoorstel Programmabegroting 2024	M419 Ook in de P&C-cyclus sturen op klimaat- en duurzaamheidsdoelstellingen	Energie en Klimaat	09-05-2024	20260423: In de raadsbrief Vrijgave ontwerpvisie Utrecht klimaatneutraal staat beschreven hoe we in de ontwerpvisie invulling geven aan deze toezegging.	
34	Gemeenteraad 17-12-2020 3. Ingekomen stukken	Raadsbrief Voortgang Overvecht-Noord aardgasvrij. De in de brief genoemde toezegging wordt toegevoegd aan toezegging 20/T336 in de lijst van toezeggingen: De raad ontvangt eind 2021 het wijkuitvoeringsplan voor de energietransitie in Overvecht-Noord.	Energie en Klimaat	30-09-2020	20260416: Het aardgasvrij maken van Overvecht-Noord is voorlopig niet aan de orde. We volgen daarin de Beleidsnota Warmte.	
33	Gemeenteraad 17-12-2020 3. Ingekomen stukken	Raadsbrief Toelichting 3,75 miljoen voor Overvecht-Noord. De raad ontvangt in het 3e kwartaal 2021 de uitkomsten van deelonderzoeken om tot een sluitende businesscase te komen voor diverse alternatieve warmteoplossingen in Overvecht-Noord.	Energie en Klimaat	30-09-2022	20260416: Het aardgasvrij maken van Overvecht-Noord is voorlopig niet aan de orde. We volgen daarin de Beleidsnota Warmte.	

Lijst toezeggingen Leefomgeving d.d. 10 september 2026 (inclusief voortgangsinformatie)

21	Gemeenteraad 17-09-2020 3. Ingekomen stukken	Het Wijkuitvoeringsplan (WUP) voor Overvecht Noord zal in concept en op hoofdlijnen naar verwachting eind 2021 gereed zijn.	Energie en Klimaat	30-09-2022	20260416: Het aardgasvrij maken van Overvecht-Noord is voorlopig niet aan de orde. We volgen daarin de Beleidsnota Warmte.	
8	Gemeenteraad 21-11-2019 3. Ingekomen stukken	In december 2020 raadsvoorstel over de mogelijke besluitvormingstrajecten bij aardgasvrij maken van Overvecht-Noord, met specifieke rollen en taken van de raad daarin.	Energie en Klimaat	30-09-2022	20260416: Het aardgasvrij maken van Overvecht-Noord is voorlopig niet aan de orde. We volgen daarin de Beleidsnota Warmte.	
1108	Commissie Volksgezondheid, Onderwijs, Werk en Economie (2022-2026) 15-01-2026 7. Raadsvoorstel Zoekproces grote locatie voor evenementen	De wethouder gaat met buurgemeenten in gesprek over de aantallen op de bestaande locaties en informeert de raad bij de uitgangspuntennotitie Rijnenburg Noord over de uitkomsten hiervan (medio 2026)	Evenementen	01-07-2026		
1197	Begrotingscyclus 18-06-2026 2. Raadsvoorstel Jaarstukken 2025	In Q4 komt er een raadsbrief over hoe het college uitvoering geeft aan de aanbevelingen van de Rekenkamer en daarin worden de uitkomsten van de verkenning naar mogelijkheden voor	Groen	31-12-2026		

		structurele externe financiering van Groen meegenomen.				
1196	Begrotingscyclus 18-06-2026 2. Raadsvoorstel Jaarstukken 2025	Voor zomer 2026 komt er een raadsbrief over een verkenning naar de Groennorm.	Groen	17-07-2026		
1180	Vragenuur 04-06-2026 MV.2. Gaat Utrecht ook insectvriendelijke bermen in kaart brengen? - Anne Sasbrink en Jan Baijens (Partij voor de Dieren)	De wethouder zegt toe om in Q4 2026 de raad in de Verzamel-raadsbrief Groen en Dierenwelzijn de uitkomst van onderzoek deelname project Bermscouts mee te nemen en de mogelijkheid van een 0-meting ecologische kwaliteit insecten.	Groen	31-12-2026		
1156	Gemeenteraad 29-01-2026 23. Afrondende besluitvorming na debat over Versnellingsaanpak Groene Schaalsprong; Schriftelijke vragen Vergroening van de Amerhof	Wethouder Voortman zegt toe te onderzoeken hoe en waar zaaiingen kunnen worden aangeplant in de Utrechtse openbare ruimte en hierbij mee te wegen wat de extra beheerkosten zijn en de risico's die daarbij kunnen ontstaan en de raad hierover in de eerstvolgende brief over Groen en dierenwelzijn te informeren.	Groen	30-09-2026		

Lijst toezeggingen Leefomgeving d.d. 10 september 2026 (inclusief voortgangsinformatie)

1130	Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte (2022-2026) 11-12-2025 11. Raadsbrief Versnellingsaanpak Groene Schaalsprong; Schriftelijke vragen Vergroening van de Amerhof	In Q2 2026 komt het college in een raadsbrief terug op het idee dat mensen suggesties kunnen doen voor plekken voor extra groen, en hoe we dit idee op kunnen nemen op de 'menukaart' op de website	Groen	30-06-2026	20260617: een update volgt in de verzamelbrief groen en dierenwelzijn na de zomer van 2026	
1128	Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte (2022-2026) 11-12-2025 11. Raadsbrief Versnellingsaanpak Groene Schaalsprong; Schriftelijke vragen Vergroening van de Amerhof	Het college komt in de loop van 2026 met een raadsbrief over de uitkomsten van een verkenning naar een gemeentelijke groennorm en verschillende varianten hiervoor	Groen	31-03-2026	2026-07-14 De raadsbrief zal volgen in Q4 2026. 2026-04-20 Het college verwacht voor zomerreces hierover de raad schriftelijk te informeren.	
954	Gemeenteraad 27-03-2025 25. Raadsvoorstel Wijziging Havenverordening Utrecht, maximaal aantal personen per vaartuig	M182 Evaluatie maximaal aantal personen per vaartuig	Markten en havens	27-06-2025	12/9/2025: Naar verwachting informeren wij u in Q1 2026 d.m.v. een raadsbrief over de evaluatie.	
951	Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare	College komt in Q1 2026 met een raadsbrief waarin de gewijzigde	Markten en havens	31-03-2026		

	Ruimte (2022-2026) 20-03-2025 7. Raadsvoorstel Wijziging Havenverordening Utrecht, maximaal aantal personen per vaartuig	havenverordening, inclusief het maatwerk dat hiermee mogelijk wordt gemaakt, wordt geëvalueerd.				
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.	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	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 besluitvorming Stadswater	M459 Richtlijnen onderzoek zwemwater	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.	
1164	Commissie Leefomgeving 28-05-2026 11. Parkeren in garages en P+R-beleid	In Q4 2026 ontvangt de raad een raadsbrief met de uitvoeringsstrategie verbeterpunten parkeren en P+R-beleid. A.Ontwikkelingen rond fietsparkeren worden hierin	Milieu en Emissieloos Vervoer	31-12-2026		

		meegenomen. B.Er wordt een ruwe prognose opgenomen van de gevolgen van versnelling van extra parkeerplaatsen in de binnenstad. C.Er wordt een ruwe inschatting opgenomen van de gevolgen van omzetting van betaald parkeren naar vergunningparkeren. D.De stand van zaken van deelvervoer wordt meegenomen. E.Gehandicaptenparkeren wordt meegenomen. F.Inzicht in de bezettingscijfers van parkeergarages wordt verstrekt.				
1163	Commissie Leefomgeving 28-05-2026 9. Opschorten invoeringsdatum nieuwe regels toegangsbeleid goederenvervoer binnenstad	In oktober 2026 ontvangt de raad een raadsbrief met een update over gesprekken met ondernemers over onder andere knelpunten bij de invoering van het toegangsbeleid en over de uitkomsten van het onderzoek naar het werfgebied.	Milieu en Emissieloos Vervoer	31-10-2026		

Lijst toezeggingen Leefomgeving d.d. 10 september 2026 (inclusief voortgangsinformatie)

1115	Commissie Energie(transitie), Duurzaamheid, Vastgoed en Wonen (2022-2026) 15-01-2026 14. Toegangsbeleid stadslogistiek Binnenstad	Toezegging om te kijken waar er harmonisatie als het kan plaatsvinden over ontheffingen landelijk en raad wordt daarover geïnformeerd door raadsbrief voor de zomer 2026.	Milieu en Emissieloos Vervoer	17-07-2026		
1114	Commissie Energie(transitie), Duurzaamheid, Vastgoed en Wonen (2022-2026) 15-01-2026 13. Thuisladen zonder oprit mogelijk maken	College gaat uitzoeken of lantaarnpalen een mogelijkheid zijn om in te zetten als laadpalen en stuurt brief naar raad in Q3 2026.	Milieu en Emissieloos Vervoer	30-09-2026		
1113	Commissie Energie(transitie), Duurzaamheid, Vastgoed en Wonen (2022-2026) 15-01-2026 13. Thuisladen zonder oprit mogelijk maken	College zegt toe dat ze gaan uitzoeken of eigen stroom gebruik op openbare laadpalen mogelijk is en stuurt brief Q3 2026.	Milieu en Emissieloos Vervoer	30-09-2026		
1091	Begrotingscyclus 30-10-2025 2. Programmabegroting 2026	In Q2 volgt een nadere informatie over de warmte/koudeopslag	Milieu en Emissieloos Vervoer	30-06-2026		

Lijst toezeggingen Leefomgeving d.d. 10 september 2026 (inclusief voortgangsinformatie)

607	Commissie Energie(transitie), Duurzaamheid, Vastgoed en Wonen (2022-2026) 21-12-2023 8. Raadsvoorstel Beleidsnota geluid en trillingen	In Q1 2024 volgt een raadsbrief inzake geluidsbestand laten aansluiten op dieren.	Milieu en Emissieloos Vervoer	31-03-2024	-20250715: Het uitvoeringsprogramma is vertraagd, omdat er meer tijd nodig is om tot een goede vorm te komen. Er worden verschillende eisen gesteld aan de vorm. Dit goed samenbrengen kost meer tijd en capaciteit dan verwacht. U ontvangt het uitvoeringsprogramma uiterlijk Q4 2025. - 20250305: Het komt terug in het uitvoeringsprogramma geluid dat u in Q2 2025 ontvangt. - 20240912 Dit is weerbarstige materie waar we toch ook een beetje het wiel uitvinden, informatie is niet makkelijk voor handen. We zijn hiermee bezig en zullen u hopelijk nog dit jaar, of anders begin q1 2025 een update sturen. - 20240513 Er wordt een onderzoek uitgevoerd, wanneer dit precies wordt afgerond volgt later.	
1192	Begrotingscyclus 18-06-2026 2. Raadsvoorstel Jaarstukken 2025	Er komt in Q4 2026 een raadsbrief met een update over project Maliebaan.	Mobiliteit	31-12-2026		
1169	Commissie Leefomgeving 04-06-2026 3. Verbeteren Verkeersveiligheid	Het beoordelingskader wordt uiterlijk Q4 2026 via een raadsbrief aan de raad toegezonden.	Mobiliteit	31-12-2026		

	Draaiweg en David van Mollemstraat					
1168	Commissie Leefomgeving 04-06-2026 3. Verbeteren Verkeersveiligheid Draaiweg en David van Mollemstraat	Een uitgebreider overzicht van straten in de 30 km/u-categorie wordt opgenomen in de eerstvolgende verkeersveiligheidsbrief.	Mobiliteit	04-09-2026		
1167	Commissie Leefomgeving 04-06-2026 3. Verbeteren Verkeersveiligheid Draaiweg en David van Mollemstraat	Het college maakt de gevolgen van wijzigingen aan het tracé inzichtelijk via een raadsbrief uiterlijk Q4 2026.	Mobiliteit	31-12-2026		
1166	Commissie Leefomgeving 04-06-2026 3. Verbeteren Verkeersveiligheid Draaiweg en David van Mollemstraat	In Q2 2027 wordt een raadsvoorstel aan de raad voorgelegd.	Mobiliteit	30-06-2027		
1165	Commissie Leefomgeving 04-06-2026 3. Verbeteren Verkeersveiligheid Draaiweg en David van Mollemstraat	In Q3 2026 worden de voorkeursvarianten uitgewerkt en aan de raad aangeboden.	Mobiliteit	30-09-2026		

Lijst toezeggingen Leefomgeving d.d. 10 september 2026 (inclusief voortgangsinformatie)

1143	Vragenuur 07-05-2026 MV.2. Geen parkeervergunning voor (sociale) huurders? - Job van den Broek (CDA), David Bosch (UtrechtNu!), Yvonne Hessel (UtrechtSolidair), Richard Nijhoff (VVD), Robert Biever (Stadsbelang Utrecht) en Mika Raterman (JA21)	Wethouder Maatoug zegt toe in de eerstvolgende kwartaalbrief aan de raad de huidige gemeentelijke praktijk uit te leggen en de mogelijkheden voor toekomstig beleid te schetsen in gevallen waarin bewoners van een appartementencomplex geen parkeervergunning kunnen aanvragen maar ook geen recht hebben op de parkeervergunning in hun gebouw zoals aan de hand is bij complex 'Het Water' aan de Reitdiepstraat.	Mobiliteit	07-08-2026		
1124	Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte (2022-2026) 22-01-2026 9. Verkeersveiligheid op en rond de Meernbrug	In Q2 komt het college met informatie over de 30 km/h drempels	Mobiliteit	30-06-2026	20260727: In de Raadsbrief Stand van zaken verbetering verkeersveiligheid Meernbrug (30 juni 2026) is een update gegeven over deze toezegging. We streven ernaar u hier in Q1 2027 opnieuw over te informeren.	
1123	Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte (2022-2026) 22-01-2026 9. Verkeersveiligheid op en rond de Meernbrug	Het college komt met een raadsbrief of memo over de "variant De Pagter" in Q2 2026	Mobiliteit	30-06-2026	20260527: deze toezegging is afgehandeld via het Raadsmemo Toezegging variant De Pagter Meernbrug (21 april 2026).	21-04-2026

Lijst toezeggingen Leefomgeving d.d. 10 september 2026 (inclusief voortgangsinformatie)

1122	Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte (2022-2026) 22-01-2026 8. Raadsbrief Wijziging uitvoeringsprogramma 30 km en wijziging in haltenetwerk fietsroute om de Noord	Het college rapporteert in voortgangsrapportage duurzame mobiliteit over de risicovolle kruispunten en over voortgang 30 km/h (Q1 2027)	Mobiliteit	31-03-2027		
1055	Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte (2022-2026) 25-09-2025 9. Raadsbrief Voortgang Uitvoeringsprogramma Vervoersongelijkheid 2025	Wethouder Maatoug zegt namens het college toe dat de raad in Q1 2026 een raadsbrief ontvangt waarin de raad wordt geïnformeerd over de mogelijkheid van een onderzoek in hoeverre kinderen tussen 10 en 12 jaar een fiets beschikbaar hebben.	Mobiliteit	31-03-2026	20260409: In de Raadsbrief Verzamelbrief Mobiliteit voorjaar 2026 (7 apr 2026) is een update gegeven over deze toezegging. We streven ernaar u hier in Q2 2026 opnieuw over te informeren.	
998	Commissie Veiligheid, Bestuur en Financiën (2022-2026) 19-06-2025 2. Raadsvoorstel Jaarstukken 2024	College komt in Q1 2026 terug op de ontwikkeling van de parkeerramingen.	Mobiliteit	31-03-2026	20260527: deze toezegging is afgedaan middels de Voorjaarsnota 2026 en het Meerjaren Perspectief Ruimte 2026.	13-05-2026
922	Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte (2022-2026) 13-	Bij de volgende herziening van de parkeernormen auto wordt gekeken hoe de link met de	Mobiliteit	31-12-2025	20260527: Een herziening van de beleidsregel Parkeernormen auto is in voorbereiding. Het streven is om de beleidsregel in het voorjaar 2027 volledig	

	02-2025 8. Bereikbare en toegankelijke stad	algemene gehandicaptenparkeerplaatsen kan worden gelegd. Dit komt Q4 2025 richting de raad.			te hebben herzien en geactualiseerd. 20250916: In de Raadsbrief Afhandeling toezeggingen parkeren en toegankelijkheid voor mensen met fysieke beperking is een update gegeven over deze toezegging. We streven ernaar om u in de eerste helft van 2026 opnieuw hierover te informeren.	
896	Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte (2022-2026) 16-01-2025 7. Raadsbrief Programma van Eisen Bestemming Catharijnesingel	College komt in Q2 2025 met een brief over gehandicaptenparkeerplekken en ontheffingen op privaat terrein	Mobiliteit	30-06-2025	20260727: In de Raadsbrief Realisatie Geslotenverklaring Catharijnesingel (16 juli 2026) is een update gegeven over deze toezegging. We streven ernaar om u in Q1 2027 hier opnieuw over te informeren, nadat het aanvullende onderzoek is afgerond.	
895	Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte (2022-2026) 16-01-2025 7. Raadsbrief Programma van Eisen Bestemming Catharijnesingel	Met CMU wordt besproken hoe de economische effecten van de knip kunnen worden meegenomen en deze krijgen vervolgens een plek in de evaluatie.	Mobiliteit	15-04-2025	20251103 tussenbericht: gesprekken met CMU lopen.	
849	Gemeenteraad 14-11-2024 7. Actuele moties	M437 Red Amelisweerd	Mobiliteit	14-02-2025	20260527: In het Raadsmemo Raad van State Uitspraak over tracébesluit A27-A12 Ring Utrecht van 11 maart 2026 bent u geïnformeerd over de definitieve uitspraak van de Raad van State. Op dit	

Lijst toezeggingen Leefomgeving d.d. 10 september 2026 (inclusief voortgangsinformatie)

					moment zijn we in gesprek met Rijk en regio over een passend vervolg.	
791	Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte (2022-2026) 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	Mobiliteit	01-10-2024	20250916: Via de Raadsbrief Korte-termijn maatregelen Noordelijke Randweg Utrecht van 9 september 2025 is de raad geïnformeerd over de laatste stand van zaken m.b.t. de NRU. Deze toezegging wordt meegenomen in de verdere uitpak van de lange termijn plannen.	
788	Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte (2022-2026) 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	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	
626	Gemeenteraad 18-01-2024 23. Raadsvoorstel Ruimtelijk Toekomstperspectief Zuidpoort	M53 Verkeersveiligheid en toegankelijkheid voorop, geen shared space bij Zuidpoort	Mobiliteit	18-04-2024	100924 Deze toezegging wordt meegenomen in de uitwerking van het Voorlopig Ontwerp.	
106	Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte (2022-2026) 16-12-2021 6.	Niet alleen aantal auto's te monitoren maar ook wachttijd en de raad daarover te informeren (2023 jaar na nieuw ontwerp).	Mobiliteit	14-07-2023	20260728 Monitoring start niet eerder dan 1 jaar na oplevering. Er heeft al wel een nulmeting plaatsgevonden in 2024. De werkzaamheden worden in 2027 afgerond.	

Lijst toezeggingen Leefomgeving d.d. 10 september 2026 (inclusief voortgangsinformatie)

	Raadsvoorstel vaststelling IPvE/FO Maliebaan					
1195	Begrotingscyclus 18-06-2026 2. Raadsvoorstel Jaarstukken 2025	Rond zomer 2026 komt raadsbrief met update over uitvoering verbod fossiele reclames.	Openbare ruimte	15-10-2026		
1194	Begrotingscyclus 18-06-2026 2. Raadsvoorstel Jaarstukken 2025	Er komt een brief over bijvangst bij rattenvallen in gemeenteparken en die ontvangt raad uiterlijk Q3 2026.	Openbare ruimte	30-09-2026		
1144	Vragenuur 07-05-2026 MV.4. Moreelsebrug, op en neer, elke keer - Floris van Eck (VVD)	Wethouder Maatoug zegt toe in geval van een defecte lift aan een van beide zijden van de Moreelsebrug duidelijke waarschuwingsstickers aan beide opgangen van de brug te plaatsen; In overleg met belangenorganisaties te inventariseren of er meer locaties in de stad zijn waar ontoereikende informatievoorziening of defecte liften leiden tot ontoegankelijke routes voor minder mobiele Utrechters en het probleem van	Openbare ruimte	07-08-2026		

		de regelmatig defecte liften te escaleren binnen ProRail en de NS en de raad te informeren over de voortgang van deze escalatie.				
1132	Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte (2022-2026) 11-12-2025 9. Voorhangprocedure beleidsveld Openbare Ruimte - Raadsbrief Start voorhangprocedure overdracht Merwedekanaal	Het college komt in Q1 2026 met een raadsbrief over de manier waarop het proces van overleg met belanghebbenden wordt vormgegeven. Hierin komt ook roeien aan bod. In tweede helft 2026 komt college met een raadsbrief over de inhoudelijke uitkomsten van deze gesprekken.	Openbare ruimte	31-03-2026	Update 16-2-2026: het eerste deel van deze toezegging (proces) is ingevuld met de raadsbrief Vervolg overdracht Merwedekanaal van 3 februari 2026.	
1131	Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte (2022-2026) 11-12-2025 10. (Beheerde) Speeltuinen en speelplekken	Het college komt met raadsbrief over spelen in Q4 2026, inclusief aandacht voor de speeltuinenkaart, klimbomen, spetterbadjes en lobby hierover	Openbare ruimte	11-12-2026		
1085	Begrotingscyclus 30-10-2025 2. Programmabegroting 2026	In het ambitiedocument biodiversiteit dat de raad medio 2026 ontvangt wordt het idee van maaien conform “Kleurkeur” meegenomen	Openbare ruimte	30-06-2026		

Lijst toezeggingen Leefomgeving d.d. 10 september 2026 (inclusief voortgangsinformatie)

1054	Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte (2022-2026) 25-09-2025 8. Raadsvoorstel Vaststelling Beleidsnota Ondergrond 2025-2035	- In Q2 2026 komt er een Raadsbrief Ondergrond, waarin de uitvoering, plannen, planning verder geconcretiseerd wordt. U wordt ook geïnformeerd over: •de stavaza van publiek-private samenwerking en de frequentie van het overleg met partijen, •de eventuele mogelijkheid van leges, •kansen om kabels en leidingen in de ondergrond die niet meer in gebruik zijn her te gebruiken. -Nota bene: dit wordt géén Uitvoeringsprogramma.	Openbare ruimte	30-06-2026		
1023	Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte (2022-2026) 03-07-2025 2.a. Raadsvoorstel Voorjaarsnota en Bestuursrapportage 2025	In de informatie richting de raad over de inrichting van het Janskerkhof wordt ook ingegaan op de plaatsing van bankjes.	Openbare ruimte	31-12-2025	23-1-2026: Naar verwachting zal de raad in Q1 2026 nader geïnformeerd worden over de herinrichting van het Janskerkhof. Daarbij zal ook ingegaan worden op de plaatsing van bankjes.	
1022	Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte (2022-2026) 03-07-2025 2.a.	College komt in volgende bomenbrief, in najaar 2025, terug op de aanpak van essentaksterfte	Openbare ruimte	30-11-2025	Update 12/9/2025: In de voortgangsbrief Beheer van bomen geven we jaarlijks o.a. een stand van zaken van de verschillende boomziektes. De eerstvolgende brief	

	Raadsvoorstel Voorjaarsnota en Bestuursrapportage 2025				ontvangt u in Q1 2026. In deze brief gaan we ook dieper in op de Aanpak essentaksterfte.	
1019	Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte (2022-2026) 03-07-2025 2.a. Raadsvoorstel Voorjaarsnota en Bestuursrapportage 2025	De raad ontvangt binnen een jaar een update van het hitteplan (gedaan tijdens deel VOWE)	Openbare ruimte	01-07-2026		
852	Gemeenteraad 14-11-2024 21. Raadsvoorstel Beleidsnota Stadswater	M485 Betrek gebruikers bij besluitvorming over openbare ruimte en waterlocaties	Openbare ruimte	14-02-2025	Update 20250616: Uitvoering van deze motie hangt samen met de ontwikkeling van nieuwe zwemlocaties. U bent op 17 april 2025 geïnformeerd over het uitgevoerde onderzoek naar de haalbaarheid van meer officieel zwemwater. Omdat er nog geen middelen beschikbaar zijn, hebben er nog geen ontwikkelingen plaatsgevonden op de doorontwikkeling van zwemlocaties. We betrekken recreanten actief wanneer wel weer overgaan tot nieuwe locaties ontwikkelen en/of bestaande zwemlocaties en/of het aanpassen van vaarwegen.	
868	Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte (2022-2026) 05-12-2024 7.	College komt met een beleidskader voor aankoop van werfkelders uiterlijk in Q4 2025	Wervengebied	31-12-2025		

Lijst toezeggingen Leefomgeving d.d. 10 september 2026 (inclusief voortgangsinformatie)

	Raadsvoorstel Uitgangspunten voor de samenwerking met keldereigenaren bij het herstel kelders in het wervengebied					
867	Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte (2022-2026) 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, mogelijkheden nadeelcompensatie ondernemers en meer inzicht in hoe we het begrip "herstel" goed kunnen definiëren. Ook wordt dan weer een technische sessie aangeboden.	Wervengebied	30-04-2025		
56	Gemeenteraad 15-07-2021 17. Raadsvoorstel Programmaplan Wervengebied	M288 Geest uit de fles - kijk wat wel kan met spook- en weeskelders	Wervengebied	16-12-2021		
55	Gemeenteraad 15-07-2021 17. Raadsvoorstel Programmaplan Wervengebied	M287 Werk wel met functies in Programmaplan Wervengebied	Wervengebied	16-12-2021		

Lijst toezeggingen Leefomgeving d.d. 10 september 2026 (inclusief voortgangsinformatie)

18	Gemeenteraad 16-07-2020 12. Kaderbrief 2020	M258 Reserveren voor de toekomst van de Wal- en Kluismuren.	Wervengebied	31-05-2022		

Openbare lijst van ingekomen stukken voor commissie Leefomgeving van 10 september 2026

Nummer	Ingekomen stuk	Afdoeningsvoorstel
1.	Petitie ‘(Verkeers)veiligheid op de Meester Tripkade’	In handen stellen van het college.

Het ingekomen stuk staat voor leden, conform AVG, in iBabs achter een slotje.

Created with an evaluation copy of Aspose.Words. To remove all limitations, you can use Free Temporary License
https://products.aspose.com/words/temporary-license/

Commissie Leefomgeving

Dossiernummer	5390
Vergaderdatum	10 september 2026
Agendapunt	7
Titel	Uitvoerbaarheid en juridische haalbaarheid van de milieuzone en zero-emissiezone

Geagendeerd	**Vergaderdatum**
Commissie Leefomgeving	25 juni 2026
Commissie Leefomgeving	**10 september 2026**

Evaluation Only. Created with Aspose.Words. Copyright 2003-2026 Aspose Pty Ltd.

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

Gemeente Utrecht

Aan de gemeenteraad

Behandeld door	Team luchtkwaliteit	**Datum**	16 juni 2026
E-mail	utrechtselucht@utrecht.nl	**Kenmerk**	34196401
Type brief	voortgangsbrief	**Onderwerp**	Knelpunt uitbreiding milieuzone personenauto's en autobussen
Bijlage(n)	-	**Beleidsveld**	Milieu en Emissieloos Vervoer

Geachte leden van de raad,

Hierbij informeren wij u over een juridisch knelpunt waar we tegenaan lopen bij de invoering van de geografische uitbreiding van de milieuzone voor personenauto's en autobussen, die is aangekondigd in het uitvoeringsprogramma Gezonde lucht voor iedereen (oktober 2025). Volgens de definitieve landelijke regelgeving is het niet mogelijk om de uitbreiding van de milieuzone per 1 januari 2027 in te voeren.

Maatregelen
Utrecht heeft een *milieuzone* voor diesel personenauto’s en autobussen en een *nul-emissiezone* (ZE zone, zero-emissiezone) voor bestelbussen en vrachtauto’s. In de beleidsnota en het uitvoeringsprogramma Gezonde lucht voor iedereen zijn maatregelen aangekondigd om de luchtkwaliteit verder te verbeteren. Een van die maatregelen is de uitbreiding van de grenzen van de milieuzone voor personenauto’s en autobussen. De toegangscriteria blijven hetzelfde als voor de huidige milieuzone: voor diesel personenauto’s geldt een toelatingseis van minimaal emissieklasse 5 en voor diesel autobussen een toelatingseis van emissieklasse 6 en hoger. Voor bestelbussen (bedrijfsauto's) en vrachtauto’s geldt deze uitgebreide milieuzone niet. Bestelbussen en vrachtauto’s moeten in Utrecht voldoen aan de kleinere nul-emissiezone (totdat deze wordt uitgebreid in 2030). De maatregel staat ook los van het toegangsbeleid voor vrachtauto’s in het wervengebied.

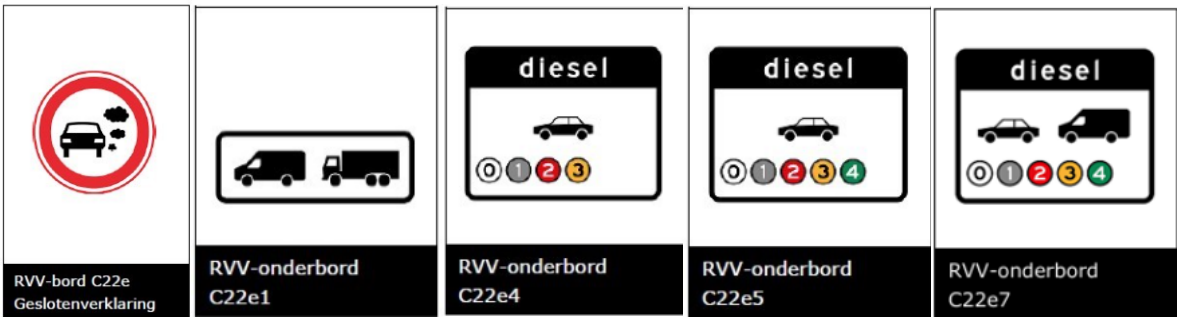
Het uitbreiden van de grenzen van de milieuzone voor personenauto’s en autobussen zorgt voor schonere lucht in heel Utrecht, omdat hiermee de meest vervuilende voertuigen uit de hele stad worden geweerd. Het verschoonde verkeer stoot minder stikstofoxiden, fijnstof en roet uit en dat zorgt voor een positieve bijdrage aan de gezondheid van inwoners.

Nederland is wettelijk verplicht om de EU-grenswaarden te behalen. Zonder nieuwe maatregelen worden de grenswaarden voor stikstofdioxide voor 2030 naar verwachting overschreden op een aantal knelpunten binnen én buiten de huidige milieuzone voor personenauto's en autobussen. Het is daarom belangrijk in te zetten op vermindering van de stikstofdioxide uitstoot met verschillende maatregelen die niet uitsluitend in de binnenstad gelden. Daarom staat in het vastgestelde beleid de

maatregel om de milieuzone uit te breiden. Verder is deze stadsbrede milieuzone een passende stap naar een uitstootvrije stad waar iedereen een bijdrage aan levert. En dat is één van de vier leidende principes in het luchtkwaliteitsbeleid van uw raad (januari 2025).

Knelpunt uitbreiding milieuzone voor personenauto's en autobussen
Volgens het RVV/BABW moet een milieuzone voor personenauto's (verkeersborden C22e4 of C22e5) altijd in combinatie worden ingevoerd met een milieuzone voor bedrijfs- (bestel)auto's (C22e7) óf een nul-emissiezone voor bedrijfs- (bestel-)auto's en vrachtauto's (C22e1) in hetzelfde gebied.
Daardoor mag er geen op zichzelf staand (onder)bord voor alleen een milieuzone voor personenauto's worden geplaatst. Voor Utrecht betekent dit dat daarmee het onlangs (half februari) genomen ontwerp-verkeersbesluit voor de geografische uitbreiding van de zone niet definitief kan worden vastgesteld: het gebied van de nul-emissiezone wordt immers nog niet uitgebreid. Het is daarom juridisch niet mogelijk om de milieuzone-uitbreiding in te voeren op de gewenste datum van 1 januari 2027 zolang het RVV/BABW niet is gewijzigd.

In artikel 8.4 BABW is (per 1 januari 2026) het volgende opgenomen:
'Bij verkeersbord C22e, van bijlage 1, behorende bij het RVV 1990, wordt een of meerdere onderborden geplaatst als bedoeld in de artikelen 86d en 86e van het RVV 1990. De onderborden C22e4 en C22e5 kunnen alleen in combinatie met het onderbord C22e1 geplaatst worden.



Voorgeschiedenis
In de toelichting van de RVV-wijziging voor de nieuwe bebording van emissiezones heeft het Rijk aangegeven dat deze regelgeving geen beleidswijziging beoogde in de mogelijkheden die gemeenten hebben ten aanzien van grenzen van milieu- en nul-emissiezones. Echter, in de internetconsultatie (2023) leek het RVV/BABW toch de mogelijkheid te bieden om een milieuzone specifiek voor personenauto's en autobussen in te kunnen voeren in een gebied dat afwijkt van de nul-emissiezone. Dit is gecorrigeerd in de versie die uiteindelijk naar de Staten-Generaal ging.

Op basis van de conceptversie van 2023 is het besluit van uw gemeenteraad over de uitbreiding genomen. Na de consultatie heeft de RVV-wijziging lang stilgelegen bij het Rijk vanwege de val van het kabinet Rutte IV en het controversieel verklaren van deze RVV-wijziging gedurende de formatie van het kabinet Schoof. Het RVV-wijzigingsbesluit is uiteindelijk in oktober 2025 door het Rijk vastgesteld. In de versie van 10 oktober 2025 zit het hierboven genoemde voorschrift, dat we bij vaststelling van het uitvoeringsprogramma niet hebben gezien. We zijn er ten onrechte vanuit gegaan dat het RVV/BABW nieuwe mogelijkheden voor de gemeenten bood. Helaas zijn gemeenten niet benaderd dat dit voorschrift is toegevoegd aan artikel 8.4 BABW ten opzichte van de consultatieversie, het ministerie geeft aan dat de afstemming beter had gekund.

Het ontwerp-verkeersbesluit, dat wij in februari 2026 hebben genomen, is bedoeld om inwoners mee te nemen in de voorbereidende fase van het verkeersbesluit en om zienswijzen op te halen. Het ontwerp-verkeersbesluit heeft juridisch geen werking of status, dat is pas het geval als het definitieve besluit wordt genomen. Bij het opstellen van het definitieve verkeersbesluit is opnieuw juridisch

onderzoek gedaan. Toen is geconstateerd dat de wijziging in het RVV/BABW de uitbreiding van de milieuzone voor personenauto's en autobussen zoals vastgelegd in het uitvoeringsprogramma niet mogelijk maakt op de gewenste datum. We hadden bij het nemen van het ontwerp-verkeersbesluit opnieuw juridisch onderzoek moeten doen naar het in oktober 2025 genomen RVV-wijzigingsbesluit, en ons niet moeten baseren op de consultatie versie uit 2023.

We kunnen niet voorkomen dat het Rijk dergelijke keuzes maakt. Daarom blijft het van belang om goed contact met het Rijk te onderhouden zodat we op de hoogte zijn wanneer er wijzigingen plaatsvinden tussen de consultatie en daadwerkelijk besluit. In dit contact zullen we ook aangeven dat het wenselijk is dat het Rijk hierover actief communiceert met (in dit geval) gemeenten, zeker wanneer zo'n wijziging een essentieel onderdeel van het besluit is (in dit geval het onmogelijk maken van zones met van elkaar afwijkende grenzen). We hebben van deze casus geleerd en gaan ervan uit dat het onze samenwerking in de toekomst zal verbeteren.

Vervolg
Het definitieve verkeersbesluit voor de uitbreiding van de milieuzone voor personenauto's en autobussen kan pas worden vastgesteld als dit in lijn is met het RVV/BABW. Daarvoor zou het Rijk deze regelgeving moeten wijzigen. Dat vergt een politieke keuze op landelijk niveau over het mogelijk maken van zones met van elkaar afwijkende grenzen. Het ministerie van I&W geeft aan dat een wijzigingstraject voor het RVV lang duurt: vanaf het moment dat I&W de wijziging in gang zet duurt het traject in het algemeen 1,5 jaar. We blijven ambtelijk in contact met IenW over de eventuele mogelijkheden om deze wijziging te realiseren.

Er zijn op dit moment geen andere gemeenten die een milieuzone voor personenauto's in willen voeren in een ander gebied dan een milieuzone of nul-emissiezone voor bestelauto's. Dit komt omdat Utrecht (samen met Eindhoven) de eerste stad was die in 2007 een milieuzone (voor vrachtauto's) invoerde en toen een (relatief) klein gebied hanteerde. De grenzen van die eerste zone zijn bij de daaropvolgende zones (vanaf 2015 ook voor personenauto's en bestelbussen, met steeds zwaarder wordende toegangscriteria) steeds aangehouden. Andere gemeenten hebben bij invoering al direct een grotere zone ingesteld dan Utrecht. Zij lopen dus niet tegen dit probleem aan. Wel hebben meerdere gemeenten aangegeven het belang te zien van het aanpassen van het RVV/BABW om die mogelijkheid in de toekomst te hebben.

Er zijn de volgende mogelijkheden:

- Invoering op 1 januari 2028 (tegelijk met invoering van de zone voor brom- en snorfietsen in hetzelfde gebied) heeft met het oog op de luchtkwaliteit de voorkeur. Dat vergt een aanpassing van het RVV/BABW en bovengenoemde politieke keuze op landelijk niveau.
- Invoering in 2030. Dan kan de uitbreiding gekoppeld worden aan de uitbreiding van de nul-emissiezone voor bestel- en vrachtverkeer naar de hele stad (zoals door uw raad vastgesteld in de beleidsnota Gezonde lucht voor iedereen). Voor deze optie is geen wijziging van het RVV/BABW noodzakelijk, omdat de zones dan voor alle voertuigcategorieën in hetzelfde gebied gelden.
- De uitbreiding van de milieuzone voor personenauto's en autobussen per 1 januari 2027 ook invoeren voor bestelauto's. In het uitvoeringsprogramma Gezonde lucht voor iedereen is echter bewust gekozen om de milieuzone alleen uit te breiden voor personenauto's (en autobussen) en niet voor bestelauto's. Uit de maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) bij het uitvoeringsprogramma luchtkwaliteit bleek dat de baten van een uitbreiding van de milieuzone met bestelbussen en vrachtverkeer beperkt zijn, terwijl de kosten voor de voertuigeigenaren hoog zijn. Door de milieuzone niet te laten gelden voor bestelbussen en vrachtauto's hoeven ondernemers niet al voor 2027 te investeren in voertuigen die in 2030

mogelijk opnieuw vervangen moeten worden. Dat voorkomt dubbele investeringen en biedt hen meer tijd voor een duurzame overstap. Bovendien zorgen we zo voor eenduidige regels: de milieuzone geldt voor personenauto’s en autobussen, de nul-emissiezone voor bestel- en vrachtauto’s

- Later dan 2030 uitbreiden van de milieuzone voor personenauto's en autobussen heeft, vanwege de autonome verschoning van het wagenpark, naar verwachting weinig effect op de luchtkwaliteit/gezondheid.

Het heeft de voorkeur om op zo kort mogelijke termijn een besluit te nemen over het vervolg.

Sloopsubsidie
Op dit moment loopt er een sloopsubsidie, waarmee we inwoners financieel ondersteunen om over te stappen op schoner vervoer. Tot nu toe zijn 15 aanvragen uit de voorrangsgroepen (mensen met een laag inkomen of gehandicaptenparkeerkaart) toegekend en zit er nog geld in de subsidiepot. Vanaf 1 juli wordt de subsidieregeling opengesteld voor alle inwoners. De regeling loopt tot 31 december 2026. Deze periode zou verlengd kunnen worden als het subsidiebudget eind dit jaar nog niet op is.

Tot slot
Zodra we meer informatie hebben over invoering van de uitbreiding van de milieuzone voor personenauto's en autobussen, informeren we u en ook de stad hierover, zodat inwoners tijd hebben om zich voor te bereiden.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Gemeente Utrecht

BEANTWOORDING SCHRIFTELIJKE RAADSVRAGEN NUMMER 87

Datum	18 juni 2026
Van	College B&W
Behandeld door	Sander van der Pot, Frank Manders, Erik Remkes, Eddie van der Waard
E-mailadres	sander.van.der.pot@utrecht.nl
Kenmerk	34177130
Beleidsveld	Milieu en Emissieloos Vervoer

Geachte leden van de raad,

Hierbij ontvangt u de beantwoording van de schriftelijke raadsvragen jaargang 2026, nummer 87, van David Bosch (UtrechtNu!), Richard Nijhoff (VVD), Robert Biever (Stadsbelang Utrecht), Job van den Broek (CDA), Mika Raterman (JA21) en Richard Nijhoff (VVD) van 13 mei 2026 over ‘Zero-emissiezone, stekker eruit?’ De gestelde vragen zijn onderaan bijgevoegd.

Vraag 1
Hoe kan het college enerzijds doorgaan met uitbreiding (er is immers maar een tijdelijk uitstel afgekondigd) van zero-emissiebeleid voor ondernemers, terwijl anderzijds wordt erkend dat het stroomnet onvoldoende capaciteit heeft voor de noodzakelijke laadinfrastructuur, zelfs voor gemeentelijke voertuigen?
Antwoord 1
Het aangescherpte toegangsbeleid in de binnenstad (gewichtsbeperkingen in het wervengebied) is tijdelijk uitgesteld.
*Het zero-emissiebeleid, dat onderdeel is van het door uw raad vastgestelde luchtkwaliteitsbeleid, is **niet** uitgesteld.*

Wij erkennen de spanning tussen het zero-emissiebeleid en de huidige netcongestie. We plaatsen daarbij wel de kanttekening dat de nul-emissiezone (zero-emissiezone, ZE-zone) uitsluitend van toepassing is op zakelijk gereden bedrijfs- (bestel-) en vrachtvoertuigen. Deze voertuigen laden grotendeels op eigen terrein, onderweg of aan een openbare laadpaal. Hiervoor bestaan vooralsnog voldoende mogelijkheden.

Met name voor vrachtwagens en voor grotere wagenparken met bestelauto's zal vaker een verzwaring van de aansluiting nodig zijn bij de ondernemer. Dat is vanwege de aansluitstop voor grootverbruik (al sinds 2022) en de tijdelijke aansluitstop voor kleinverbruik in Utrecht (vanaf 1 juli dit jaar) nu niet mogelijk.

De grootste extra vraag naar laadinfrastructuur verwachten we pas op een later moment. Dit gaat met name om de elektrificatie van vrachtvoertuigen, waarbij het - in tegenstelling tot bij bestelvoertuigen – gaat om grotere vermogens en opslagcapaciteit. Op dit moment zijn voertuigen met emissieklasse 5 (bestel) en 6 (bestel en vracht) en nog toegestaan en bovendien valt het grootste deel van de logistieke bewegingen in de stad valt nog niet onder de nul-emissie verplichting.

Voor situaties waarin ondernemers móeten elektrificeren vanwege de nul-emissiezone en dat aantoonbaar niet lukt vanwege netcongestie is in het landelijke ontheffingenstelsel een specifieke ontheffing beschikbaar. In dat geval wordt langer doorgereden met een brandstofvoertuig. Per aanvraag wordt beoordeeld of laden daadwerkelijk niet mogelijk is. In veel gevallen kan slim laden binnen de bestaande aansluiting of elders overigens wél, en dan is een ontheffing niet nodig.

Bij de uitbreiding van de zone verandert dit beeld: een groter gebied betekent dat een groter deel van het wagenpark uitstootvrij moet zijn om toegang te hebben tot de zone. Voor uitbreiding geldt dat mogelijk aanvullende maatregelen nodig zijn of fasering nodig is. In aansluiting op de recente 'Impactanalyse Aansluitstop Netcongestie' doen wij daarom aanvullend onderzoek naar de impact van netcongestie op zowel de huidige nul-emissiezone als op de uitbreiding daarvan, als ook de impact van de nul-emissie zone op elektrificering en daarmee invloed op netcongestie. De uitkomsten van dit onderzoek kunnen aanleiding geven tot (bijvoorbeeld) aanvullende maatregelen en/of bijstelling of een andere fasering van de invoering van de uitbreiding. Wij streven ernaar de resultaten eind 2026 met uw raad te delen.

Op Rijksniveau wordt daarnaast, samen met netbeheerders, gewerkt aan handelingsperspectieven om ook in tijden van netcongestie in de (toekomstige) laadbehoefte te kunnen voorzien. Daarbij worden onder meer maatwerkcontracten, netbewust laden en slimme laadstrategieën buiten piekuren uitgewerkt. Deze aanpak geldt zowel voor laden op eigen terrein als voor de openbare laadinfrastructuur.

Vraag 2
Welke concrete laad- en netcapaciteit is momenteel daadwerkelijk beschikbaar voor vrachtwagens, bestelbusjes en logistieke voertuigen van ondernemers die door gemeentelijk beleid moeten verduurzamen?
Antwoord 2
Hoeveel laadcapaciteit al beschikbaar is, is onbekend omdat deze zich vooral op privaat terrein, en bij private aansluitingen bevindt. Binnen die private aansluiting kan wel vaak meer worden geladen, zeker in de nacht als er geen of minder andere bedrijvigheid is, vooral voor bestelvoertuigen. En omdat circa negentig procent van de ondernemers maximaal twee voertuigen heeft die vaak wel binnen de bestaande aansluiting kunnen worden geladen. Op welk moment de aansluiting verzwaard moet worden om eventueel resterende voertuigen te laden, weten wij niet. Wij hebben geen inzicht in het contractvermogen en waarvoor dat gebruikt wordt (o.a. vanwege privacy). Daarnaast is het ons niet bekend waar en in welke mate voertuigen laden, bijvoorbeeld op eigen terrein, logistieke hubs of buiten de gemeente (op depot, onderweg, of op bestemming).

Vraag 3
Hoeveel extra laadpunten voor zwaar logistiek vervoer zijn volgens het college nodig om het huidige beleid realistisch uitvoerbaar te maken, hoeveel daarvan zijn daadwerkelijk gepland en binnen welke termijn verwacht het college dat deze operationeel zijn?
Antwoord 3
We kunnen niet aangeven hoeveel extra laadpunten er op enig moment (extra nodig) zijn ten opzichte van het al geïnstalleerde aantal. Dat komt omdat het merendeel van de laadinfrastructuur voor zware logistiek (vracht 90%, bestel 50%) zich op private depots bevindt, waar wij geen inzicht in hebben (zie antwoord 2).

Vraag 4
Kan het college inzichtelijk maken hoeveel ondernemers momenteel willen elektrificeren maar daarbij worden belemmerd door netcongestie, ontbrekende laadvoorzieningen of wachttijden bij netbeheerders?

Antwoord 4
Er is geen volledig en eenduidig inzicht in hoeveel ondernemers momenteel willen elektrificeren maar daarin worden belemmerd door netcongestie: zij melden zich niet allemaal bij de gemeente. Wel weten we dat er aanvragen voor verzwaring of nieuwe grootverbruikaansluitingen op de wachtlijst van de netbeheerder staan, maar de aanleiding daarvoor weten we niet. Zo'n aanvraag kan ook gedaan worden met het oog op uitbreiding van bedrijfsactiviteiten, nieuwe machines of iets dergelijks.

De ontheffingsaanvragen voor de nul-emissiezone worden landelijk behandeld en gemonitord. Hieronder vallen ook de ontheffingen voor netcongestie. Deze geven inzicht in situaties waarin ondernemers aantoonbaar worden belemmerd. Tot op heden zijn daarvoor landelijk, voor alle gemeenten met een nul-emissiezone gezamenlijk, 112 aanvragen gedaan.

Vraag 5
Op welke wijze toetst het college of opgelegd beleid praktisch uitvoerbaar is voordat ondernemers worden geconfronteerd met verboden, beperkingen of extra kosten?
Antwoord 5
De uitvoerbaarheid toetsen we continu binnen de landelijke samenwerking van de Uitvoeringsagenda Zero-emissiezones 2025-2030, samen met het Rijk, brancheorganisaties en andere gemeenten. In dat verband worden signalen gedeeld, knelpunten geanalyseerd en waar nodig gezamenlijke maatregelen ontwikkeld.

Aanvullend toetsen we de uitvoerbaarheid van (voorgenomen) beleid op meerdere manieren. Zo wordt de werking van de huidige nul-emissiezone continu gemonitord via ANPR-cameradata, waarmee inzicht wordt verkregen in de samenstelling van de verkeersstromen en het nalevingsniveau van de zone. Dit nalevingspercentage ligt op circa 99%, wat aangeeft dat het beleid vooralsnog in de praktijk zeer goed wordt nageleefd. Daarnaast volgen we, via het landelijk geharmoniseerde ontheffingenstelsel, waaronder de ontheffing wegens netcongestie, in welke situaties ondernemers belemmerd worden (zie ook antwoord 9 in de Schriftelijke Vragen 2026 nr 86 Rechterlijke uitspraak Jaarbeurs en zero-emissiezone. Ook ondersteunt onze logistiek makelaar ondernemers actief bij het vinden van oplossingen; sinds januari 2024 heeft hij circa 120 bedrijven bezocht, 40 marktondernemers begeleid en ongeveer 200 vragen beantwoord.

Vraag 6
Erkent het college dat er momenteel een fundamentele spanning bestaat tussen de snelheid waarmee zero-emissiebeleid wordt ingevoerd en de daadwerkelijke beschikbaarheid van elektriciteitscapaciteit?
Antwoord 6
We erkennen dat er spanning bestaat tussen het zero-emissiebeleid van uw raad en de huidige beperkingen op het elektriciteitsnet. Zoals aangegeven in antwoord 1 doen we aanvullend onderzoek naar de impact van netcongestie op zowel de huidige nul-emissiezone als op de uitbreiding, als ook de impact van de nul-emissie zone op elektrificering en daarmee invloed op netcongestie.

Vraag 7
Waarom wordt uitbreiding van emissiebeleid voorbereid terwijl uit de eigen impactanalyse blijkt dat een aansluitstop grote gevolgen kan hebben voor bedrijven, laadpalen, economische ontwikkeling en bereikbaarheid?
Antwoord 7
In uw vraag wordt gesproken over 'uitbreiding van het emissiebeleid'. Wij gaan er van uit dat u hiermee met name doelt op de door uw raad reeds vastgestelde geografische uitbreiding van de nul-emissiezone.

De Impactanalyse Aansluitstop Netcongestie is bedoeld om risico's zichtbaar te maken, niet om beleidsontwikkeling en –uitvoering stil te zetten. De analyse laat zien dat netcongestie het transitietempo kan vertragen en voorlopers kan benadelen. Vervolgonderzoek (zie eerdere

antwoorden) is daarom nodig om randvoorwaarden, fasering en mitigerende maatregelen uit te werken.

Vraag 8
Welke scenario's heeft het college uitgewerkt voor het geval netcongestie langer aanhoudt dan nu wordt verwacht?
Antwoord 8
Voor de huidige nul-emissiezone is, landelijk geharmoniseerd, vanwege netcongestie een 'ontheffing vanwege netcongestie' geïntroduceerd. Omdat duidelijk is geworden dat netcongestie langer zal duren dan de transitieperiode van de nul-emissiezones, is de mogelijkheid om deze ontheffing aan te vragen verlengd tot na 2030. We houden er rekening mee dat vaker een beroep zal worden gedaan op deze ontheffing. Binnen de geharmoniseerde landelijke samenwerking van de nul-emissiezones, zoals afgesproken in de Uitvoeringsagenda Zero-emissiezones 2025-2030, monitoren we samen met het Rijk, gemeenten en brancheverenigingen continu de uitvoerbaarheid en sturen we bij waar nodig.Voor uitbreiding geldt dat mogelijk aanvullende maatregelen nodig zijn of fasering nodig is.

Vraag 9
Welke onderdelen van het huidige zero-emissiebeleid zijn volgens het college afhankelijk van extra netcapaciteit die er op dit moment nog niet is?
Antwoord 9
De grootste afhankelijkheden van extra netcapaciteit doen zich voor bij vervoerders die in de nul-emissiezone moeten zijn met grotere (bestel-)wagenparken en bij zwaar logistiek vervoer (vrachtwagens). Vaak kan een deel van het wagenpark wel worden geladen, maar is voor het resterende deel van het wagenpark een nieuwe of zwaardere aansluitingen nodig mits die voertuigen ook daadwerkelijk in een zone moeten zijn, anders kunnen zij op fossiele brandstof andere delen van Nederland of andere landen bedienen. Door de tijdelijke aansluitstop kunnen verzwaringen voorlopig niet worden gerealiseerd.

De afhankelijkheid van extra netcapaciteit geldt nog sterker bij de uitbreiding van de nul-emissiezone . Dit vereist verdere elektrificatie (meer dan de huidige zone) en zorgt daarmee voor een grotere behoefte aan voldoende laadcapaciteit (zowel openbaar als privaat).

Voor ondernemers blijft daarom de landelijke ontheffing wegens netcongestie beschikbaar. Structurele oplossingen voor deze onderdelen van dit beleid zijn afhankelijk van toekomstige uitbreiding van netcapaciteit of maatwerkcontracten die laden buiten piekmomenten mogelijk maken.

Vraag 10
Welke risico's ziet het college voor bevoorrading van winkels, horeca en binnenstedelijke logistiek als ondernemers wel moeten verduurzamen maar onvoldoende toegang hebben tot laadcapaciteit?
Antwoord 10
Zonder bevoorrading (en invalinzameling) kan de binnenstad niet functioneren. Alle ondernemers, maar ook (culturele en maatschappelijke) instellingen hebben bevoorrading nodig. De gemeente heeft daarom alternatieven en maatregelen om de transitie naar schone bevoorrading te ondersteunen, begeleiden en organiseren en zal dit doorlopend monitoren.

Zoals in antwoord 1 is gemeld is voor het grootste deel van deze ondernemers voorlopig voldoende laadcapaciteit beschikbaar binnen bestaande aansluitingen. We verwachten dat de meeste ondernemers hiermee hun bedrijfsvoering kunnen blijven voortzetten.

Vraag 11
Hoe beoordeelt het college het feit dat vervoerders en logistieke partijen aangeven dat zij ondanks ontheffingen nog steeds niet weten hoe zij de bevoorrading praktisch moeten organiseren?

Antwoord 11
In het kader van het toegangsbeleid (wegens gewichtsbeperkingen) in de binnenstad zijn we in gesprek met brancheorganisaties en individuele vervoerders die zoeken naar de beste manier om de binnenstad te bevoorraden met het oog op de nieuwe toegangsregels per 1 januari 2027. Tot nu toe vinden onze logistieke makelaars met vrijwel alle partijen oplossingen, middels ontheffingen of alternatieven zoals kleinere voertuigen of bevoorrading per schip.

Voor de nul-emissiezone herkennen wij dit signaal niet. Uit de monitoring van daarvan blijkt dat het nalevingspercentage momenteel circa 99% bedraagt. Dit geeft aan dat ondernemers de toegangsregels van de nul-emissiezone goed kunnen naleven en in de praktijk weten hoe zij hun bevoorrading moeten organiseren. Daarnaast zien wij dat ondernemers die nog niet kunnen voldoen aan de toegangsregels van de nul-emissiezone goed gebruik maken van het landelijk geharmoniseerde ontheffingstelstel. Evenmin zien we dat ondernemers de zone ontwijken. Het volume vervoersbewegingen in de zone is – vergeleken met vóór invoering van de nul-emissiezone - nagenoeg gelijk.

Vraag 12
Hoe voorkomt het college dat ondernemers klem komen te zitten tussen strengere milieuregels enerzijds en een gebrek aan stroomcapaciteit en laadmogelijkheden anderzijds?
Antwoord 12
We erkennen dat de huidige netcongestie en de tijdelijke aansluitstop gevolgen kunnen hebben voor ondernemers die willen overstappen op elektrisch vervoer. Zoals toegelicht in antwoorden 1 en 4 verwachten wij dat het grootste deel van de ondernemers voorlopig binnen de bestaande aansluitingen kan blijven laden. Voor ondernemers die wél in de knel komen doordat zij geen nieuwe of zwaardere aansluiting kunnen realiseren, is er een landelijk vangnet in de vorm van een ontheffing wegens netcongestie.

Vraag 13
Hoeveel ondernemers hebben inmiddels bij de gemeente aangegeven dat zij problemen verwachten met elektrificatie of bevoorrading als gevolg van netcongestie?
Antwoord 13
Op dit moment is het aantal ondernemers dat zich daadwerkelijk meldt met problemen door netcongestie beperkt. We zien dit aan het aantal aanvragen voor de landelijke ontheffing wegens netcongestie, voor alle 19 gemeenten met een nul-emissiezone en Schiphol gezamenlijk zijn dat er momenteel 112 (zie antwoord 4).

Vraag 14
Welke concrete alternatieven biedt het college aan ondernemers zolang voldoende laadinfrastructuur en netcapaciteit ontbreken?
Antwoord 14
Zoals gemeld in antwoord 1 verwachten wij dat er voor de meeste ondernemers voldoende laadinfra en capaciteit is. Voor situaties waarin ondernemers écht niet naar elektrisch vervoer kunnen overstappen vanwege netcongestie, bestaat een vangnet. Zie ook antwoorden 1, 4, 6 en 9.

Daarnaast is de overstap naar emissieloos niet de enige mogelijkheid om te verduurzamen. We ondersteunen ondernemers bij het anders en slimmer organiseren van goederenvervoer. Zij kunnen onder andere gebruikmaken van logistieke hubs (zoals het Stadsdistributiecentrum), waar goederen worden overgeslagen op kleinere, lichtere en/of emissieloze voertuigen. Ook stimuleren we goederenvervoer over water: via vaste laad- en loslocaties in de binnenstad bevoorraden elektrische boten dagelijks horeca en winkels. Ondernemers kunnen daarnaast via ons kosteloos een licht elektrisch voertuig (LEV) uitproberen, zoals een elektrische bakfiets of een compact elektrisch stadsvoertuig. Dit helpt hen te beoordelen of een LEV geschikt is voor hun logistiek, zonder direct te hoeven investeren.

We hebben (zie antwoorden 5 en 11) twee logistiek makelaars in dienst die samen met ondernemers meedenken over de mogelijkheden voor emissieloos vervoer en andere alternatieven.

Vraag 15
Is het college bereid delen van het zero-emissiebeleid te heroverwegen zolang de noodzakelijke energie-infrastructuur aantoonbaar onvoldoende beschikbaar is?
Antwoord 15
Zoals toegelicht in antwoord 1 en 6 wordt in 2026 onderzoek gedaan naar de gevolgen en consequenties van aanhoudende netcongestie op zowel de huidige nul-emissiezone als de uitbreiding hiervan. Als uit dit onderzoek blijkt dat (bijvoorbeeld) aanvullende maatregelen of een andere fasering noodzakelijk zijn dan zetten we dat in gang - en daar komen wij vanzelfsprekend bij u op terug.

Vraag 16
Welke voertuigen van de gemeente kunnen op dit moment niet worden vervangen door elektrische varianten vanwege beperkingen op het stroomnet?
Antwoord 16
Voor de gemeente Utrecht gelden dezelfde (landelijke) toegangsregels en ontheffingsmogelijkheden voor de nul-emissiezone als voor de rest van de stad. Uw raad is op 8 juli 2025 met een brief geïnformeerd over welke gemeentelijke voertuigen door beperkingen op het stroomnet nog niet kunnen worden vervangen door een elektrische variant. In 2025 was 46% van de in totaal 448 gemotoriseerde gemeentelijke voertuigen elektrisch. De uitdaging zit op dit moment bij de zware vrachtwagens, zoals vuilniswagens. Deze hebben veel stroom nodig om op te laden. Het gecontracteerd elektrisch vermogen op de gemeentewerf (Tractieweg 2) is beperkt. Er is niet genoeg stroom beschikbaar om alle voertuigen die de komende jaren vervangen moeten worden, te elektrificeren. Deze situatie wordt versterkt door de tijdelijke huisvesting van de gemeentewerf in verband met de nieuwbouw. Hierdoor moet het energiesysteem en het laadplein feitelijk drie keer worden opgebouwd: op de oude locatie, op de tijdelijke locatie en vervolgens op de nieuwe werf.
Op dit moment loopt een aanbesteding voor 31 afvalinzamelvoertuigen. Dit zijn achterladers (legen kliko's), haakarmwagens (afvoeren containers milieustraat), kraanwagens (o.a. inzamelen grofvuil) en een klein chemisch afval voertuig. De volledig resterende laadcapaciteit van de gemeentewerf wordt uitgenut. Dit houdt in dat we minimaal 4 en naar verwachting maximaal 8 zware elektrische inzamelvoertuigen gaan aanschaffen. De rest van de voertuigen rijdt op HVO100, een 100% fossielvrije, synthetische diesel gemaakt van afvaloliën en dierlijke vetten. Hoewel deze voertuigen niet voldoen aan de toelatingsregels van de nul-emissiezones, stoten de nieuwe voertuigen minder uit dan de oude wagens. In onze vervangingsopgave prioriteren we het elektrificeren van voertuigen die in de huidige nul-emissiezone actief zijn, zodat deze voertuigen kunnen voldoen aan de daar geldende toegangsregels.

Vraag 17
Hoeveel vertraging loopt de verduurzaming van het gemeentelijk wagenpark hierdoor op?
Antwoord 17
In onze brief van 23 december 2023 hebben we uw raad geïnformeerd over de voortgang van de verduurzaming van het gemeentelijk wagenpark. Toen streefden we ernaar in 2030 een 95% emissieloos voer- en vaartuigenpark te realiseren. Daarvoor is vergroting van de netaansluiting nodig. Dat is niet meer haalbaar doordat netbeheerder Stedin tot in ieder geval 2031 netcongestie heeft afgekondigd. Om toch stappen te kunnen zetten in het verduurzamen bereiden we ons voor op maximale elektrificatie van het wagenpark: we benutten alternatieve transportrechten (o.a. blokstroom en reststroom) indien deze beschikbaar komen bij de netbeheerder. Daarnaast onderzoeken we een energiesysteem van stroomgeneratoren en batterijen, en zoeken we alternatieve laadlocaties, zodat we toch bij de volgende grote aanbesteding (verwacht in 2027) van circa 24 voertuigen zo veel mogelijk emissieloze voertuigen aan kunnen schaffen. We willen op die manier zo min mogelijk gebruik maken van het landelijk geharmoniseerde ontheffingenstelsel.

Vraag 18
Vindt het college het geloofwaardig om ondernemers verdergaande verplichtingen op te leggen terwijl de gemeente zelf aangeeft hier voorlopig niet volledig aan te kunnen voldoen?

Antwoord 18
We vinden het belangrijk dat we als gemeente zelf het goede voorbeeld blijven geven, zoals we dat al sinds 2010 doen. We vinden het betreurenswaardig dat we, ondanks deze ambitie, toch genoodzaakt zijn om een aantal dieselvoertuigen aan te schaffen, zoals uitgelegd in de antwoorden op vraag 16 en 17.
Als gemeente hebben wij bij de elektrificatie van ons eigen wagenpark te maken met dezelfde beperkingen als ondernemers. De landelijke regels voorzien juist in een zorgvuldig overgangsregime voor situaties waarin elektrificatie aantoonbaar nog niet mogelijk is, dat geldt zowel voor ondernemers als voor ons als gemeente. Wij blijven door inzet van stroomgeneratoren, batterijen alternatieve laadlocaties, volledig inzetten op een zo snel mogelijke overgang naar een volledig uitstootvrij gemeentelijk wagenpark en zo weinig mogelijk inzet van ontheffingen.

Vraag 19
Welke lessen trekt het college uit deze situatie voor de snelheid en haalbaarheid van toekomstige klimaat- en emissiemaatregelen?
Antwoord 19
Beleid moet altijd realistisch, haalbaar en proportioneel zijn waarbij rekening wordt gehouden met de benodigde randvoorwaarden zoals netcapaciteit en laadinfrastructuur. We volgen de ontwikkelingen rondom netcongestie en de tijdelijke aansluitstop op de voet en betrekken deze bij de uitvoering van het beleid. Waar nodig passen we de uitvoering aan, zo hebben we bijvoorbeeld al het ontheffingenbeleid van de nul-emissiezone geactualiseerd per 1 januari 2026, door onder andere een specifieke ontheffing vanwege netcongestie te introduceren. Daarnaast onderzoeken we breder binnen de gemeente hoe we kunnen komen tot netbewuste beleidskeuzes op diverse andere beleidsvelden.

Vraag 20
Heeft het college inzicht in de totale extra kosten die ondernemers momenteel maken of verwachten te maken als gevolg van netcongestie in combinatie met zero-emissiebeleid?
Antwoord 20
Er zijn ondernemers die, ondanks de netcongestie, kosten hebben gemaakt om het deel van hun wagenpark te verschonen dat de nul-emissiezone in Utrecht of in andere steden bedient. Dat kan zijn vanwege bedrijfsmatige overwegingen (marktaandeel, concurrentiepositie), of omdat de Total Cost of Ownership (TCO) van elektrische bestelvoertuigen nu al beter is dan voor een dieselvariant (voor vrachtvoertuigen ligt dat moment later).
In de Impactanalyse Aansluitstop Netcongestie gaat het in het totaal om 75 tot 225 miljoen euro per jaar aan economische schade. Welk deel daarvan een relatie zou kunnen hebben met het zero-emissiebeleid is onbekend. Deze kosten verschillen per bedrijf en zijn afhankelijk van individuele bedrijfsvoering en investeringskeuzes. Het kan zijn dat ondernemers vanwege netcongestie niet elektrificeren en gebruik maken van andere vormen van logistiek, van hubs, of van de ontheffing wegens netcongestie. Ondernemers die een ontheffing vanwege netcongestie aanvragen betalen €100 aan legeskosten. Zij hebben vervolgens in alle gemeenten met een nul-emissiezone toegang tot de zone.

Vraag 21
Welke economische risico's ziet het college voor de bevoorrading van de binnenstad als elektrificatie van logistiek stagneert?
Antwoord 21
Op dit moment zien we geen economische risico's voor de bevoorrading van de binnenstad. Zoals toegelicht in de antwoorden 1, 4 en 6 verwachten wij dat voor het grootste deel van de ondernemers

voldoende laadinfrastructuur beschikbaar blijft en dat de fasering van de nul-emissiezone ruimte biedt om aan de verplichtingen te voldoen.

Netcongestie kan er in sommige gevallen toe leiden dat ondernemers hun elektrificatie tijdelijk moeten uitstellen. In die situaties biedt de landelijke ontheffing wegens netcongestie een vangnet (zie antwoorden 1 en 9), zodat ondernemers hun bedrijfsvoering kunnen voortzetten totdat voldoende laadcapaciteit beschikbaar is. In andere situaties elektrificeert de ondernemer alsnog, ondanks de aansluitstop, door investeringen te doen (zonnepanelen, batterij, laden elders, etc.).

Vraag 22
Is het college bereid om de raad periodiek inzicht te geven in de economische gevolgen van netcongestie voor ondernemers die onder zero-emissiebeleid vallen?
Antwoord 22
Voor zover wij dit in beeld kunnen brengen (zie eerdere antwoorden) houden wij u op de hoogte van ontwikkelingen rond netcongestie en maatregelen die wij binnen het zero-emissiebeleid kunnen nemen.

Vraag 23
Is het college bereid om het volledige zero-emissiebeleid opnieuw te toetsen op uitvoerbaarheid, netcapaciteit en praktische haalbaarheid voordat verdere uitbreiding plaatsvindt?
Antwoord 23
Dit hebben we ter voorbereiding op de huidige nul-emissiezone in de binnenstad binnen de landelijk geharmoniseerde aanpak met alle partners gedaan en blijven we doen. Aanvullend (zie antwoord 1) voeren we in 2026 onderzoek uit naar de gevolgen van netcongestie voor zowel de huidige nul-emissiezone als de uitbreiding daarvan.

Vraag 24
Kan het college toezeggen dat toekomstige aanscherpingen van emissiebeleid pas plaatsvinden wanneer vooraf aantoonbaar voldoende energie- en laadinfrastructuur beschikbaar is voor ondernemers en logistieke partijen? En ook voor een verdere invoer voor inwoners later in de planning?
Antwoord 24
We scherpen op dit moment het emissiebeleid niet aan, maar voeren het vastgestelde beleid uit, zie antwoord 1. Daarbij is het belangrijk dat de uitvoering van het beleid haalbaar, uitvoerbaar en consistent is. Dit is belangrijk voor ondernemers die gaan investeren en voor ondernemers die al hebben geïnvesteerd. Daarbij houden we ook rekening met de beschikbaarheid van voldoende laadinfrastructuur, zoals dat als randvoorwaarde is opgenomen in ons uitvoeringsprogramma Luchtkwaliteit.

Hoogachtend
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Schriftelijke vragen ‘Zero-emissiezone, stekker eruit?’

13 mei 2026 |

De gemeente Utrecht blijft inzetten op uitbreiding van zero-emissiebeleid, strengere regels voor goederenvervoer en verdere verduurzaming van stadslogistiek. Tegelijkertijd blijkt uit meerdere recente ontwikkelingen dat juist de praktische uitvoerbaarheid steeds verder onder druk komt te staan. Zo valt ook op te maken uit berichtgeving op RTV Utrecht over de radio-uitzending Stadhuisplein waarin D66 ook haar twijfels uit over de invoer van de zero-emissiezone. [1]

Uit berichtgeving van NOS [2] blijkt dat het Utrechtse stroomnet inmiddels zodanig vol is dat zelfs de gemeente haar eigen zware voertuigen, zoals vuilniswagens, voorlopig niet kan vervangen door elektrische varianten omdat er onvoldoende capaciteit is voor laadvoorzieningen. Ook dreigt een aansluitstop waardoor nieuwe laadpalen, bedrijven en zelfs woningen mogelijk niet meer aangesloten kunnen worden op het elektriciteitsnet.

Daarnaast heeft het college zelf recent besloten nieuwe regels voor goederenvervoer uit te stellen na juridische procedures en signalen vanuit brancheorganisaties dat invoering in de praktijk onvoldoende uitvoerbaar is.

Dat roept fundamentele vragen op over de haalbaarheid, uitvoerbaarheid en geloofwaardigheid van het huidige beleid. Daarover heeft UtrechtNu! de volgende vragen:

---

1. Uitvoerbaarheid van het zero-emissiebeleid

De gemeente blijft ondernemers stimuleren en in sommige gevallen feitelijk dwingen om over te stappen op elektrische voertuigen. Tegelijkertijd stelt dezelfde gemeente dat zelfs haar eigen zware voertuigen voorlopig niet elektrisch kunnen worden vanwege een tekort aan netcapaciteit en laadmogelijkheden.

1. Hoe kan het college enerzijds doorgaan met uitbreiding (er is immers maar een tijdelijk uitstel afgekondigd) van zero-emissiebeleid voor ondernemers, terwijl anderzijds wordt erkend dat het stroomnet onvoldoende capaciteit heeft voor de noodzakelijke laadinfrastructuur, zelfs voor gemeentelijke voertuigen?
2. Welke concrete laad- en netcapaciteit is momenteel daadwerkelijk beschikbaar voor vrachtwagens, bestelbusjes en logistieke voertuigen van ondernemers die door gemeentelijk beleid moeten verduurzamen?
3. Hoeveel extra laadpunten voor zwaar logistiek vervoer zijn volgens het college nodig om het huidige beleid realistisch uitvoerbaar te maken, hoeveel daarvan zijn daadwerkelijk gepland en binnen welke termijn verwacht het college dat deze operationeel zijn?

---

[1] https://www.ustad.nl/nieuws/4041898/d66-stelt-zero-emissiezone-in-utrecht-ter-discussie-overvol-stroomnet-gooit-roet-in-het-eten
[2] https://nos.nl/collectie/13871/artikel/2611482-stroomnet-utrecht-nu-echt-vol-helemaal-geen-nieuwe-of-zwaardere-aansluitingen-meer

4. Kan het college inzichtelijk maken hoeveel ondernemers momenteel willen elektrificeren maar daarbij worden belemmerd door netcongestie, ontbrekende laadvoorzieningen of wachttijden bij netbeheerders?
5. Op welke wijze toetst het college of opgelegd beleid praktisch uitvoerbaar is voordat ondernemers worden geconfronteerd met verboden, beperkingen of extra kosten?

2. Tegenstrijdigheid tussen ambitie en realiteit

De recente berichtgeving en raadsbrieven laten een opvallende tegenstelling zien: enerzijds presenteert het college ambitieuze emissiedoelen, anderzijds erkent dezelfde gemeente dat de fysieke infrastructuur die daarvoor nodig is nog grotendeels ontbreekt[3].[4]

6. Erkent het college dat er momenteel een fundamentele spanning bestaat tussen de snelheid waarmee zero-emissiebeleid wordt ingevoerd en de daadwerkelijke beschikbaarheid van elektriciteitscapaciteit?
7. Waarom wordt uitbreiding van emissiebeleid voorbereid terwijl uit de eigen impactanalyse blijkt dat een aansluitstop grote gevolgen kan hebben voor bedrijven, laadpalen, economische ontwikkeling en bereikbaarheid?
8. Welke scenario's heeft het college uitgewerkt voor het geval netcongestie langer aanhoudt dan nu wordt verwacht?
9. Welke onderdelen van het huidige zero-emissiebeleid zijn volgens het college afhankelijk van extra netcapaciteit die er op dit moment nog niet is?
10. Welke risico's ziet het college voor bevoorrading van winkels, horeca en binnenstedelijke logistiek als ondernemers wel moeten verduurzamen maar onvoldoende toegang hebben tot laadcapaciteit?

3. Ondernemers en stadslogistiek

Uit de raadsbrief over het toegangsbeleid goederenvervoer blijkt dat brancheorganisaties en vervoerders aangeven dat de invoering in de praktijk ingewikkeld uitvoerbaar is en meer tijd nodig hebben.

11. Hoe beoordeelt het college het feit dat vervoerders en logistieke partijen aangeven dat zij ondanks ontheffingen nog steeds niet weten hoe zij de bevoorrading praktisch moeten organiseren?
12. Hoe voorkomt het college dat ondernemers klem komen te zitten tussen strengere milieuregels enerzijds en een gebrek aan stroomcapaciteit en laadmogelijkheden anderzijds?
13. Hoeveel ondernemers hebben inmiddels bij de gemeente aangegeven dat zij problemen verwachten met elektrificatie of bevoorrading als gevolg van netcongestie?
14. Welke concrete alternatieven biedt het college aan ondernemers zolang voldoende laadinfrastructuur en netcapaciteit ontbreken?

---

[3] Raadsbrief Opschorten invoeringsdatum nieuwe regels toegangsbeleid goederenvervoer - iBabs Publieksportaal
[4] Raadsbrief Impactanalsye aansluitstop - iBabs Publieksportaal

15. Is het college bereid delen van het zero-emissiebeleid te heroverwegen zolang de noodzakelijke energie-infrastructuur aantoonbaar onvoldoende beschikbaar is?

4. Gemeentelijke geloofwaardigheid en voorbeeldfunctie

De gemeente vraagt veel van ondernemers en inwoners, maar erkent tegelijkertijd dat zij haar eigen wagenpark niet volledig kan verduurzamen door tekortschietende netcapaciteit.

16. Welke voertuigen van de gemeente kunnen op dit moment niet worden vervangen door elektrische varianten vanwege beperkingen op het stroomnet?
17. Hoeveel vertraging loopt de verduurzaming van het gemeentelijk wagenpark hierdoor op?
18. Vindt het college het geloofwaardig om ondernemers verdergaande verplichtingen op te leggen terwijl de gemeente zelf aangeeft hier voorlopig niet volledig aan te kunnen voldoen?
19. Welke lessen trekt het college uit deze situatie voor de snelheid en haalbaarheid van toekomstige klimaat- en emissiemaatregelen?

5. Financiële en economische gevolgen

De impactanalyse van de gemeente noemt mogelijke gevolgen voor woningbouw, economische ontwikkeling, bedrijven en laadvoorzieningen. Tegelijkertijd lopen ondernemers al tegen investeringskosten aan voor verduurzaming van hun wagenpark.

20. Heeft het college inzicht in de totale extra kosten die ondernemers momenteel maken of verwachten te maken als gevolg van netcongestie in combinatie met zero-emissiebeleid?
21. Welke economische risico's ziet het college voor de bevoorrading van de binnenstad als elektrificatie van logistiek stagneert?
22. Is het college bereid om de raad periodiek inzicht te geven in de economische gevolgen van netcongestie voor ondernemers die onder zero-emissiebeleid vallen?

6. Bestuurlijke afwegingen en toekomstig beleid

De combinatie van juridische procedures, uitgestelde invoering, netcongestie en gebrek aan laadcapaciteit roept de vraag op of het huidige tempo van beleid nog realistisch is.

23. Is het college bereid om het volledige zero-emissiebeleid opnieuw te toetsen op uitvoerbaarheid, netcapaciteit en praktische haalbaarheid voordat verdere uitbreiding plaatsvindt?
24. Kan het college toezeggen dat toekomstige aanscherpingen van emissiebeleid pas plaatsvinden wanneer vooraf aantoonbaar voldoende energie- en laadinfrastructuur beschikbaar is voor ondernemers en logistieke partijen? En ook voor een verdere invoer voor inwoners later in de planning?

Gesteld door:

- David Bosch, UtrechtNu!
- Robert Biever, Stadsbelang Utrecht
- Job van den Broek, CDA
- Mika Raterman, JA21
- Richard Nijhoff, VVD

---

*UtrechtNu! verzoekt het college nadrukkelijk om **alle bovenstaande vragen afzonderlijk, volledig en inhoudelijk te beantwoorden**, conform **artikel 169, derde lid, van de Gemeentewet**, en zich niet te beperken tot samenvattende of ontwijkende beantwoording, noch tot het onbeantwoord laten van expliciet gestelde vragen.*

*Indien beantwoording van (delen van) de vragen niet openbaar kan plaatsvinden, verzoekt UtrechtNu! het college deze antwoorden **als geheime stukken** aan de raad te doen toekomen, zodat de informatieplicht jegens de raad volledig wordt nagekomen.*

Gemeente Utrecht

BEANTWOORDING SCHRIFTELIJKE RAADSVRAGEN 2026, NUMMER 86

Datum	29 mei 2026
Van	College B&W
Behandeld door	Sander van der Pot, Erik Remkes, Eddie van der Waard
E-mailadres	sander.van.der.pot@utrecht.nl
Kenmerk	34170354
Beleidsveld	Milieu en Emissieloos Vervoer

Geachte leden van de raad,

Hierbij ontvangt u de beantwoording van de schriftelijke raadsvragen jaargang 2026, nummer 86, van David Bosch (UtrechtNu!), Richard Nijhoff (VVD), Robert Biever (Stadsbelang Utrecht), Job van den Broek (CDA), Yvonne Hessel (Utrecht Solidair) en Mika Raterman (JA21) van 9 mei 2026 over ‘Rechterlijke uitspraak Jaarbeurs en zero-emissiezone’. De gestelde vragen zijn onderaan bijgevoegd.

Vraag 1
Waarom heeft het college de raad niet actief per raadsbrief geïnformeerd over de uitspraak van 17 april 2026?
Antwoord 1
Omdat wij eerst juridisch advies wilden inwinnen over het vervolg en afstemming wilden zoeken met de Jaarbeurs als direct betrokkene, zodat wij uw raad een duiding kunnen geven van de gevolgen van deze uitspraak en de vervolgstappen die wij willen zetten.

Vraag 2
Op welk moment is besloten om de raad hierover niet actief te informeren, en wie heeft dat besluit genomen?
Antwoord 2
We hebben niet besloten uw raad niet actief te informeren. We hebben besloten om allereerst juridisch advies in te winnen over het vervolgtraject zodat we uw raad, naast informeren, een zo volledig mogelijk beeld en duiding kunnen geven.

Vraag 3
Vindt het college het wenselijk dat raadsleden via media moeten vernemen dat een belangrijk verkeersbesluit deels door de rechter is vernietigd?
Antwoord 3
Nee, in principe vinden wij dit niet wenselijk. Gezien de publicatiesnelheid van de media en de afstemming en advisering die nodig waren, was een sneller tijdspad helaas niet mogelijk. Zie ook de antwoorden 1 en 2.

Vraag 4
Is het college bereid toe te zeggen dat de raad voortaan standaard en tijdig wordt geïnformeerd bij rechterlijke uitspraken met gevolgen voor vastgesteld beleid?

Antwoord 4
Dat is altijd ons streven. Tegelijkertijd vinden wij het belangrijk om uw raad te kunnen voorzien van zo volledig mogelijke informatie, waaronder een eerste duiding van een uitspraak en eerste advisering.

Vraag 5
Erkent het college dat de rechtbank hiermee feitelijk concludeert dat de voorbereiding van het besluit tekort is geschoten?
Antwoord 5
We laten op dit moment een juridische toets doen op de interpretatie van de uitspraak van de rechtbank. Op basis hiervan nemen we een herstelbesluit dat recht doet aan de uitspraak.

Vraag 6
Waarom is vooraf geen specifiek onderzoek gedaan naar de logistieke positie van de Jaarbeurs?
Antwoord 6
Voorafgaand aan het verkeersbesluit hebben we gevolgen voor leveranciers en klanten van alle bedrijven, dus ook de Jaarbeurs, onderzocht en meegenomen in onze overwegingen. Ook hebben wij de zienswijze van de Jaarbeurs op het ontwerp-verkeersbesluit beantwoord in de Vaststellingsnota. Daarbij is de Jaarbeurs tijdens presentaties aan hen (en via een informatiebijeenkomst) uitgenodigd informatie aan te leveren ter onderbouwing van hun stellingen. Wij meenden, onder andere hiermee, de belangen van de Jaarbeurs te hebben meegewogen. Dit is volgens de rechtbank niet voldoende tot uitdrukking gekomen in het verkeersbesluit. In het nog te nemen herstelbesluit willen wij dit herstellen.

Vraag 7
Welke afweging is gemaakt om generiek beleid toe te passen zonder maatwerk voor een locatie met aantoonbaar uitzonderlijke logistieke stromen?
Antwoord 7
Het beleid is naar onze mening niet generiek, maar specifiek en landelijk geharmoniseerd. De nul-emissiezone, de overgangsperioden en het bijbehorende landelijke vrijstellings- en ontheffingenbeleid zijn in samenwerking met de vervoerssector uitgewerkt - en gaan juist specifiek in op afschrijvings-termijnen en bepaalde carrosseriecodes - nadat alle betrokken partijen zich in 2014 hadden gecommitteerd aan de Green Deal Zero Emissie Stadslogistiek (ZES). Deze Green Deal, en de daaropvolgende Uitvoeringsagenda's "ZES", zijn steeds ook door de vervoerssector onderschreven. De sector stelde dat zij - onder voorwaarde van de vijfjarige transitieperiode en het ontheffingen- en vrijstellingstelsel - in 2030 alle ontvangers in de ZE-zones in het land kunnen beleveren. Er is sprake van maatwerk in de vorm van (bijvoorbeeld) vrijstellingen op bepaalde voertuigcategorieën die voorlopig nog niet emissieloos kunnen worden ingezet en in de vorm van het landelijk geharmoniseerde ontheffingenbeleid. Ondernemers kunnen de volgende ontheffingen aanvragen:

- *Dagontheffing (twaalf keer per jaar);*
- *Ontheffing wegens lange levertijd vervangend voertuig (met verlengingsmogelijkheid);*
- *Ontheffing voor bijzondere vrachtwagen (zoals verhuisauto's);*
- *Ontheffing voor plug-in hybride vrachtwagen;*
- *Ontheffing voor bestelauto of vrachtwagen die niet uitstootvrij te krijgen is;*
- *Ontheffing wegens bedrijfseconomische omstandigheden;*
- *Ontheffing bij overbelast stroomnet (netcongestie) (met verlengingsmogelijkheid);*
- *Ontheffing voor dierenambulance.*

Daarnaast is het voor onvoorziene unieke situaties mogelijk om een beroep te doen op de hardheidsclausule. Tegen 2030 volgt een landelijke evaluatie. Ook nu worden al aanpassingen gedaan, gebaseerd op de actualiteit. Zo is landelijk nu al voorzien dat de ontheffing voor netcongestie ook na 2030 beschikbaar blijft. Aangezien de vervoersbranche achter dit beleid staat, veel ondernemers nu - na anderhalf jaar overgangsperiode - al een deel van hun wagenpark hebben vervangen door emissieloze voertuigen, ondanks dat dit nog niet in alle situaties hoeft, en landelijk wordt gemonitord in hoeverre de branche verlenging van bepaalde ontheffingen nodig heeft, hebben

wij geen reden om aan te nemen dat de Jaarbeurs tot en na 2030 niet bediend kan blijven door de vervoerssector. Tegelijkertijd heeft de Jaarbeurs aangegeven zich zorgen te maken over de bevoorradingsmogelijkheden in haar specifieke situatie. Wij nemen deze signalen serieus en blijven hierover met hen in gesprek.

Vraag 8
Is vooraf juridisch advies ingewonnen over de kwetsbaarheid van dit besluit? Zo ja, wat was de strekking daarvan en wilt u dit advies met de raad delen?
Antwoord 8
Bij het opstellen van en de besluitvorming over verkeersbesluiten (waaronder deze) schrijven gemeentelijke juristen mee. Ook is de procedure vooraf, inclusief informatiebijeenkomsten en publicatie van college- en raadsbesluiten, naar onze mening tijdig en zorgvuldig verlopen.

Vraag 9
Welke concrete lessen trekt het college uit deze uitspraak voor toekomstige besluitvorming?
Antwoord 9
We laten op dit moment een nadere juridische toets doen op de interpretatie van de uitspraak van de rechtbank. Op basis hiervan nemen we een herstelbesluit dat recht doet aan de uitspraak. (zie antwoord 5). Daarbij kijken we ook in bredere zin hoe we in toekomstige verkeersbesluiten (bijvoorbeeld bij de uitbreiding van de nul-emissiezone) een belangenafweging kunnen maken die een rechterlijke toets doorstaat.

Vraag 10
Overweegt het college hoger beroep? Zo ja, op welke gronden?
Antwoord 10
Gelet op dat we willen toewerken naar een schone lucht voor alle Utrechters, met oog op de gezondheidsrisico's die luchtvervuiling met zich meebrengt, vinden wij het belangrijk dat ook het Jaarbeursgebied onderdeel uitmaakt van de nul-emissiezone. Het gebied maakt deel uit van het centrale stedelijke gebied waar veel verkeersbewegingen plaatsvinden en waar het terugdringen van uitstoot bijdraagt aan een gezondere leefomgeving. Onze inzet op de transitie naar emissieloos vervoer, door zowel te stimuleren en faciliteren (oplaadinfra) als te reguleren (nul-emissiezone) draagt hier aan bij.

Daarom hebben we, op basis van intern en extern juridisch advies, hoger beroep ingesteld bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen de uitspraak van de rechtbank. Parallel daaraan bereiden we een herstelbesluit voor waarmee de Jaarbeurs weer onderdeel van de zone wordt. We overleggen dit herstelbesluit bij de hoger beroepsprocedure (artikel 6:19 Awb). Deze aanpak biedt de meeste duidelijkheid en snelheid, ook omdat het herstelbesluit direct kan worden meegenomen in de beoordeling door de hoogste bestuursrechter.

Vraag 11
Wat zijn tot nu toe de gemaakte juridische kosten en wat zijn de verwachte vervolgkosten?
Antwoord 11
*D*e verkeersbesluitprocedure, inclusief de juridische begeleiding van de twee zittingen, betreft interne gemeentelijke kosten. Voor duiding van de uitspraak en advies op en begeleiding bij de vervolgprocedure vragen we extern juridisch advies. Vervolgkosten hangen mede af van inhoud en duur van dat traject.

Vraag 12
Heeft het college inmiddels onderzocht wat deze uitspraak betekent voor de juridische houdbaarheid van de zero-emissiezone in de binnenstad?
Antwoord 12
Ja, de nul-emissiezone is juridisch houdbaar. De Jaarbeurs is de enige partij die in beroep is gegaan

tegen het verkeersbesluit. De uitspraak heeft geen betrekking op het gebied van de nul-emissiezone buiten het Jaarbeursgebied.

Vraag 13
Kan het college garanderen dat de huidige zone bij een rechterlijke toets volledig standhoudt?
Antwoord 13
Dit kunnen we nooit garanderen. Zie ook de antwoorden op vraag 9 en 10.

Vraag 14
Op welke onderdelen acht het college de huidige onderbouwing of belangenafweging mogelijk kwetsbaar?
Antwoord 14
De rechter heeft geoordeeld dat de unieke positie en specifieke belangen van de Jaarbeurs onvoldoende onderzocht en onvoldoende kenbaar betrokken zijn bij de besluitvorming over het verkeersbesluit, voor zover het terrein van de evenementenhallen van Jaarbeurs en bijbehorende toegangswegen binnen de nul-emissiezone zijn gebracht. Voor het herstelbesluit dat wij voornemens zijn te nemen onderzoeken we in hoeverre de voorbereiding en/of het verkeersbesluit voor dit specifieke deel anders had gemoeten, of - en hoe - dit is te herstellen en, of - en zo ja hoe - een dergelijke uitspraak in de toekomst is te voorkomen.

Vraag 15
Deelt het college dat deze uitspraak precedentwerking kan hebben voor andere bedrijven en instellingen met intensieve logistiek?
Antwoord 15
Er is geen precedentwerking voor andere bedrijven in de zone. Uit een juridische analyse van de uitspraak van de rechter en jurisprudentie moet duidelijk worden of de gemeentelijke aanpak bij het nemen van dit soort besluiten (in Utrecht en alle andere steden met "zonebesluiten") in de toekomst (nog) voldoet.

Vraag 16
Welke locaties of sectoren in Utrecht zouden op basis van deze redenering mogelijk ook aanspraak kunnen maken op uitzonderingen?
Antwoord 16
Zie het antwoord op vraag 15.

Vraag 17
Heeft het college hier inmiddels een inventarisatie van gemaakt? Zo nee, waarom niet?
Antwoord 17
Zie het antwoord op vraag 15.

Vraag 18
Hoe voorkomt het college dat vooral grote partijen via juridische procedures uitzonderingen afdwingen?
Antwoord 18
Dat is niet in zijn geheel te voorkomen, het staat partijen altijd vrij om zienswijzen in te dienen, bezwaar te maken en in beroep te gaan tegen (ontwerp-)besluiten. Daarom nemen wij bij ingrijpende (verkeers)besluiten eerst een ontwerpbesluit, zodat we reacties kunnen ophalen en op basis daarvan zo nodig het besluit kunnen aanpassen. In dit geval hebben wij naar aanleiding van de zienswijze van de Jaarbeurs op het ontwerp-verkeersbesluit, op basis van de geharmoniseerde landelijke regelingen, geen aanleiding gezien voor aanpassing van het verkeersbesluit, mede omdat uitzonderingen in individuele gevallen spanning kunnen opleveren met het uitgangspunt van gelijke behandeling en kunnen leiden tot vergelijkbare verzoeken van andere partijen.

Vraag 19
Hoe wordt geborgd dat kleinere ondernemers gelijk worden behandeld en niet onevenredig worden belast?
Antwoord 19
Het landelijk geharmoniseerde beleid gaat ervan uit dat nul-emissiezones in 2030 emissieloos kunnen worden bediend, ongeacht type of omvang van ontvangers van goederen. De vervoerssector verwacht niet dat het gehele wagenpark dan emissieloos is, maar wel dat een voldoende deel, met name het deel dat de zones bedient, emissievrij is. Vervoerders passen hun wagenpark aan door gericht het deel dat de zones inrijdt te verduurzamen. Ontheffingen en vrijstellingen (zie ook antwoord 7) zijn er voor die situaties waar het tot aan 2030, en eventueel ná 2030, (nog) niet mogelijk is. Ook leveren onze logistieke makelaars maatwerk in hun contacten met (kleinere) ondernemers.

Vraag 20
Is het college bereid te kijken naar compensatiemogelijkheden voor getroffen ondernemers voor vertragingen en kosten door dit besluit?
Antwoord 20
Wij willen het verkeersbesluit graag herstellen, zodanig dat het de toets van de rechtbank kan doorstaan, de zonegrens wordt hersteld en het Jaarbeursterrein weer onderdeel uitmaakt van de zone. Naast het verbeteren van de luchtkwaliteit is het zijn van een betrouwbare overheid een van de redenen hiervoor. Daarbij speelt nadrukkelijk mee dat er ook nu al ondernemers zijn die hebben geïnvesteerd in emissieloos vervoer. Of dit ook geldt voor transportondernemers die specifiek de Jaarbeurs beleveren is ons vanwege privacy niet bekend. Er zijn in dat geval, ook landelijk, geen compensatiemogelijkheden voorzien voor ondernemers die voordat het noodzakelijk wordt een voertuig hebben verschoond. In de transitieperiode is het aan de ondernemer zelf om te besluiten om eerder dan voor het eind van de overgangstermijnen te verschonen of bijvoorbeeld gebruik te maken van een ontheffing (zie ook antwoord 7).

Vraag 21
Herkent het college de onduidelijkheid en juridische onzekerheid die hierdoor voor ondernemers en inwoners ontstaat en op welke manier gaat het college hier duidelijkheid scheppen?
Antwoord 21
Zie ook het antwoord op vraag 20. Voor inwoners heeft deze uitspraak geen invloed, omdat de nul-emissiezone gericht is op zakelijk bestel- en vrachtverkeer. De zone wordt met verkeersborden aangeduid, we verplaatsen deze zodat het Jaarbeursgebied erbuiten valt en de nieuwe zonegrens voor iedereen duidelijk is.

Vraag 22
Welke gevolgen heeft deze uitspraak voor de verdere uitrol van zero-emissie- en milieuzones in Utrecht?
Antwoord 22
We willen voorkomen dat deze uitspraak gevolgen heeft voor reeds door uw raad genomen besluiten over maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit en de transitie naar emissieloos vervoer, inclusief de toekomstige uitbreidingen van de zones. Daarom stelden wij hoger beroep in en nemen we een herstelbesluit, met als doel dat het Jaarbeursterrein opnieuw onderdeel wordt van de nul-emissiezone en uw raadsbesluit over de geografische uitbreiding ook kan worden uitgevoerd. Ook hebben wij een verantwoordelijkheid naar onze partners in de landelijke Uitvoeringsagenda Zero Emissiezones: de andere steden en de vervoersbranches waarmee de reeds ingevoerde zones, nog in te voeren zones en uitbreidingen van bestaande zones zijn en worden voorbereid.

Vraag 23
Wordt de onderbouwing van toekomstige verkeersbesluiten aangepast naar aanleiding van deze uitspraak?

Antwoord 23
Er zijn veel soorten verkeerbesluiten, met verschillende doelen. Variërend van het plaatsen van één verkeersbord tot de invoering van een nul-emissiezone. Daarom is het niet mogelijk een generiek antwoord te geven ten aanzien van de onderbouwing van alle mogelijke verkeersbesluiten. Zie ook de antwoorden op vraag 9 en 12 voor vergelijkbare verkeersbesluiten zoals voor de nul-emissiezone.

Vraag 24
Is het college bereid om bij toekomstige uitbreidingen standaard per gebied te onderzoeken welke partijen onevenredig geraakt kunnen worden?
Antwoord 24
De uitspraak van de rechtbank laat zien dat bij locaties met een unieke logistieke positie een meer expliciete en kenbare belangenafweging nodig kan zijn. Wij beraden ons daarom, samen met onze juristen, op de wijze waarop wij in toekomstige besluitvorming op een redelijke en uitvoerbare manier invulling geven aan het in beeld brengen van partijen met een unieke positie
Zie ook het antwoord op vraag 9.

Vraag 25
Is het college bereid om voorafgaand aan verdere uitbreiding een juridische en praktische risicoanalyse met de raad te delen?
Antwoord 25
Ja, daartoe zijn wij bereid. Wij werken het raadsbesluit (beleidsnota luchtkwaliteit) tot uitbreiding van de nul-emissiezone uit in een verkeersbesluit. In dit besluit heeft uw raad ons onder andere opgedragen uit te zoeken hoe moet worden omgegaan met bedrijventerreinen. In de uitwerking worden ook andere aandachtspunten zoals netcongestie meegenomen. De analyse van deze uitspraak van de rechter zal ook worden meegenomen. Net als bij de huidige zone nemen we eerst een ontwerp-besluit zodat iedereen een zienswijze kan indienen.

Vraag 26
Kan het college toezeggen dat verdere aanscherping of uitbreiding van zero-emissiebeleid niet plaatsvindt zonder dat de raad volledig is geïnformeerd over de implicaties van deze uitspraak?
Antwoord 26
Wij houden u op de hoogte van het vervolg.

Hoogachtend
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Schriftelijke vragen ‘Rechterlijke uitspraak Jaarbeurs en zero-emissiezone’

09 mei 2026 |

Op 17 april 2026 heeft de rechtbank Midden-Nederland geoordeeld dat het terrein van de Jaarbeurs en de bijbehorende toegangswegen niet binnen de Utrechtse zero-emissiezone mogen vallen[1]. De rechter stelt dat het college onvoldoende specifiek onderzoek heeft gedaan naar de gevolgen voor de Jaarbeurs en haar logistieke positie, en heeft het besluit op dit punt vernietigd.

Deze uitspraak roept fundamentele vragen op over de kwaliteit van besluitvorming, de juridische houdbaarheid van het zero-emissiebeleid en de manier waarop de raad hierover wordt geïnformeerd. Daarover hebben de fracties van UtrechtNu!, xxx, xxx, de volgende vragen.

---

1. Informatievoorziening aan de raad

Een rechterlijke uitspraak waarbij gemeentelijk beleid deels wordt vernietigd, is politiek en bestuurlijk zeer relevant. Juist daarom had de raad actief en direct geïnformeerd moeten worden.

1. Waarom heeft het college de raad niet actief per raadsbrief geïnformeerd over de uitspraak van 17 april 2026?
2. Op welk moment is besloten om de raad hierover niet actief te informeren, en wie heeft dat besluit genomen?
3. Vindt het college het wenselijk dat raadsleden via media moeten vernemen dat een belangrijk verkeersbesluit deels door de rechter is vernietigd?
4. Is het college bereid toe te zeggen dat de raad voortaan standaard en tijdig wordt geïnformeerd bij rechterlijke uitspraken met gevolgen voor vastgesteld beleid?

2. Oordeel van de rechter en kwaliteit van besluitvorming

De rechtbank oordeelt dat de gemeente onvoldoende onderzoek heeft gedaan en de belangen van de Jaarbeurs onvoldoende specifiek heeft meegewogen. Dat roept vragen op over de zorgvuldigheid waarmee dit besluit is voorbereid.

5. Erkent het college dat de rechtbank hiermee feitelijk concludeert dat de voorbereiding van het besluit tekort is geschoten?
6. Waarom is vooraf geen specifiek onderzoek gedaan naar de logistieke positie van de Jaarbeurs?
7. Welke afweging is gemaakt om generiek beleid toe te passen zonder maatwerk voor een locatie met aantoonbaar uitzonderlijke logistieke stromen?
8. Is vooraf juridisch advies ingewonnen over de kwetsbaarheid van dit besluit? Zo ja, wat was de strekking daarvan en wilt u dit advies met de raad delen?
9. Welke concrete lessen trekt het college uit deze uitspraak voor toekomstige besluitvorming?
10. Overweegt het college hoger beroep? Zo ja, op welke gronden?
11. Wat zijn tot nu toe de gemaakte juridische kosten en wat zijn de verwachte vervolgkosten?

---

[1] ECLI:NL:RBMNE:2026:1614, Rechtbank Midden-Nederland, UTR 24/5135

3. Gevolgen voor de zero-emissiezone in de binnenstad

Hoewel de uitspraak formeel betrekking heeft op de Jaarbeurs, kan de onderliggende redenering breder doorwerken. Als de belangenafweging bij één grote logistieke speler onvoldoende was, rijst de vraag hoe stevig de onderbouwing van de rest van de zone is.

12. Heeft het college inmiddels onderzocht wat deze uitspraak betekent voor de juridische houdbaarheid van de zero-emissiezone in de binnenstad?
13. Kan het college garanderen dat de huidige zone bij een rechterlijke toets volledig standhoudt?
14. Op welke onderdelen acht het college de huidige onderbouwing of belangenafweging mogelijk kwetsbaar?

4. Precedentwerking en gelijke behandeling

De uitspraak benadrukt dat specifieke situaties maatwerk vereisen. Daarmee ontstaat ook de vraag of andere bedrijven en instellingen met veel logistiek verkeer zich op dezelfde redenering kunnen beroepen.

15. Deelt het college dat deze uitspraak precedentwerking kan hebben voor andere bedrijven en instellingen met intensieve logistiek?
16. Welke locaties of sectoren in Utrecht zouden op basis van deze redenering mogelijk ook aanspraak kunnen maken op uitzonderingen?
17. Heeft het college hier inmiddels een inventarisatie van gemaakt? Zo nee, waarom niet?
18. Hoe voorkomt het college dat vooral grote partijen via juridische procedures uitzonderingen afdwingen?
19. Hoe wordt geborgd dat kleinere ondernemers gelijk worden behandeld en niet onevenredig worden belast?
20. Is het college bereid te kijken naar compensatiemogelijkheden voor getroffen ondernemers voor vertragingen en kosten door dit besluit?
21. Herkent het college de onduidelijkheid en juridische onzekerheid die hierdoor voor ondernemers en inwoners ontstaat en op welke manier gaat het college hier duidelijkheid scheppen?

5. Gevolgen voor toekomstige uitrol

De gemeente werkt aan verdere aanscherping en uitbreiding van emissiebeleid. Deze uitspraak maakt duidelijk dat ambities alleen standhouden als de juridische en praktische onderbouwing op orde is.

22. Welke gevolgen heeft deze uitspraak voor de verdere uitrol van zero-emissie- en milieuzones in Utrecht?
23. Wordt de onderbouwing van toekomstige verkeersbesluiten aangepast naar aanleiding van deze uitspraak?
24. Is het college bereid om bij toekomstige uitbreidingen standaard per gebied te onderzoeken welke partijen onevenredig geraakt kunnen worden?
25. Is het college bereid om voorafgaand aan verdere uitbreiding een juridische en praktische risicoanalyse met de raad te delen?

6. Bestuurlijke verantwoordelijkheid en vervolg

Deze uitspraak raakt de kern van zorgvuldig bestuur: beleid moet niet alleen ambitieus zijn, maar ook zorgvuldig voorbereid, juridisch houdbaar en eerlijk uitvoerbaar.

26. Kan het college toezeggen dat verdere aanscherping of uitbreiding van zero-emissiebeleid niet plaatsvindt zonder dat de raad volledig is geïnformeerd over de implicaties van deze uitspraak?

Gesteld door:

- David Bosch, UtrechtNu!
- Richard Nijhoff, VVD
- Robert Biever, Stadsbelang Utrecht
- Job van den Broek, CDA
- Yvonne Hessel, Utrecht Solidair
- Mika Raterman, JA21

---

*UtrechtNu! verzoekt het college nadrukkelijk om **alle bovenstaande vragen afzonderlijk, volledig en inhoudelijk te beantwoorden**, conform **artikel 169, derde lid, van de Gemeentewet**, en zich niet te beperken tot samenvattende of ontwijkende beantwoording, noch tot het onbeantwoord laten van expliciet gestelde vragen.*

*Indien beantwoording van (delen van) de vragen niet openbaar kan plaatsvinden, verzoekt UtrechtNu! het college deze antwoorden **als geheime stukken** aan de raad te doen toekomen, zodat de informatieplicht jegens de raad volledig wordt nagekomen.*

Created with an evaluation copy of Aspose.Words. To remove all limitations, you can use Free Temporary License
https://products.aspose.com/words/temporary-license/

Commissie Leefomgeving

Dossiernummer	5389
Vergaderdatum	10 september 2026
Agendapunt	8
Titel	Beantwoording op vragen over betaald parkeren in Zuilen en Lunetten

Geagendeerd	**Vergaderdatum**
Commissie Leefomgeving	25 juni 2026
Commissie Leefomgeving	**10 september 2026**

Evaluation Only. Created with Aspose.Words. Copyright 2003-2026 Aspose Pty Ltd.

Gemeente Utrecht

BEANTWOORDING SCHRIFTELIJKE RAADSVRAGEN 2026, NUMMER 80

Datum	9 juni 2026
Van	College B&W
Behandeld door	M.de la Rie
E-mailadres	m.de.la.rie@utrecht.nl
Kenmerk	34178385
Beleidsveld	Mobiliteit

Geachte leden van de raad,

Hierbij ontvangt u de beantwoording van de schriftelijke raadsvragen jaargang 2026 nummer 80 van Richard Nijhoff (VVD), Robert Biever (Stadsbelang Utrecht), David Bosch (UtrechtNu!), Mika Raterman (JA21), Mahmut Sungur (DENK) en Yvonne Hessel (Utrecht Solidair) van 8 mei 2026 over Uitstellen invoering betaald parkeren. De gestelde vragen zijn onderaan bijgevoegd.

Vraag 1
Vindt het college het wenselijk om de invoering van betaald parkeren op te schorten tot na de coalitieonderhandelingen, zoals in Amersfoort is gebeurd?
Antwoord 1
Wij voeren betaald parkeren in conform het raadsbesluit voor stadsbreed invoeren betaald parkeren van april 2024. Betaald parkeren is een belangrijk instrument voor een duurzaam mobiliteitssysteem en een goede verdeling van de schaarse openbare ruimte. Daarnaast is de invoering van betaald parkeren noodzakelijk om gebiedsontwikkelingen mogelijk te maken.
Na het raadsbesluit van april 2024 hebben wij uw raad op een aantal momenten geïnformeerd over de uitvoering hiervan en de maatregelen die wij hebben genomen om ervoor te zorgen dat dit zo goed mogelijk verloopt. In onze brief van 12 september 2025 hebben wij u, als resultaat van een zorgvuldige afweging, voorgesteld om de start van blok 2 met een half jaar uit te stellen (van 1 mei 2026 naar 1 november 2026) om de basis van het parkeermanagementsysteem op orde te brengen. Eind november 2025 heeft uw raad de planning voor blok 2 vastgesteld. Over de brief en het raadsvoorstel voor de planning van blok 2 is uitgebreid gesproken in commissie en raad. Hier zijn alle aspecten afgewogen en is gekozen voor de huidige planning. Na het besluit over blok 2 zijn wij gestart met de voorbereidingen van het invoeren van betaald parkeren voor de eerste gebieden. De communicatie naar bewoners is inmiddels gestart. Wij vinden het belangrijk rechtszekerheid en duidelijkheid te bieden aan bewoners, ondernemers en ontwikkelaars. Wij vinden het daarom niet wenselijk om de invoering van betaald parkeren verder op te schorten.

Vraag 2
Is het college bereid de uitbreiding van betaald parkeren pas door te zetten nadat de nieuwgekozen gemeenteraad zich daarover heeft kunnen uitspreken?
Antwoord 2
Wij geven uitvoering aan het raadsbesluit van 25 april 2024 (stadsbreed invoeren betaald parkeren) en het besluit van 20 november 2025 planning blok 2. Het besluit over de planning van blok 2 is genomen na een zorgvuldige afweging van verschillende scenario's. Wij vinden het belangrijk om een consistent beleid te voeren en een betrouwbare overheid te zijn zodat bewoners en andere partijen in de stad zoals ontwikkelaars en ondernemers weten waar zij aan toe zijn. Daarnaast heeft uitstel van

betaald parkeren ook gevolgen. Zo blijft de parkeeroverlast die bewoners ervaren langer bestaan. Zie ook het antwoord op vraag 1.

Vraag 3
Zo nee, hoe rechtvaardigt het college het om deze onomkeerbare maatregel nu door te zetten terwijl het huidige college demissionair is?
Antwoord 3
Zie antwoord bij vraag 1 en 2.

Vraag 4
Erkent het college dat betaald parkeren in Zuilen en Lunetten extra financiële druk legt op huishoudens?
Antwoord 4
Bij de behandeling in uw raad van het voorstel om stadsbreed betaald parkeren in te voeren is de betaalbaarheid aan bod gekomen. Een 1e parkeervergunning voor bewoners in nieuwe gebieden kost € 42,27 per 3 maanden. Bezoekers betalen € 5,34 (ma t/m vrij 060.00 – 11.00 uur), waarbij bewoners 50% korting voor hun bezoek kunnen krijgen. Met de keuze voor korte venstertijden beperken we negatieve effecten voor bijvoorbeeld mantelzorgers en oppasopa's en -oma's. Voor huishoudens met een laag inkomen is er een mogelijkheid om de vergunning deels te betalen met het tegoed op de U-pas (€ 105 per jaar). Voor inkomensondersteuning hebben wij andere instrumenten, zoals kwijtschelding van gemeentelijke belastingen en de 'witgoedregeling' voor U-pashouders.

Vraag 5
Ziet het college mogelijkheden om de uitrol van betaald parkeren uit te stellen als lokale bijdrage om inwoners in Utrecht tegemoet te komen in deze economisch zware tijden?
Antwoord 5
Wij zien betaald parkeren niet als beleidsinstrument voor koopkracht. Financiële ondersteuning van Utrechters gebeurt via andere maatregelen, zie ook antwoord bij vraag 4. Daarnaast heeft het Kabinet maatregelen genomen ter compensatie van de hoge energieprijzen.

Vraag 6
Kan het college de verwachte meerkosten voor bewoners in beide wijken, inclusief bezoek en mantelzorg, inzichtelijk maken en aangeven of compensatie of uitstel mogelijk is?
Antwoord 6
Dat is niet mogelijk, omdat het bezoek en mantelzorg afhangt van de individuele situatie. Compensatie van kosten of uitstel van betaling is niet mogelijk. Zie ook antwoord bij vraag 4.

Vraag 7
Is het college bereid per wijk opnieuw te toetsen of er daadwerkelijk sprake is van structurele parkeerdruk?
Antwoord 7
In het raadsbesluit van 25 april 2024: 'Wijziging van de Verordening Parkeerbelasting voor het heffen van parkeerbelasting stadsbreed' is het hele grondgebied van de gemeente aangewezen als gebied waar parkeerbelasting wordt geheven. De openbare ruimte is schaars in onze stad. Betaald parkeren zorgt voor een betere verdeling van de schaarse openbare ruimte en is daarmee een belangrijk ordeningsinstrument voor de stad. Daarbij kijken we ook naar parkeerdruk. In overeenstemming met het Uitvoeringsprogramma Invoeren betaald Parkeren 2025-2028 monitoren we de voortgang en de effecten van de invoering van betaald parkeren aan de hand van een aantal indicatoren. Het gaat dan in ieder geval om parkeerdruk, aantallen parkeerplekken en opgeheven parkeerplekken, gebruik van de P+R's, autobezit en cijfers uit de inwonersenquête. We rapporteren hierover in de jaarlijkse Monitor Mobiliteitsplan. Zie ook antwoord bij vraag 3.

Vraag 8
Is onderzocht hoeveel bewoners in Zuilen en Lunetten onvoldoende alternatieven hebben voor de auto door werk, zorg of OV-bereikbaarheid?
Antwoord 8
Ons mobiliteitsbeleid is erop gericht om de stad bereikbaar en aantrekkelijk te houden. Utrecht wil een stad zijn waarin gezondheid en leefbaarheid voorop staan. Daarom geven we voorrang aan duurzame

vervoermiddelen. Zowel Zuilen als Lunetten beschikken over een treinstation. Ook met betaald parkeren blijft het mogelijk om een (eigen) auto te gebruiken. Bereikbaarheid is een van de criteria voor het bepalen van de volgorde van de buurten waar betaald parkeren wordt ingevoerd in blok 2. Hiervoor is een analyse gemaakt van de bereikbaarheid van deze gebieden op de manier zoals in het uitvoeringsprogramma Invoeren Betaald Parkeren is beschreven. Hierbij hebben we inzichtelijk gemaakt hoe de bereikbaarheid van diverse voorzieningen vanuit deze buurten is per fiets, openbaar vervoer en auto. De bereikbaarheid is voor alle gebieden in blok 2 onderzocht en als voldoende/goed beoordeeld.

Vraag 9
Welke concrete doelen moet betaald parkeren in deze wijken behalen, en binnen welke termijn wordt geëvalueerd of die doelen zijn gehaald?
Antwoord 9
In het raadsbesluit voor stadsbreed invoeren van betaald parkeren zijn de doelen beschreven. Zie ook het antwoord bij vraag 7.

Vraag 10
Waarom kiest het college niet voor maatwerk per wijk, zoals blauwe zones, gerichte vergunningen of tijdsvensters, in plaats van een generieke uitbreiding?
Antwoord 10
Ons beleid voor het invoeren van betaald parkeren is om dit per zone zoveel mogelijk hetzelfde te doen. Wij zetten de venstertijden voort die voor een groot deel van BC-gebied gelden, die zijn vastgesteld door de raad. Deze basisvenstertijd van 6 tot 11 uur maandag t/m vrijdag zorgt ervoor dat onwenselijke effecten niet optreden (parkeren van forensen of bewoners van elders uit de stad). Tegelijkertijd blijft parkeren zo voor een groot deel van de dag en in het weekend gratis zodat bezoek van bewoners, oppas, mantelzorgers, bezoek aan winkels en sportvoorzieningen maar beperkt te maken krijgt met betaald parkeren. De mogelijkheid is er om een ander tijdsvenster toe te passen als dat nodig is. Dit kan bijvoorbeeld noodzakelijk zijn bij bouwontwikkelingen of wanneer er veel voorzieningen zijn in een gebied die (ook) 's middags, 's avonds en/of in het weekend verkeer aantrekken. De gebieden waar wij dit nodig achten, worden voorgelegd aan de raad.

Vraag 11
Kan het college aangeven hoeveel van de opbrengsten terugvloeien naar de wijken voor leefbaarheid, verkeersveiligheid of parkeeroplossingen?
Antwoord 11
Alle opbrengsten van betaald parkeren gaan naar de algemene middelen. We investeren in de kwaliteit van de stad, in alternatieve vormen van vervoer en voorzieningen in wijken. Betaald parkeren is een belangrijk instrument om tot een duurzaam mobiliteitssysteem te komen: hierdoor zijn er minder (rijdende) auto's en kiezen mensen vaker voor lopen, fietsen, openbaar vervoer en deelmobiliteit. In de schaarse openbare ruimte en groeiende stad komt er zo meer ruimte voor groen, spelen, verblijven, lopen en fietsparkeren. Schommelingen in de parkeerexploitatie (plussen en minnen ten opzichte van de begroting) worden opgevangen via de parkeerreserve. Hierover maakt de raad ieder jaar een integrale afweging bij de Voorjaarsnota.

Vraag 12
Hoe voorkomt het college dat betaald parkeren in buitenwijken vooral wordt ervaren als een extra belastingmaatregel voor bewoners die afhankelijk zijn van hun auto voor werk, mantelzorg of gezinsleven?
Antwoord 12
Betaald parkeren is een beleidsinstrument binnen ons mobiliteitsbeleid en een ordeningsinstrument voor de openbare ruimte. Bij de invoering nemen wij de toegankelijkheid mee. Voor bewoners met een gehandicaptenkaart is parkeren gratis. Verder zijn er verschillende vergunningen, kortingsregelingen en tarieven voor mantel, kraam en thuiszorg, U-pashouders, bezoek van bewoners, scholen, autodelers etcetera. Wij zijn van mening dat wij hiermee voor iedereen een passend aanbod bieden.

Vraag 13
Is het college bereid de invoering terug te draaien als na invoering blijkt dat de parkeerdruk nauwelijks afneemt terwijl de lasten voor bewoners wel stijgen?

Antwoord 13
Wij vinden het belangrijk dat er consistentie is in beleid en wil een betrouwbare overheid zijn. Zie ook antwoord bij vraag 2.

Hoogachtend
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Schriftelijke vragen 'Uitstellen invoering betaald parkeren'

8 mei 2026

Vragen:

'Amersfoort stopt voorlopig met uitbreiding betaald parkeren' dat kopte RTV Utrecht op 8 april jl. In het artikel is te lezen dat het college van de gemeente Amersfoort de gemeenteraad heeft laten weten de invoering van betaald parkeren voorlopig uit te stellen, om ruimte te geven aan de verkiezingsuitslag en de vorming van een nieuw college.
Hoe anders is dat in de gemeente Utrecht. Daar ontvingen bewoners in Zuilen en Lunetten afgelopen week een wijkbericht dat het college de invoering van betaald parkeren per 1 november wél doorzet. Een bericht dat inwoners onaangenaam verrast, want tijdens de campagne voor de gemeenteraadsverkiezingen leek zich een meerderheid van partijen af te tekenen die openlijk kritisch waren op de plannen voor de invoering van betaald parkeren in de hele gemeente.
De fracties van de VVD, Stadsbelang Utrecht, UtrechtNu!, JA21, DENK en Utrecht Solidair menen dat het Utrechtse college een goed voorbeeld kan nemen aan het college in Amersfoort en stelt daarom de volgende vragen:

Democratisch Proces

1. Vindt het college het wenselijk om de invoering van betaald parkeren op te schorten tot na de coalitieonderhandelingen, zoals in Amersfoort is gebeurd?
2. Is het college bereid de uitbreiding van betaald parkeren pas door te zetten nadat de nieuwgekozen gemeenteraad zich daarover heeft kunnen uitspreken?
3. Zo nee, hoe rechtvaardigt het college het om deze onomkeerbare maatregel nu door te zetten terwijl het huidige college demissionair is?

Financiële gevolgen

4. Erkent het college dat betaald parkeren in Zuilen en Lunetten extra financiële druk legt op huishoudens?
5. Ziet het college mogelijkheden om de uitrol van betaald parkeren uit te stellen als lokale bijdrage om inwoners in Utrecht tegemoet te komen in deze economisch zware tijden?

6. Kan het college de verwachte meerkosten voor bewoners in beide wijken, inclusief bezoek en mantelzorg, inzichtelijk maken en aangeven of compensatie of uitstel mogelijk is?

Noodzaak en draagvlak

7. Is het college bereid per wijk opnieuw te toetsen of er daadwerkelijk sprake is van structurele parkeerdruk?
8. Is onderzocht hoeveel bewoners in Zuilen en Lunetten onvoldoende alternatieven hebben voor de auto door werk, zorg of OV-bereikbaarheid?
9. Welke concrete doelen moet betaald parkeren in deze wijken behalen, en binnen welke termijn wordt geëvalueerd of die doelen zijn gehaald?

Alternatieven en maatwerk

10. Waarom kiest het college niet voor maatwerk per wijk, zoals blauwe zones, gerichte vergunningen of tijdsvensters, in plaats van een generieke uitbreiding?
11. Kan het college aangeven hoeveel van de opbrengsten terugvloeien naar de wijken voor leefbaarheid, verkeersveiligheid of parkeeroplossingen?

Vertrouwen en evaluatie

12. Hoe voorkomt het college dat betaald parkeren in buitenwijken vooral wordt ervaren als een extra belastingmaatregel voor bewoners die afhankelijk zijn van hun auto voor werk, mantelzorg of gezinsleven?
13. Is het college bereid de invoering terug te draaien als na invoering blijkt dat de parkeerdruk nauwelijks afneemt terwijl de lasten voor bewoners wel stijgen?

Gesteld door:

- Richard Nijhoff, VVD
- Robert Biever, Stadsbelang Utrecht
- David Bosch, UtrechtNu!
- Mika Raterman, JA21
- Mahmut Sungur, DENK
- Yvonne Hessel, Utrecht Solidair

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

Gemeente Utrecht

Aan de gemeenteraad

Behandeld door	M. van Wely	**Datum**	14 april 2026
E-mail	m.van.wely@utrecht.nl	**Kenmerk**	34135495
Type brief	Voortgang	**Onderwerp**	Halfjaarlijkse voortgangsbrief parkeren
Bijlage(n)	1	**Beleidsveld**	Mobiliteit

Geachte leden van de raad,

Met het half jaar uitstel van de invoering van betaald parkeren in blok 2 hebben wij bewust eerst ingezet op het op orde brengen van het parkeermanagementsysteem en de dienstverlening. Daarmee is een stevigere basis gelegd en kunnen we door met een beheersbare invoering van betaald parkeren per 1 november 2026. Dit betekent dat we in lijn met het Uitvoeringsprogramma Invoeren betaald Parkeren in mei gaan communiceren over het invoermoment van 1 november 2026. Tegelijkertijd blijven we werken aan verdere verbeteringen en monitoren we de voortgang nauwlettend.

In deze halfjaarlijkse voortgangsbrief informeren wij u over de ontwikkelingen in het parkeerdossier in het afgelopen half jaar. Het raadsbesluit van 20 november 2025 om de invoering van betaald parkeren in blok 2 met een half jaar uit te stellen, bood ruimte om eerst de basis te versterken. Wij hebben daarbij aangegeven het half jaar uitstel te gebruiken om:

- de basisfunctionaliteiten van het parkeermanagementsysteem af te ronden (scope 1) en ‘Bezoeker betaalt’ te introduceren in de webapp,
- opvolging te geven aan de aanbevelingen uit de Quickscan parkeermanagementsysteem van PwC,
- de dienstverlening te verbeteren op basis van de ervaringen uit blok 1.

Met de introductie van ‘Bezoeker betaalt’ en de parkeervergunning maatschappelijk bieden we een goede oplossing voor bezoekers, onderwijs en politie in gebieden met betaald parkeren. In combinatie met de versterking van de organisatie en een beter werkend parkeermanagementsysteem, is het mogelijk om de verdere invoering per 1 november 2026 beheersbaar uit te voeren.

Net als in de vorige halfjaarlijkse voortgangsbrief van 12 september 2025, nemen we in deze brief lopende toezeggingen mee. Voor de toezegging uit de commissie 19 juni 2025 over het verbeteren van de ramingsfunctie ten behoeve van de parkeerexploitatie verwijzen we u naar de Voorjaarsnota 2026 en het Meerjaren Perspectief Ruimte 2026. Tegelijkertijd met deze brief ontvangt u de raadsbrief Garageparkeren met een nadere toelichting op garageparkeren en parkeren op afstand, zoals toegezegd in de raadsvergadering van 20 november 2025.

Inhoudsopgave
In deze brief komen achtereenvolgens de volgende onderwerpen aan bod:
1. Voortgang implementatie en doorontwikkeling parkeermanagementsysteem (PMS)
   1.1. Stand van zaken implementatie PMS
   1.2. Verminderen tijdelijke oplossingen
   1.3. Opvolging aanbevelingen Quickscan Parkeermanagementsysteem PwC
2. Invoering betaald parkeren
   2.1. Terugblik invoermoment 1 november 2025
   2.2. Vooruitblik invoermoment 1 november 2026
   2.3. Dienstverlening
3. Kortingsregelingen/doelgroepen
   3.1. Bezoekerskorting
   3.2. Parkeervergunning maatschappelijk

1. Voortgang implementatie en doorontwikkeling PMS

1.1. Stand van zaken implementatie Parkeermanagementsysteem (PMS)
De afgelopen periode hebben we, zoals aangegeven in de raadsbrief Vervolg invoeren betaald parkeren en concept Uitvoeringsprogramma van 12 september 2025, prioriteit gegeven aan de implementatie van de basisfunctionaliteiten in PMS. Daarnaast hebben we ons, in lijn met M312 Eerst verbeteren, dan uitbreiden, gericht op gebruiksvriendelijke oplossingen met de uitrol van ‘Bezoeker betaalt’ en de introductie van de parkeervergunning maatschappelijk voor onderwijs en politie. Hieronder lichten we op hoofdlijnen de voortgang toe in de implementatie en doorontwikkeling van PMS. Voor een uitgebreidere toelichting verwijzen we naar de bijlage *Overzicht voortgang PMS*.

Garages
Zoals aangegeven in de raadsvergadering van 20 november 2025, zijn er momenteel meerdere ontwikkelingen gaande die invloed hebben op garageparkeren: onderzoek naar tarieven voor garageparkeren voor masterplan Overvecht Centrum, de introductie van Parkeren op Afstand voor o.a. de Merwedekanaalzone, en de ingezette beweging van parkeren op straat naar parkeren in garages. We vinden het belangrijk om bij de implementatie van garages in PMS rekening te houden met deze ontwikkelingen. Daarom hebben we de bestaande functionaliteit getoetst en in kaart gebracht welke aanpassingen nodig zijn om garages op een toekomstbestendige manier te kunnen implementeren. De komende maanden ligt onze prioriteit bij de verdere uitrol van garages. We verwachten dat we het product garages in het derde kwartaal van 2026 in gebruik kunnen nemen. Dit is later dan waar we eerder van uitgingen. Een latere uitrol van garages heeft geen directe gevolgen heeft voor de invoering van betaald parkeren in de gebieden van blok 2. In deze gebieden staan geen (gemeentelijke) garages.

Verkeers- en milieuontheffingen
In het kader van de uitfasering van Key2Parkeren zijn alle gegevens voor ontheffingen gemigreerd naar Citypermit. We hebben de tijdelijke oplossing voor ontheffingen daarom niet meer nodig. In het tweede kwartaal 2026 toetsen we welke aanpassingen in de bestaande functionaliteit van PMS nodig zijn voor de implementatie van ontheffingen in PMS. Het aantal en de aard van de benodigde aanpassingen is bepalend voor de tijd die hiervoor nodig is. Daarom kunnen we op dit moment nog geen mijlpaal voor ontheffingen geven.

1.2. Verminderen tijdelijke oplossingen
Zolang niet alle functionaliteiten geïmplementeerd zijn in PMS, zijn tijdelijke (verminderd geautomatiseerde) oplossingen nodig om de continuïteit van de dienstverlening te waarborgen. In de tabel hieronder staat het overzicht van de huidige, resterende tijdelijke oplossingen. Deze zijn beheersbaar en kunnen voortgezet worden totdat de functionaliteiten in PMS toegevoegd zijn. Bewoners en ondernemers ondervinden geen hinder van de tijdelijke oplossingen.

Doelgroep	Huidig aantal vergunningen	Verwachte einddatum gebruik tijdelijke oplossing
Garages abonnement	1359	Q4 2026
Deelauto's vaste plek	159	Nader te bepalen

1.3. Opvolging aanbevelingen Quickscan Parkeermanagementsysteem PwC

In de commissie MGOR van 6 november 2025 heeft u aangegeven geïnformeerd te willen worden over de opvolging van de aanbevelingen uit de Quickscan Parkeermanagementsysteem. Zoals aangegeven in de commissie maken we daarbij onderscheid tussen aanbevelingen die we op korte termijn (hebben) kunnen oppakken en aanbevelingen waar meer tijd nodig is. In de quickscan zijn de aanbevelingen in een aantal aandachtsgebieden verdeeld. In onderstaande tabel geven we inzicht in de opvolging van de aanbevelingen per aandachtsgebied in de afgelopen periode.

Projectorganisatie en governance
• De projectorganisatie, governance, en projectbeheersing zijn tegen het licht gehouden. • De (project)organisatie is op meerdere plekken versterkt, met onder andere testmedewerkers en een extra functioneel beheerder. • Met het opstellen van een actueel projectplan geven we invulling aan meerdere aanbevelingen op het gebied van governance (zoals een RACI-tabel en herstructurering van de stuurgroepen) en standaardisatie en vastlegging van werkwijzen (zoals het intakeproces voor nieuwe parkeerproducten). • We werken met een integrale planning, inclusief risico's.
Systeemgereedheid
• De Service Level Agreement (SLA) met de leverancier is geactualiseerd. Hierin zijn o.a. de back-up, herstelprocedures en systeemprestaties opgenomen. • De SLA sluit aan op de specifieke wensen van de gemeente.
Proces, data en rapportage gereedheid
• Het Programma van Eisen is een standaard agendapunt op het reguliere overleg met de leverancier. • Bij 'Bezoeker betaalt' zijn eindgebruikers betrokken bij de ontwikkeling, zodat de functionaliteit zo goed mogelijk aansluit op de wensen van de eindgebruiker.
Beveiliging en compliance
• Incidentmanagement, beveiligingseisen en een exit-strategie zijn opgenomen in de geactualiseerde SLA. • De SLA bevat werkafspraken voor het geval zich incidenten voordoen.
Verandermanagement en gereedheid
• In de geactualiseerde SLA is de ESCROW opgenomen als onderdeel voor het fallbackplan. • In het projectplan zijn afspraken opgenomen over het uitvoeren van evaluaties en het delen van uitkomsten daarvan met de stuurgroep. • De implementatie van 'Bezoeker betaalt' is geëvalueerd om lessen te trekken voor volgende deelprojecten.

We benutten het komende half jaar om aanbevelingen door te voeren uit bovenstaande aandachtsgebieden die betrekking hebben op standaardisatie van documenten, zoals dashboards en voortgangsrapportages. Ook stellen we het komende half jaar eenduidige, gedocumenteerde criteria vast voor de afronding van het PMS-project. Dit biedt concrete voorwaarden voor een verantwoordelijke projectafsluiting. In de volgende halfjaarlijkse voortgangsbrief geven we een update over de opvolging van de aanbevelingen.

2. Invoering betaald parkeren

In deze voortgangsbrief gaan we specifiek in op het laatste en het volgende invoermoment betaald parkeren. In overeenstemming met het Uitvoeringsprogramma Invoeren betaald Parkeren 2025-2028 monitoren we de voortgang en de effecten van de invoering van betaald parkeren aan de hand van een aantal indicatoren. Het gaat dan in ieder geval om parkeerdruk, aantallen parkeerplekken en opgeheven parkeerplekken, gebruik van de P+R's, autobezit en cijfers uit de inwonersenquête. We rapporteren hierover in de jaarlijkse Monitor Mobiliteitsplan.

In de commissie MGOR van 6 november 2025 heeft u specifiek gevraagd naar informatie over een eventueel waterbedeffect bij de invoering van betaald parkeren. Vanaf 2024 meten wij structureel de parkeerdruk in de stad: in de binnenstad jaarlijks, in de rest van het betaald parkeren gebied één keer in de twee jaar. Bij de invoering van betaald parkeren voeren we een nulmeting uit en een 1e meting een half jaar tot een jaar na invoering. Op dit moment hebben we nog niet alle gegevens van de gebieden in blok 1. Op basis van de beschikbare informatie zien we een daling van de parkeerdruk en het aantal meldingen van parkeeroverlast in gebieden waar betaald parkeren ingevoerd is. In de aangrenzende gebieden zien we een toename van de parkeerdruk en het aantal meldingen. In de eerstvolgende jaarlijkse Monitor Mobiliteitsplan informeren we u uitgebreider over veranderingen in de parkeerdruk.

2.1. Terugblik invoermoment 1 november 2025

Per 1 november 2025 is betaald parkeren ingevoerd in de gebieden:

- Grauwaart
- IBB-laan
- Kanaleneiland-Noord
- Van Lieflandlaan e.o.
- Papendorp
- Spinozaplantsoen e.o.
- Th. à Kempisplantsoen e.o.
- Westraven

De invoering in deze gebieden is uitgevoerd volgens het uitvoeringsprogramma en grotendeels volgens verwachting verlopen. Net als in mei 2025 is extra ingezet op fysieke dienstverlening. In Kanaleneiland was onduidelijkheid rond het parkeren voor de bewoners boven winkelcentrum Nova (Bernadottelaan). Hier is over gesproken in de raadsvergadering van 13 november 2025. De eigenaar van het winkelcentrum staat deze bewoners niet toe dat zij op het eigen terrein parkeren. De bewoners hebben een parkeervergunning in de overgangsregeling gekregen. Naar aanleiding van de raadsvergadering van 13 november zijn wij nogmaals in gesprek gegaan met de eigenaar over de situatie. Dit heeft niet tot een wijziging van standpunt geleid. De gemeente blijft in overleg met de eigenaar over de herontwikkeling van het winkelcentrum. In die gesprekken onderzoeken we of er mogelijkheden zijn om de parkeerbehoefte van de huidige bewoners op eigen terrein op te lossen. Om soortgelijke situaties in de toekomst te voorkomen, benaderen we bij volgende invoermomenten vroegtijdig eigenaren/verhuurders van locaties met (veel) parkeergelegenheid op eigen terrein. We hebben deze werkwijze ook opgenomen in het uitvoeringsprogramma.

2.2. Vooruitblik invoermoment 1 november 2026

Op 20 november 2025 stelde uw raad de planning voor invoeren betaald parkeren blok 2 vast. Per 1 november 2026 krijgen de volgende buurten betaald parkeren:

- Geuzenwijk-de Driehoek
- Elinkwijk
- Johan Uitenbogaertstraat e.o.
- Lunetten-Noord en een deel van Lunetten-Zuid.

In overeenstemming met het uitvoeringsprogramma informeren wij de bewoners en ondernemers van deze buurten begin mei (week 19) met een eerste wijkbericht. In de volgende paragraaf geven we een nadere toelichting op de dienstverlening.

2.3. Dienstverlening invoeren betaald parkeren

Zoals aangegeven in de raadsbrief Vervolg invoeren betaald parkeren en concept Uitvoeringsprogramma, benutten we het half jaar uitstel van blok 2 om onze dienstverlening te verbeteren op basis van de lessen uit blok 1. In blok 1 hebben we onze buurtgerichte aanpak uitgebreid en aangescherpt om bewoners beter te bereiken. We continueren deze aanpak in blok 2 en hebben het als standaard werkwijze opgenomen in het uitvoeringsprogramma. Zo organiseren we voor het invoermoment van 1 november 2026 weer informatiebijeenkomsten waar bewoners en

ondernemers terecht kunnen met vragen over betaald parkeren. Daarnaast organiseren we hulpmomenten waarbij vergunningverleners bewoners en ondernemers direct helpen met het aanvragen van een vergunning en/of kortingsregeling. Bij het laatste invoermoment is beperkt gebruik gemaakt van deze mogelijkheid. We gaan daarom ook (maatschappelijke) organisaties informeren over de invoering van betaald parkeren en de verschillende manieren waarop bewoners hulp kunnen krijgen, zodat zij dit met hun achterban kunnen delen. Deze hulp geldt ook voor bewoners met een U-pas die sinds 1 april 2025 een tegemoetkoming kunnen aanvragen in de kosten voor een bewonersvergunning. In de periode april 2025 tot 1 april 2026 hebben 766 U-pas houders een aanvraag ingediend, waarvan 616 aanvragen geheel of gedeeltelijk zijn toegekend.

Bewoners kunnen met vragen over het aanvragen van parkeervergunningen en kortingsregelingen ook terecht bij de wijkbureaus, bibliotheken en het stadskantoor. We hebben duidelijke instructies opgesteld zodat collega's en bibliotheekmedewerkers bewoners goed kunnen helpen bij vragen. Voor moeilijkere vragen kunnen zij direct schakelen met een vergunningverlener, zodat bewoners snel geholpen worden.

Daarnaast speelt het Klancontactcentrum (KCC) een belangrijke rol in de ondersteuning van bewoners en ondernemers die hulpvragen hebben over parkeren. We breiden in 2026 de capaciteit van het KCC uit (met 0,6 FTE) om de verwachte toename van klantcontacten op te vangen als gevolg van de uitbreiding van het betaald parkeren gebied per 1 november 2026. Ook zetten we in de periode rondom 1 november extra collega’s in om de piek van telefoontjes naar het KCC rondom het invoermoment op te vangen. Een aandachtspunt hierbij is de sluiting van het KCC op woensdag- en vrijdagmiddag vanaf 1 januari 2026 als gevolg van bezuinigingen. Op dit moment kunnen we nog geen conclusies trekken over de gevolgen hiervan voor de (gemeentebrede) dienstverlening.

3. Kortingsregelingen/doelgroepen

3.1. Bezoekerskorting

Sinds 15 oktober 2025 kunnen bezoekers via de webapp Mijn Parkeeractie zelf met een kortingscode betalen voor hun parkeersessie. In de commissie MGOR van 6 november hebben we toegezegd u inzicht te geven in het gebruik van ‘Bezoeker betaalt’. Onderstaande tabel bevat een overzicht van het aantal parkeersessies met bezoekerskorting per maand, uitgesplitst naar parkeerzone. Hierbij is inzichtelijk gemaakt of de parkeersessie is betaald door de bewoner of door de bezoeker (via ‘Bezoeker betaalt’ in de webapp). De zones laten zich lastig vergelijken, omdat de venstertijden en tarieven niet in alle zones gelijk zijn.

In de tweede helft van december is er extra promotie geweest om inwoners en het netwerk te herinneren aan de mogelijkheid om een kortingscode aan te maken. Er is een mailing verstuurd en een online campagne uitgevoerd via sociale media. Vanwege de korte periode dat ‘Bezoeker betaalt’ in gebruik is, kunnen we nog geen harde conclusies trekken over het gebruik.

Tabel: aantal parkeersessies met bezoekerskorting per zone

Zone	Betaald door	Okt. 2025*	Nov. 2025	Dec. 2025	Jan. 2026	Feb. 2026
A1	Bewoner	990	1.624	1.781	1.440	1.428
A1	Bezoeker	201	528	663	617	588
A2	Bewoner	11.267	17.528	18.965	16.951	15.840
A2	Bezoeker	2.578	5.274	6.763	6.191	5.944
BC	Bewoner	17.646	26.975	29.371	25.348	24.054
BC	Bezoeker	2.405	6.101	8.182	8.355	7.889

** De maand oktober betreft een halve maand: ‘Bezoeker betaalt’ is sinds 15 okt 2025 te gebruiken.*

We hebben op de gemeentelijke website (Nederlandstalige) instructievideo’s geplaatst over het gebruik van de kortingsregeling via de webapp. Bewoners kunnen zo stap voor stap volgen hoe zij een kortingscode kunnen aanmaken. We delen de video’s ook met netwerk- en belangenorganisaties,

zoals buurtcentra, stichtingen en de bibliotheek. We hopen dat dit bijdraagt aan een toename in het gebruik van ‘Bezoeker betaalt’. Bij ditzelfde netwerk blijven we onder de aandacht brengen dat de kortingsregeling, net als vergunningaanvragen, ook op papier kan worden aangevraagd.

3.2. Parkeervergunning maatschappelijk

Op verzoek van uw raad zijn wij tot een structurele oplossing gekomen voor onderwijs en politie. Medewerkers van scholen en politie kunnen vanaf 1 april 2026 gebruik maken van een parkeervergunning maatschappelijk met een gereduceerd tarief. Uw raad heeft het tarief op 13 november 2025 vastgesteld in de Verordening Parkeerbelastingen. In overeenstemming met M414 Verbeter de ‘parkeervergunning onderwijs’ Utrecht hebben wij in december 2025 de voorwaarden voor de parkeervergunning maatschappelijk opgenomen in de Nadere regel uitgifte parkeervergunningen en parkeerplaatsen. Deze voorwaarden golden niet in de tijdelijke oplossing, waarbij scholen restitutie ontvingen voor het verschil in tarief. We zijn ons ervan bewust dat door deze voorwaarden niet alle medewerkers in aanmerking komen voor een parkeervergunning maatschappelijk.

Scholen en politie kunnen de parkeervergunning sinds 5 januari 2026 aanvragen. We hebben alle scholenkoepels en de politie hierover geïnformeerd. Om de overgang van de tijdelijke oplossing naar de structurele oplossing zo soepel mogelijk te laten verlopen, bieden we ondersteuning aan scholen die hulp nodig hebben bij de aanvraag van de parkeervergunning maatschappelijk. Hetzelfde geldt voor de politie.

In de wijziging van de nadere regel is ook de definitie voor thuiszorg en mantelzorg verruimd, zoals aangekondigd in de raadsbrief van 12 september 2025. Het is daarom niet meer nodig om een aparte parkeervergunning voor zorgverleners te introduceren.

Wij hopen u met de halfjaarlijkse voortgangsbrief voldoende geïnformeerd te hebben.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Overzicht voortgang PMS
Bijlage bij halfjaarlijkse voortgangsbrief parkeren, april 2026

Stand van zaken basisfunctionaliteiten (scope 1)

Categorie	Stand van zaken 12 sept. 2025	Stand van zaken 1 april 2026
Bewonersvergunning	Afgerond	Afgerond
Gehandicaptenkaart en -plaats	Afgerond	Afgerond
Zakelijke vergunningen Alle zakelijke vergunningen staan in PMS	Voorbereiding livegang De leverancier heeft bestaande functionaliteit voor zakelijke klanten. Dit gaan we in september live zetten.	Alle zakelijke vergunningen zitten in PMS
Wet- en regelgeving Overkoepelende eisen om aan te sluiten op wet- en regelgeving, zoals Archiefwet	Bouw loopt WCAG is afgerond; overige zaken staan op de roadmap en worden in november opgeleverd.	Archiefmodule wordt getest
Garage Functionaliteit toevoegen aan PMS en migratie van alle gegevens die beheerd worden in huidige workaround voorziening	Toetsing van PMS In september 2025 toetsen of de bestaande functionaliteit van PMS goed genoeg is om onze klanten te bedienen. Zo ja, dan kunnen we eind 2025 gebruik maken van PMS.	Toets op bestaande functionaliteit heeft plaatsgevonden. Er zijn aanpassingen nodig. Livegang garages in PMS naar verwachting in Q3 2026.
Verkeers- en milieuontheffingen Functionaliteit toevoegen aan PMS en migratie van alle gegevens die beheerd worden in huidige workaround voorziening.	Voorbereiding migratie De gegevens van Key2Parkeren worden gemigreerd naar CityPermit. Het gaat om 1770 ontheffingen die gedurende 2 maanden overgezet kunnen worden (okt - nov).	Alle gegevens zijn gemigreerd van Key2Parkeren naar Citypermit. In Q2 2026 wordt getoetst in welke mate de functionaliteit van PMS voldoet aan de gestelde eisen.
Uitfaseren Key2Parkeren	Uitfasering is gaande De isolering van de applicatie is uitgevoerd, waardoor er minder cyberdreiging is.	Afgerond. Key2Parkeren is volledig uitgefaseerd.

Stand van zaken verbeteringen (scope 2)

Categorie	Stand van zaken 12 sept. 2025	Stand van zaken 1 april 2026
Bezoeker betaalt	Technisch gereed Externe feedbacksessies zijn uitgevoerd. In september volgen nog enkele sessies. We zijn bezig met de externe communicatie over de nieuwe functionaliteit van betalen met korting.	Afgerond. ‘Bezoeker betaalt’ is sinds 15 oktober 2025 beschikbaar in de webapp Mijn Parkeeractie.
Terugkeerpatroon	Analyse is gestart We zijn momenteel met de leverancier in gesprek over de gewenste functionaliteit en de bouw gaat in september starten.	Loopt. We zijn momenteel met de leverancier in gesprek over de gewenste functionaliteit.
Kentekenwissel	Geen	Loopt. We zijn momenteel met de leverancier in gesprek over de gewenste functionaliteit.

Stand van zaken nieuwe parkeerproducten (scope 3)

Categorie	Stand van zaken 12 sept. 2025	Stand van zaken 1 april 2026
Landelijke milieuzone ontheffingen	Onderzoek bijna afgerond We blijven in 2026 gebruik maken van CityPermit.	Afgerond
Parkeervergunning voor onderwijs	Technisch gereed De inrichting is technisch gereed.	Afgerond. Samengevoegd tot parkeervergunning maatschappelijk.

Parkeervergunning voor politie	Technisch gereed De inrichting (gebaseerd op onderwijsvergunning) is technisch gereed. De tarieven moeten nog vastgesteld worden.	Afgerond. Samengevoegd tot parkeervergunning maatschappelijk.
Parkeervergunning deelauto (vaste plek)	Onderzoek loopt Functionaliteit toevoegen aan PMS om vaste plekken te registreren. De betreffende deelauto's staan al in PMS, maar dan zonder de vaste plek	Geen prioriteit, nog niet gepland.
Parkeervergunning deelauto (freefloat)	Pilot Voor de freefloat-pilot maken we gedurende 3 jaar gebruik van landelijke SHPV functionaliteit en na een succesvolle pilot zal het PMS ingezet worden.	Geen prioriteit, nog niet gepland. Richting einde pilot evalueren over toevoeging aan PMS.
Parkeervergunning zorgverlener	Geen	Wordt niet ontwikkeld. De definitie voor thuiszorg en mantelzorg is verruimd in de Nadere regel. Een aparte parkeervergunning zorgverlener is daarom niet meer nodig.
Flexibele urenvergunning	Onderzoek afgerond Er is een positief verlopen onderzoek gedaan naar de bestaande functionaliteit daarvoor in PMS (op basis van soortgelijke functionaliteit in Den Haag en Rotterdam).	Nog niet bekend
Parkeervergunning huur/leenauto's aanpassen naar urenvergunning	Geen	Wordt niet ontwikkeld; geen vraag naar het product
Landelijke digitale Gehandicapten parkeerkaart (GPK) in de parkeerapp	Nog niet bekend	Nog niet bekend

Created with an evaluation copy of Aspose.Words. To remove all limitations, you can use Free Temporary License
https://products.aspose.com/words/temporary-license/

Commissie Leefomgeving

Dossiernummer	5379
Vergaderdatum	10 september 2026
Agendapunt	9
Titel	Raadsmemo Rapporten variant De Pagter / openstellen busbaan Meernbrug

Geagendeerd	**Vergaderdatum**
Commissie Leefomgeving	25 juni 2026
Commissie Leefomgeving	**10 september 2026**

Evaluation Only. Created with Aspose.Words. Copyright 2003-2026 Aspose Pty Ltd.

Gemeente Utrecht

MEMO

Datum	21 april 2026
Behandeld door	Sebastiaan van der Hijden
E-mailadres	s.van.der.hijden@utrecht.nl
Zaaknummer	32067823
Onderwerp	Rapporten variant De Pagter / openstellen busbaan Meernbrug
Beleidsveld	Mobiliteit

Geachte leden van de raad,

Graag zend ik u in het kader van het onderzoek Verkeersveiligheid Meernbrug twee onderzoeken toe die zijn opgeleverd.

In het memo OFOS + busbaan volgt een verkeerskundig advies op de variant ‘De Pagter’: een opgeblazen fietsopstelstrook op de Meernbrug en Meernbrug, in combinatie met het openstellen van de busbaan in westelijke richting. Het memo is opgesteld door DTV en Goudappel.

Daarnaast zend ik u een memo toe van de provincie Utrecht toe over de gevolgen (bijv. hinder voor de lijnvoering) van het openstellen van de busbaan in de (VVD-)variant De Pagter. Het memo medegebruik busbaan Rijksstraatweg is opgesteld door de OV-alliantie (provincie Utrecht en gemeente Utrecht).

Over de gespreksuitkomsten van de Buurtpeiling informeren we u per raadsbrief.

Met vriendelijke groet,

Senna Maatoug

PROVINCIE UTRECHT

Gemeente Utrecht

Aan	Meernbrug	Datum	3 april 2026
		Van	Cees Verbokkem/Job Steneker (OV-alliantie)
Onderwerp	Medegebruik busbaan Rijksstraatweg	Telefoonnummer	
		E-mail	c.verbokkem@utrecht.nl
		Bijlagen	

1. Aanleiding

De Cie. MGOR heeft gedebatteerd over de bevindingen en conclusies van het verkeersveiligheidsonderzoek Meernbrug. De wethouder heeft een toezegging gedaan om een alternatieve variant van raadslid Marijn de Pagter nader te onderzoeken en beoordelen. Die variant bestaat uit twee onderdelen: (1) een opgeblazen opstelvak (OFOS) op de Meernbrug en Meerndijk, en (2) het opstellen van de busbaan over de Rijksstraatweg in westelijke richting. De wethouder heeft ook toegezegd om de provincie te vragen om in kaart te brengen wat de gevolgen zijn van het evt. openstellen van de busbaan.

De wethouder heeft aangegeven dat zij eind april richting de raad een memo wil sturen met de reactie op het VVD-voorstel, inclusief een reactie van de provincie op het opstellen van de busbaan. Dit zodat deze informatie kan worden meegenomen tijdens de gesprekken over een nieuw collegeakkoord.

In deze memo wordt ingegaan op punt (2) het openstellen van de busbaan cf het voorstel van Marijn de Pagter.

Bron: Voorstel VVD Meernbrug DEF PDF

2. Vraagstelling

De vraag is nu in hoeverre het medegebruik van autoverkeer van de busbaan van oost naar west gevolgen heeft voor de doorstroming van het busvervoer. Eerst een analyse o.b.v. kennis van deze kruising en het gebied. Deze analyse is van belang om te kunnen beoordelen of en hoe de effecten op de lijnbussen zijn te kwantificeren.

Huidige situatie
Autoverkeer passeert in de huidige situatie de kruising Meerndijk, via de Meernbrug naar de kruising met de Zandweg. De Zandweg is een hoofdfietsroute/fietsstraat en heeft voorrang op het kruisende autoverkeer. In de praktijk kunnen er 3 voertuigen staan voor de zuidelijke aansluiting met de Zandweg. Tijdens de ochtend, middag- en avondspits blokkeren wachtrijen regelmatig de kruising met de busbaan Rijksstraatweg ten zuiden van de Meernbrug of blijven ondanks het groene licht voor de kruising met de busbaan Rijksstraatweg op de Meerndijk staan en blokkeren het overige verkeer, waaronder bussen vanuit het zuiden, te weten lijn 307 (Keolis) vanuit Gouda/Oudewater/Montfoort. Deze bus rijdt vanaf de Meerndijk via de busbaan Rijksstraatweg richting de stad.

Situatie met autoverkeer busbaan
Autoverkeer slaat in dit voorstel voor de Meernbrug linksaf naar de busbaan Rijksstraatweg en rijdt met de bussen mee tot aan de kruising met de Regenboogbrug, die ook met VRI is geregeld. Hier slaat autoverkeer rechtsaf de Regenboogbrug op.
Daarnaast ontstaat er met deze mogelijkheid ook nog een verkeersstroom die de busbaan gebruikt vanaf de Meerndijk en bij de Regenboogbrug linksaf slaat naar de ventweg richting de Boekbinderslaan. Gedeeltelijk kan dat autoverkeer zijn dat nu de Zandweg gebruikt, maar ook nieuw autoverkeer dat deze route aantrekkelijker vindt, dan door de woonwijk.

Op de busbanen rijden de volgende buslijnen:
Lijn 28: 8 ritten per uur
Lijn 29; 4 ritten per uur tijdens de spitsuren
Lijn 102: 2 ritten per uur

De ruimte tussen de busbaan en de Zandweg bij de Regenboogbrug is groter dan bij de Meernbrug. Ca 30 m, dus hier kunnen 5, max 6. voertuigen staan.

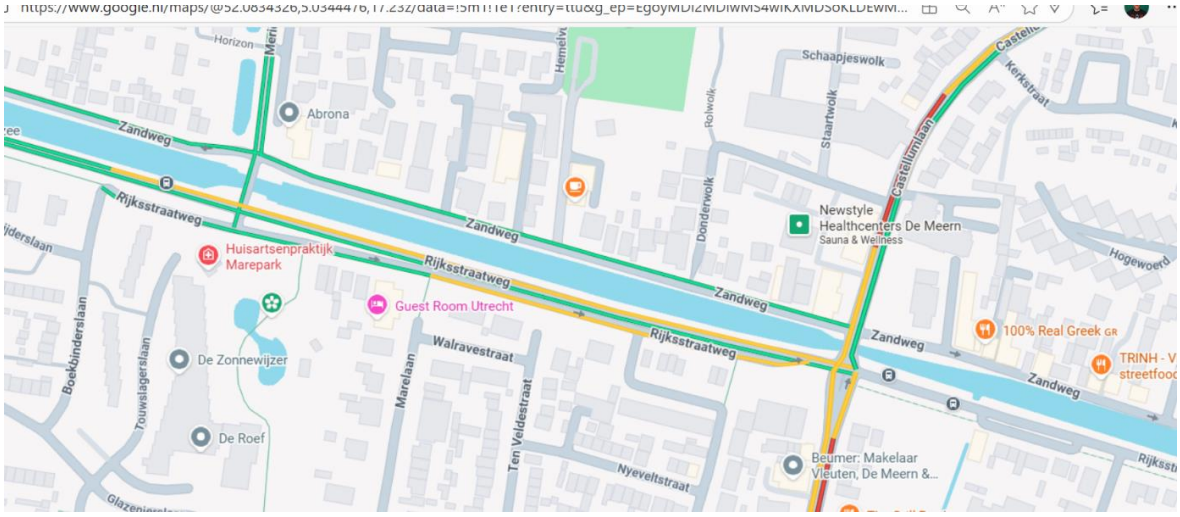
Analyse
Analyse van de effecten op doorstroming o.b.v. van expert opinion

Voordelen autoverkeer op busbaan

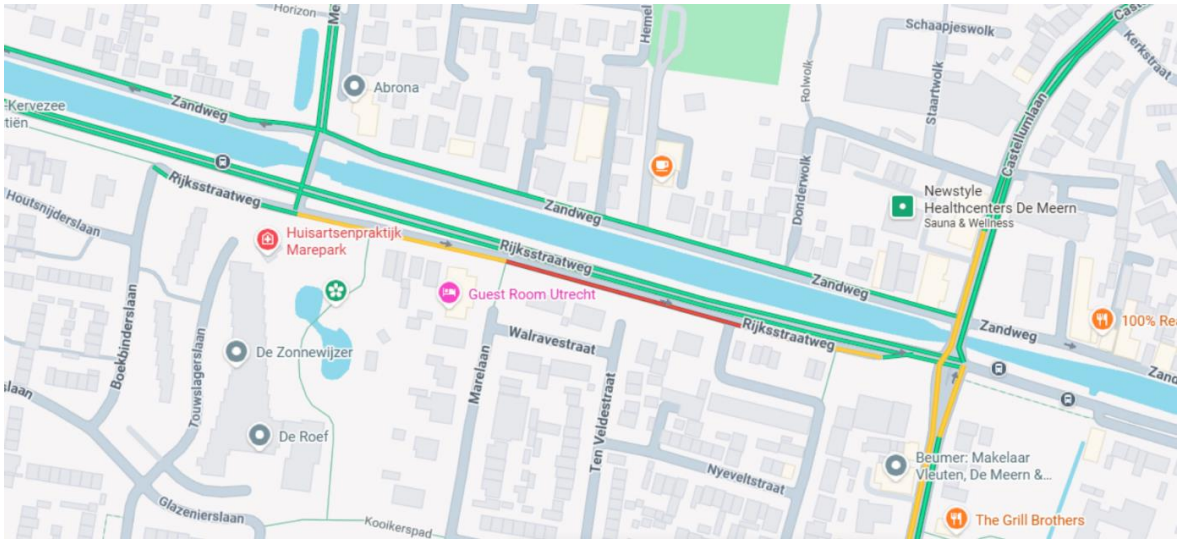
1. In het rapport worden de voordelen beschreven voor het laten rijden van het autoverkeer op de busbaan. De Zandweg aan de noordkant van het kanaal is smal en wordt dan minder gebruikt voor het autoverkeer, wat de route veiliger maakt voor het fietsverkeer. Verkeer vanaf zuidelijke richting gaat niet meer over de Meernbrug, wat een afname van 25% van het autoverkeer daar betekent. Op de Zandweg gaat het over een afname van 87,5%. Het kruispunt ten zuiden van de Meernbrug is een geregeld kruispunt, waardoor hier veiliger afgewikkeld kan worden. Als laatste voordeel wordt genoemd het mindere aantal conflicten ten noorden van de Meernbrug op de kruising met de Zandweg.
2. De Zandweg is daarnaast onderdeel van de doorfietsroute Utrecht – Woerden van de provincie. Voor de fiets is het een verbetering als de infrastructuur niet gedeeld hoeft te worden met autoverkeer. Ook verbetert de veiligheid op de kruispunten.
3. Autoverkeer kan in deze variant voor de Meernbrug linksaf de busbaan Rijksstraatweg op Voordeel is dat deze voertuigen niet hoeven te wachten op de fietsers bij de Zandweg, ze ‘verlaten’ dus eerder de kruising. Heeft dus ook voordelen voor de bus 307 die nu in de wachtrij op de Meerndijk staat,
4. Bussen op de busbaan Rijksstraatweg worden ook minder geconfronteerd met voertuigen die, wachtend voor de Zandweg de busbaan blokkeren.

Nadelen autoverkeer op busbaan/Risico's:

1. In het rapport van DTV en Goudappel wordt niet gekeken naar de effecten op het busverkeer. Hoewel de aantallen auto's per dag niet hoog zijn (1.400), laten typische verkeersbeelden (bron: Google Maps) zien dat er momenten zijn dat het autoverkeer vertraagt rondom beide bruggen.



Figuur 1 Typisch verkeersbeeld avondspits (donderdag), bron: Google Maps



Figuur 2 Typisch verkeersbeeld ochtendspits (dinsdag), bron: Google Maps

Op de afbeeldingen is te zien dat op de Rijksstraatweg tussen de Meernbrug en Regenboogbrug op meerdere momenten opstoppingen ontstaan. Deze route wordt bereden door lijn 28 en 29. Lijn 28 is de drukste buslijn in de provincie Utrecht en rijdt vrijwel volledig over vrijliggende infrastructuur. Lijn 29 is met ingang van de nieuwe concessie omgevormd tot U-Link-lijn en wordt steeds meer gebruikt. Ook is deze lijn in de BRT-aanpak van de provincie opgenomen en wordt verkend hoe deze lijn versneld kan worden. Het is dan ook van belang dat deze op de gehele route zo weinig mogelijk vertraging oploopt. Vanuit doorstroming wordt dan ook geadviseerd geen oplossing te vinden die mogelijk de bus kan vertragen. Zoekverkeer of afremmend verkeer op de busbaan kan zorgen voor vertraging op beide lijnen, wat zich kan doorzetten naar de gehele lijn. Het toevoegen van autoverkeer kan alleen onder voorwaarde dat het busverkeer op geen enkel moment afgeremd hoeft te worden. Hiervoor moet extra infrastructuur (rechtsaf de brug op) gerealiseerd worden, waar nu geen ruimte voor beschikbaar is.

2. Een tweede argument om deze maatregel niet door te voeren is dat de Rijksstraatweg wordt genoemd als één van de maatregelen ter compensatie van de verloren DRU's voor het invoeren van 30 km/u. Dit gaat in 2026 en 2027 circa 8.000 DRU's kosten. Tegelijkertijd is de

provincie al langer met de gemeente in gesprek om te kijken of de snelheid op onder andere de Rijksstraatweg verhoogd kan worden van 30 naar 50 km/u. Dit omdat deze busbaan los ligt van de overige infrastructuur en daardoor mogelijk veilig verhoogd zou kunnen worden. Binnen de OV Alliantie wordt deze optie momenteel ook uitgezocht en zou mogelijk veel winst in DRU's kunnen betekenen. Wanneer autoverkeer wordt toegelaten op deze route, zou dit niet meer mogelijk zijn, omdat dit voor gevaarlijke situaties zou zorgen.

3. Een derde argument is het risico van precedentwerking binnen de gemeente Utrecht. De provincie investeert in vrijliggende businfrastructuur om enerzijds de doorstroming te bevorderen, onder andere door het mogelijk houden van een ander snelheidsregime (50 in plaats van 30) op de vrijliggende busbanen. Anderzijds zorgen vrijliggende busbanen ook voor minder conflictpunten tussen autoverkeer en bus, dat de verkeersveiligheid ten goede kan komen. Met de ambities van de gemeente Utrecht om 30 km/u in te voeren in de hele gemeente en meer ruimte voor voetgangers en fietsers te creëren, wordt geconstateerd dat de doorstroming voor het busverkeer verder onder druk komt te staan. Tegelijkertijd blijven grote investeringen in de verbetering van de doorstroming van het busverkeer achter. Met het doorvoeren van deze maatregel is de vrees dat hier op andere locaties in het netwerk ook aan gedacht kan gaan worden.
4. Cyclustijd op de kruising Meernbrug neemt nog verder toe omdat auto's vanaf de Meerndijk niet meer samen groen krijgen met auto's vanaf de Meernbrug. Linksafslaand verkeer blokkeert anders de kruising als men (bij tegelijk groen) voorrang moet verlenen aan rechtdoorgaand verkeer vanaf de Meernbrug. Door apart groen voor auto's op de Meerndijk neemt de wachttijd bij de verkeerslichten nog verder toe, voor de bussen op de busbaan en ook voor de bus 307.
5. De kans bestaat dat de wachtrij voor de Zandweg op de Regenboogbrug zo lang wordt dat deze de busbaan blokkeert, de bus kan dan ook niet door. Er is meer ruimte dan bij de Meernbrug (dubbele opstelcapaciteit), maar het effect is dat voertuigen op de busbaan staan en niet zoals bij de Meernbrug op de Meerndijk. De bus wordt hierbij meteen geblokkeerd.
6. Om punt 2 te voorkomen is bekeken of het aantal voertuigen dat bij de Meerndijk linksaf slaat kan worden beperkt, tot bijvoorbeeld 4 à 5 voertuigen. We kunnen niet sturen op het beperken van het aantal voertuigen dat bij de Meerndijk linksaf de busbaan op rijdt. Er is geen ruimte voor een aparte rijstrook voor autoverkeer linksaf. In de rij voor het verkeerslicht vanaf het zuiden staat autoverkeer dat of linksaf, of rechtdoor, of rechtsaf slaat. We kunnen dus niet bepalen wie er uiteindelijk linksaf slaat.
7. De bussen kunnen via KAR (korte afstand radar)de VRI beïnvloeden. Met het meerijden van autoverkeer kan KAR er in principe voor zorgen dat autoverkeer dat voor de de kruising met de Regenboogbrug rechtsaf en linksaf is geslagen voordat de bus bij de kruising is en daarmee weinig tot geen tijdverlies oploopt. Er is dus naar verwachting sprake van extra autoverkeer dat vanaf de busbaan Rijksstraatweg linksaf slaat naar de ventweg en Boekbinderslaan. Bussen vanuit Veldhuizen richting Utrecht kunnen niet samen groen/wit hebben met auto's en bussen op de busbaan Rijksstraatweg vanaf de Meerndijk. Hiermee moeten we beide richtingen op de busbaan apart groen geven. Nog los van de terugslag van verkeer voor de kruising Zandweg, gaat dit, ook buiten de spits, vertraging opleveren voor bussen in beide richtingen. Ook als er toevallig geen auto mee rijdt op de busbaan hebben bussen in twee richtingen dan niet meer samen wit. We kunnen niet betrouwbaar meten of er wel of geen auto's aanwezig zijn. Ook omdat er geen ruimte voor een aparte voorsorteerstrook voor linksaf op de busbaan kan worden gemaakt. Uiteraard is het mogelijk dit linksaf slaan te verbieden, maar het is niet te voorkomen dat autoverkeer dit toch doet (bewust of onbewust) in een situatie waarbij hier in de verkeerregeling geen rekening wordt gehouden en dus kans op aanrijdingen. Fysiek is dit niet te voorkomen, door de andere legale verkeersbewegingen op deze kruising.
8. Het aantal bussen is relatief groot, tijdens de spits is sprake van 14 ritten per uur per richtingen, dus totaal 28 in de spits. Dit heeft invloed op het toekennen van absolute prioriteit aan lijnbussen via KAR. Met deze aantallen zal met KAR zo vaak moeten worden ingegrepen dat andere verkeersrichting niet aan de beurt komen, waaronder fietsers en voetgangers. Deze moeten dan relatief lang wachten en ontstaat de kans op roodlichtnegatie.
9. De route wordt voor autoverkeer mogelijk zeer aantrekkelijk en hierdoor kan meer dan de geprognotiseerde 1.400 per etmaal gebruik gaan maken van deze route, met gevolgen voor het optreden van de hiervoor beschreven risico's.
10. Autoverkeer dat vanaf de Regenboogbrug komt kan ook in de veronderstelling zijn dan de terugweg vanaf de Regenboogbrug naar de Meerndijk ook via de busbaan te gaan rijden i.p.v. de parallelweg, zoals in de huidige situatie de bedoeling is. Ook autoverkeer vanaf de Meerndijk kan bij de kruising Regenboogbrug rechtdoor achter de bus doorrijden, bewust of onbewust.

11. Regenboogbrug is een boogbrug, voertuigen kunnen ‘terugzakken’ naar de busbaan en daarmee de busbaan weer blokkeren.

Regenboogbrug

3. Berekening effect

Er is bekeken of er mede op basis van bovenstaande analyse een methode beschikbaar is om te berekenen wat het effect is van het eventueel meerijden van autoverkeer op de busbaan.

De doorstroming op met VRI geregelde kruispunten kan worden berekend met het programma COCON[1]. Voor de kruising Meerndijk – busbaan Rijksstraatweg – Meernbrug en Regenboogbrug – busbaan Rijksstraatweg is een dergelijke berekening in theorie mogelijk, omdat hier verkeerslichten staan.

Het grote nadeel van de verkeerssituatie is dat direct in het invloedsgebied van deze twee kruisingen de kruisingen met de Zandweg liggen, zonder verkeerslichten. In de huidige situatie heeft de wachtrij voor de Zandweg op de Meernbrug invloed op de doorstroming op de kruising met de busbaan Rijksstraatweg. Ondanks dat er meer opstelruimte is op de Regenboogbrug kan deze situatie, met wachtrijen zich ook voordoen op de Regenboogbrug. Op basis van de huidige inzichten is geen beeld van de frequentie dan wel zwaarte van dit effect te bepalen.
Met COCON zijn dergelijke situatie niet te berekenen/te simuleren, omdat er geen rekening gehouden kan worden met wachtrijen vanaf andere kruispunten zonder VRI, die terugslaan naar de met VRI geregelde kruising. Zoals hierboven beschreven kan dit effect, te weten een wachtrij voor de oversteek van de Zandweg, zich ook voordoen bij de Regenboogbrug. Dus hiervoor geldt dat de COCON hier niet werkt door de invloed van de nabijgelegen ongeregelde kruising.

Een andere mogelijkheid is een simulatie, zoals VISSIM. Het opbouwen van een dergelijk model kost geld en tijd.

Conclusies:

- De OV-alliantie kan vanuit OV-doorstroming en mogelijke conflictpunten met de bus geen positief advies geven op het toelaten van autoverkeer op de busbaan. De belangrijkste argumenten zijn het belemmeren van de doorstroming van buslijnen 28 en 29, het onmogelijk maken om deze lijnen in de toekomst beter te laten doorstromen en het risico van precedentwerking elders binnen de gemeente. Wanneer vanuit verkeersveiligheid en de fiets (doorfietsroute) wordt gekeken, heeft deze aanpassing een positief effect. De provincie vraagt de gemeente echter andere varianten voor te stellen die enerzijds het autoverkeer rondom dit punt reduceert en geen verslechtering betekent voor de fiets, het ov en de verkeersveiligheid.
- Met COCON zijn de effecten van het meerijden op de busbaan niet te berekenen, doordat er vlak na de met VRI geregelde kruisingen, kruisingen zonder VRI liggen met in de huidige

[1] Een COCON-berekening is een verkeerskundige analyse uitgevoerd met software om de afwikkeling, capaciteit, cyclustijden en wachtrijlengtes van geregelde kruispunten (verkeerslichten) te bepalen. Het wordt gebruikt om de optimale inrichting van rijstroken en signaalgroepen te ontwerpen en te evalueren, vaak als back-up voor verkeerslichtenregelingen.

situatie een wachtrij tot op de kruising met de VRI en die dus van invloed zijn op de verkeersafwikkeling.

- Kan wel met VISSIM, maar kost geld en tijd om model te bouwen (moet extern)
- Op basis van expert opinion verwachten we vertraging voor het openbaar vervoer, met name omdat op de kruising bij de Regenboogbrug door linksafslaand autoverkeer naar de Boekbinderslaan de bussen stad in en stad uit niet meer gelijk groen kunnen krijgen, zonder deze te kunnen kwantificeren.

Goudappel
MOBILITEIT BEWEEGT ONS

DTV

Memo OFOS + busbaan

Verkeerskundig advies op variant ‘De Pagter’: een opgeblazen fietsopstelstrook op de Meernbrug en Meernbrug, in combinatie met het openstellen van de busbaan in westelijke richting

---

Opdrachtgever:
Gemeente Utrecht: Sebastiaan van der Hijden

Opdrachtnemers:
DTV: Carmen Linssen (kenmerk 260063/CLi)
Goudappel: Bas Alferink (022918.20260209.N1.03)

Datum: 8 april 2026

Toelichting
Tijdens de Raadscommissie Milieu, Openbare Ruimte en Groen van 22 januari 2026 is de toezegging gedaan om de variant van De Pagter te analyseren. Deze variant bevat het toepassen van twee opgeblazen fietsopstelstroken en het openstellen van de busbaan in westelijke richting.

Deze twee maatregelen worden in voorliggende memo eerst ‘los’ van elkaar beschouwd. Vervolgens wordt de samenhang tussen de maatregelen beschreven en volgt een conclusie op de analyse van deze variant.

Memo OFOS

Alternatieve variant – OFOS

DTV adviseerde eerder in het rapport “Verkeersveiligheidsonderzoek Meernbrug” (8-7-2025) om de haalbaarheid voor een opgeblazen fiets opstelstrook (OFOS, ook wel groot fietsopstelvak) op de Meernbrug te onderzoeken. Voorliggende memo beschrijft beknopt de achtergrond van dit advies. Vervolgens geeft DTV een advies over de uitwerking van een OFOS dat door raadslid De Pagter is gedaan.

Eerdere aanbeveling

Uit de bevindingen van de schouw en het cameraonderzoek kwam de volgende aanbeveling voort: “Zorg voor een geloofwaardigere VRI voor rechtdoorgaande fietsers komende vanaf de Meernbrug, door (bijvoorbeeld) te onderzoeken of een OFOS (opgeblazen fietsopstelstrook) mogelijk is, waarmee fietsers gelijktijdig met gemotoriseerd verkeer groen kunnen krijgen en meer opstelruimte hebben”.

Knelpunt

Uit de locatieschouw en conflictobservatie blijkt dat, met name in de ochtendspits, er voor fietsers onvoldoende opstelruimte is op de brug. Dit komt door een combinatie van factoren;

- Drie basisscholen aan de zuidzijde van de brug, welke rond dezelfde tijd (8.25 of 8.30 uur) beginnen en waarvoor kinderen dus rond hetzelfde moment onderweg zijn;
- Voor de hoeveelheid fietsers, met name tussen 8.10 en 8.25, te korte groentijd[1] bij het verkeerslicht om de Rijksstraatweg te kruisen. Fietsers fietsen daarom door het verlengde van het gele licht en/of rechtdoorgaande fietsers fietsen door rood, met het groene licht van gemotoriseerd verkeer mee;
- In de ochtendspits zijn er meer fietsers dan opstelruimte op de Meernbrug. Daardoor komen fietsers op de Zandweg stil te staan. Dit levert risico’s op ten aanzien van achteropkomend fietsverkeer en versmalt de doorgang voor fiets- en gemotoriseerd verkeer richting Zandweg west.

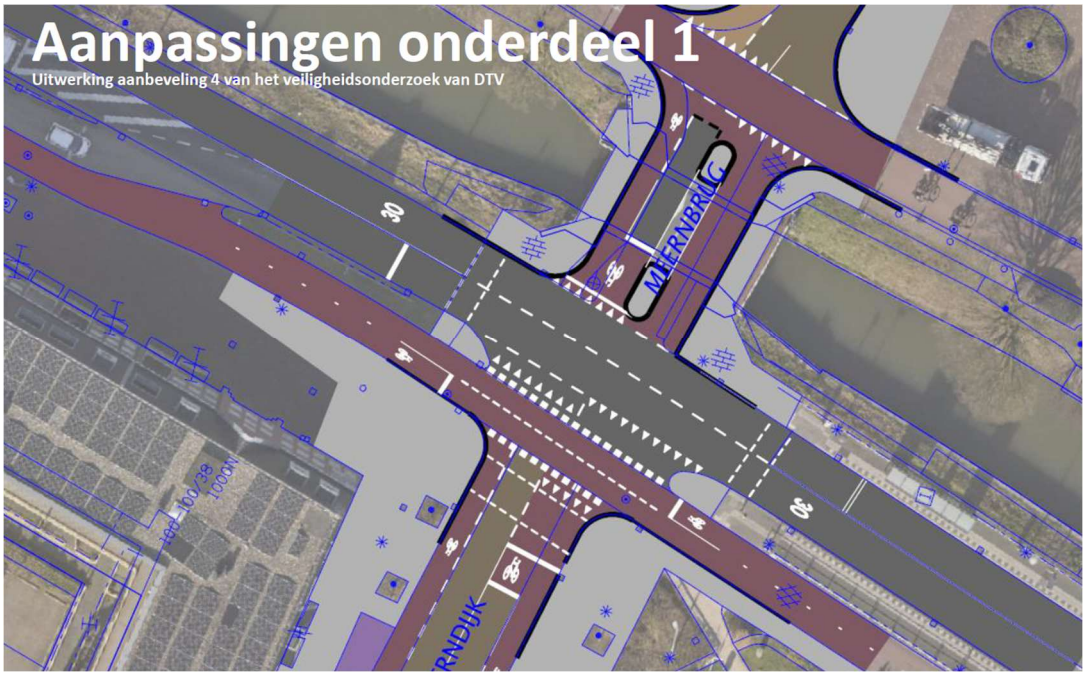
Overvol brugdek in de ochtendspits, met op de voorgrond de fietsstraat Zandweg (schouw)

Overvol brugdek in de ochtendspits (camera), filmbeeld vanaf hoek Castellumlaan - Zandweg

[1] Sinds het advies uit de rapportage van DTV, is de groentijd verhoogd. Deze is nu soms 17 seconden langer dan voorheen.

Verwacht effect OFOS voorstel De Pagter

Raadslid De Pagter heeft een schetsvoorstel opgesteld, met daarin een OFOS en diverse flankerende aanpassingen op de Meernbrug. DTV ziet diverse verkeersveiligheidsrisico's bij uitwerking van een OFOS conform dit voorstel dat is bijgevoegd in figuur 1.



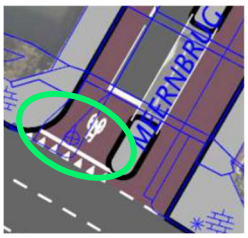
Figuur 1 Voorstel OFOS De Pagter

Voor fietsverkeer vanuit het noorden:

- De OFOS biedt, mits deze goed gebruikt kan worden, meer opstelruimte voor fietsers en kan helpen bij het gunstiger opstellen van (linksafslaande) fietsers. Echter is de kans groot, gezien de grote hoeveelheid fietsers in de ochtend, dat de OFOS niet optimaal gebruikt kan worden;
    - Door de grote hoeveelheid fietsers, die zowel rechtdoor, linksaf als rechtsaf willen, is de kans reëel dat naar links afslaande fietsers niet op het opstelvak terechtkomen. In hoeverre dat dit het geval is, hangt samen met de verhouding fietsers per richting en de volgorde waarin zij komen aanfietsen;
    - Het opstelvak biedt iets meer ruimte voor het opstellen van fietsers, maar niet voor alle fietsers. Er fietsen dus ook (alsnog) fietsers gelijktijdig naast het dan opstartende autoverkeer mee, die naar links willen. Zij moeten zich tussen het gemotoriseerde verkeer mengen. Dit is een lastige en risicovolle manoeuvre, en voor onervaren, jonge kinderen eigenlijk onmogelijk;
    - Door de OFOS hebben fietsers geen exclusief groen meer, zij moeten dus altijd mengen met gemotoriseerd verkeer, waar zijn nu nog hun eigen licht hebben. Dit zorgt voor menging van verkeersstromen, waarbij weggebruikers met verschillende massa, snelheid en richting vermengen. Vanuit verkeersveiligheidsoogpunt is dit ongewenst.

- Door het opstelvak is er op de brug nog minder ruimte beschikbaar voor wachtend gemotoriseerd verkeer. Dit heeft twee mogelijke gevolgen:
  - Op de tekening is het reeds aangebrachte “witte kruis”, bedoeld om ruimte op de Meernbrug aan de noordzijde vrij te houden, nog niet ingetekend. Deze ruimte kan bij een groot voertuig (bijvoorbeeld vuilniswagen, bestelbus en/of voertuig met aanhanger) niet worden vrijgehouden. Ook in variant De Pagter blijft – zij het in veel kleinere aantallen – verkeer vanuit de Meernbrug linksaf de Zandweg opdraaien. De zichtbaarheid voor vanuit de brug linksafslaand verkeer verslechtert, door de grotere OFOS en gebrek aan opstelruimte voor (groter) gemotoriseerd verkeer buiten het witte kruis, verder;
  - Omdat er minder opstelruimte is voor gemotoriseerd verkeer, moeten zij een langere afstand overbruggen om het kruispunt met de Rijksstraatweg te bereiken. De ‘druk’ op gemotoriseerd verkeer vanuit het noorden om het groen licht te halen neemt daarmee toe. (Hard) optrekkend gemotoriseerd verkeer komt daarbij mogelijk vaker in conflict met kruisend fietsverkeer op de Zandweg en met linksafslaand fietsverkeer bij de Meernbrug / Rijksstraatweg.

- De OFOS staat ín de huidige verkeersregelinstallatie ingetekend. Het verkeerslicht moet verplaatst worden, maar is dan alsnog niet zichtbaar voor fietsers die vooraan de OFOS staan opgesteld (het verkeerslicht hangt vrijwel recht boven hen en/of staat vrijwel recht naast hen). Mogelijk kan een onderlicht de zichtbaarheid verbeteren.



- Met de voorgestelde voorstart kunnen fietsers eerder groen licht krijgen dan gemotoriseerd verkeer, waardoor ook fietsers die niet op de OFOS staan opgesteld, al (deels) voor het gemotoriseerde verkeer uit kunnen fietsen. Hierbij zijn echter diverse kanttekeningen:
  - Fietsers hebben bij een voorstart een eigen verkeerslicht nodig. Dan krijgt de fietser een x-aantal seconden groen, waarna het verkeerslicht voor gemotoriseerd verkeer eveneens voor dezelfde richtingen op groen gaat. Het is de vraag of fietsers deze situatie door hun ‘eigen’ verkeerslicht verwachten. Dit levert dus een risicovolle situatie op, wanneer gemotoriseerd verkeer gaat rijden als ook het fietslicht groen is;
  - Bij een voorstart voor fietsers, of linksafslaande fietsers is eigenlijk een fietshaak (opstelruimte voor afslaande fietsers, zie witte pijl) nodig. Zo kunnen linksafslaande fietsers aan de overzijde van het kruispunt opstellen en rechtdoorgaand autoverkeer voor laten gaan. Echter is de hoeveelheid fietsers in de ochtendspits dusdanig groot, dat hier onvoldoende ruimte voor is (en dit is ook niet ingetekend in variant De Pagter). Zo kunnen linksafslaande fietsers op de Rijksstraatweg stil komen te staan.

  - Gemotoriseerd verkeer en fietsverkeer kunnen geen eigen licht hebben in combinatie met de OFOS. Immers; als fietsers rood krijgen, maar wel vóór het gemotoriseerde verkeer staan opgesteld, kan het gemotoriseerde verkeer bij groen licht niet oprijden.

Fietsverkeer komende vanuit het zuiden:

- Voor fietsverkeer vanuit de Meerndijk richting De Meernbrug ontstaan verschilende scenario's;
  - Er ontstaat een soort 'fuik' / trechter; rechtdoorgaand fietsverkeer dat op de OFOS staat opgesteld, fietst voor het gemotoriseerde verkeer uit, waarbij een opgejaagd gevoel kan ontstaan. Daarbij fietsen zij bovendien niet naar hun 'eigen' ruimte (de huidige fietsstrook wordt opgeheven), maar blijven zij gemengd op een – ogenschijnlijk smalle – rijbaan.
  - Fietsverkeer dat naast het gemotoriseerde verkeer staat, komt 'in concurrentie' met eveneens rechtdoorgaand gemotoriseerde verkeer; omdat de ruimte op De Meernbrug in variant De Pagter beperkt is, kunnen fietsers en andere voertuigen niet langer naast elkaar over de brug rijden.
  - Doordat fietsers 'getrechterd' worden, moeten zij inhouden en/of het gemotoriseerde verkeer voor moeten laten gaan. Bovendien kunnen zij, bij wachtend gemotoriseerd verkeer op de brug, niet rechtsaf vanuit de Meernbrug richting Zandweg door het gebrek aan ruimte.
  - In dit scenario, waarbij gemotoriseerd verkeer op de Meernbrug moet wachten voor kruisend fietsverkeer op de Zandweg, kan een situatie ontstaan waarbij fietsers op de Rijksstraatweg / busbaan tot stilstand komen. Dit is een zeer onwenselijke situatie.

Fietsverkeer op de brug:

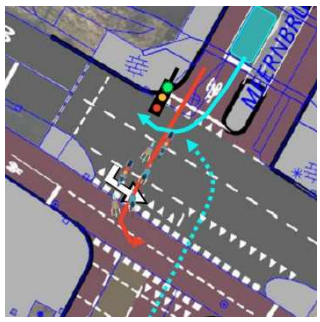
- Door aanleg van de middengeleider komt de fietsstrook in de richting zuid naar noord te vervallen. Er is in de situatie zoals weergegeven op de schets minder ruimte voor fietsers en gemotoriseerd verkeer, waarbij de ruimte te smal lijkt om een fietser en personenauto naast elkaar te kunnen laten rijden/wachten. Fietsers kunnen zo niet voorbij een wachtende personenauto fietsen (bijvoorbeeld als zij naar rechts willen afslaan, en de personenauto wacht om rechtdoor of naar links te kunnen oprijden). Dit kan risico's opleveren, indien fietsers andere routes gaan zoeken om voorbij de wachtende auto te kunnen rijden (zie ook volgend punt);

- De tegenrichtingen op de brug worden gescheiden door een 'open' middengeleider, waarvan uitsluitend de kopstukken verhoogd aangelegd kunnen worden. In geval van wachtende auto's of fietsers, wordt dit middenstuk mogelijk gebruikt om op een van de twee rijbanen stilstaande voertuigen te passeren, met name door fietsers.

Raakvlak OFOS en openstellen busbaan
De OFOS en openstelling van de busbaan zijn twee separate maatregelen met beperkte impact op elkaar. Verschillende aspecten hebben wel raakvlakken:

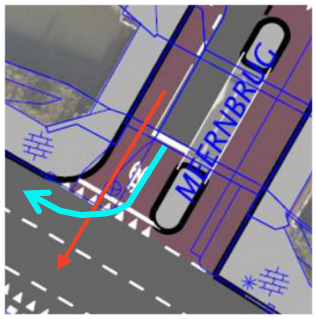
- Fietsers vanaf de Meernbrug hebben momenteel exclusief groen (auto is dan rood). Met een OFOS hebben auto en fiets wél samen groen en moeten jonge kinderen, die niet vooraan staan, altijd mengen met auto's en/of voorrang verlenen aan rechtdoorgaand autoverkeer. Het wordt daarmee onveilig(er). Bovendien kan het voorgestelde extra verkeerslicht voor rechtsafslaande fietsers vanaf de Rijksstraatweg niet samen met een OFOS op de Meernbrug. Dit nuttige licht waar fietsers in de middag van kunnen profiteren vervalt hiermee.

- De hoeveelheid fietsers in de ochtendspits is dusdanig groot, dat er zoals reeds aangegeven onvoldoende ruimte is voor een fietshaak (opstelruimte voor afslaande fietsers aan de overzijde van het kruispunt). Bij op de Rijksstraatweg stilstaande linksafslaande fietsers, ontstaat een ernstig knelpunt met rechtsafslaand (naar de opengestelde busbaan) gemotoriseerd verkeer of – indien de fietsers nog niet zijn afgewikkeld – een conflict met vanuit het zuiden linksafslaand verkeer.



- Wanneer er weinig of geen fietsers zijn (bijvoorbeeld overdag en in het weekend) en een voorstart wordt toegepast, ontstaat een ongeloofwaardige situatie voor gemotoriseerd verkeer; dit staat dan 'voor niets' te wachten.

- Bij de combinatie van een OFOS en het openstellen van de busbaan in westelijke richting, lijkt een situatie te ontstaan waarbij gemotoriseerd verkeer vanuit De Meernbrug naar rechts kan afslaan (blauwe pijl). Daarbij ontstaat een dodehoek-situatie (met rechtdoorgaande, rode pijl aangegeven, fietser), zoals nu reeds aanwezig is aan de noordzijde van De Meernbrug en komende vanuit de Rijksstraatweg. Hoewel deze beweging in de praktijk weinig 'winst' oplevert voor gemotoriseerd verkeer, is het ongewenst om deze te faciliteren (met ingetekende boogstraal);



- Door de busbaan open te stellen, neemt de hoeveelheid rechtdoorgaand verkeer op De Meernbrug (-25%) én Zandweg west (-87%) naar verwachting (volgend uit de modelstudie) af. Door de afgenomen drukte ontstaan tevens iets minder conflicten. Desondanks blijven alle rijrichtingen voor gemotoriseerd verkeer wel mogelijk, dus de risicovolle bewegingen – gemotoriseerd verkeer dat alle kanten de Zandweg op kan draaien – blijven mogelijk.

Goudappel

MOBILITEIT BEWEEGT ONS

Memo Meernbrug

In de huidige situatie is de Rijksstraatweg tussen de Regenboogbrug en de Meernbrug enkel in oostelijke richting toegankelijk voor autoverkeer (via de parallelbaan). De Rijksstraatweg zelf betreft een busbaan. Verkeer richting het westen rijdt over de Meernbrug en heeft dan de mogelijkheid linksaf de Zandweg in te rijden. In de variant van De Pagter wordt de busbaan in westelijke richting opengesteld voor autoverkeer, zodat dit verkeer niet meer over de Meernbrug en de Zandweg hoeft te rijden.

Afname van gemotoriseerd verkeer op de Meernbrug en Zandweg

Dit specifieke onderdeel van variant van De Pagter – openstellen busbaan in westelijke richting – is één van de varianten die in de netwerkstudie is onderzocht. Uit de doorrekening met het lokale verkeersmodel blijkt dat deze variant voor een afname van het verkeer op de Meernbrug en de Zandweg zorgt (zie ook de figuur 1). Op de Meernbrug neemt het aantal voertuigbewegingen naar verwachting met circa 25% af. Op de Zandweg is dit naar verwachting ruim 80%. Deze voertuigen hebben een bestemming in de wijk Het Weer of noordelijker, en kiezen bij openstelling van de busbaan in westelijke richting overwegend voor de route via de Rijksstraatweg en Regenboogbrug i.p.v. de Meernbrug en Zandweg.

Figuur 1: Met het verkeersmodel berekende verwachte verschuiving van verkeersstromen bij openstellen van de busbaan in westelijke richting. Bron: Voorstel voor veiliger verkeer Meernbrug, De Pagter.

Goudappel BV werkt vanuit Amsterdam, Den Haag, Deventer, Eindhoven en Leeuwarden en via onze partners in het buitenland

Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
Nederland

Postbus 161
7400 AD Deventer
Nederland

+31 (0)88 254 2000
info@goudappel.nl
www.goudappel.nl

BTW NL 0072 11 879 B01
KVK 3801 7479
IBAN NL09 INGB 0001 2746 32

Beoordeling variant

De variant van De Pagter is op dezelfde manier beoordeeld als de andere varianten van de netwerkstudie. Voor het gedeelte over het openstellen van de busbaan geldt dat deze variant al is meegenomen in de het rapport. Hieronder wordt aan de hand van het beoordelingskader wat ook voor de netwerkstudie is toegepast per beoordelingsaspect (zie hiernaast en pagina 19 van de netwerkstudie voor meer info) toegelicht wat het effect van het openstellen van de busbaan in westelijke richting is.

Thema
Veiligheid
Verkeersafwikkeling
Kwaliteit bus
Leefbaarheid
Beleid
Kosten

Veiligheid

Het openstellen van de busbaan in westelijke richting zorgt naar verwachting voor circa 25% minder autoverkeer op de Meernbrug. Ook zullen een stuk minder automobilisten linksafslaan naar de Zandweg, aangezien er met de busbaan een alternatief is. Dit is positief voor de verkeersveiligheid op en rond de brug. Echter, alle bewegingen, inclusief de risicovolle linksafslaande beweging Meernbrug – Zandweg blijven mogelijk. Uit het cameraonderzoek van DTV blijkt dat dit één van de bewegingen is die sterk bijdraagt aan de huidige verkeersonveilige situatie. Hierdoor blijft de Meernbrug een complexe situatie met verkeersbewegingen in veel richtingen.

Daarnaast wordt de problematische situatie waarschijnlijk verplaatst naar de Regenboogbrug, aangezien de kans groot is dat (doorgaand) verkeer de Rijksstraatweg kiest boven de Zandweg. Verkeer wat de nieuwe route via de Rijksstraatweg neemt moet dan op de Regenboogbrug alsnog linksaf de Zandweg op of de Zandweg kruisen richting Het Weer. Hier zijn mogelijk extra maatregelen nodig t.b.v. de verkeersveiligheid.

Verkeersafwikkeling

Op het eerste oog heeft het openstellen van de busbaan beperkt impact op de verkeersafwikkeling bij de kruispunten. In de doorrekening is echter niet meegenomen dat de route via de Rijksstraatweg voor doorgaand verkeer wellicht nog interessanter is dan de Zandweg. Op beide wegen is de maximum snelheid 30 km/u, maar op de Rijkstraatweg is door de afwezigheid van fietsers en de lange rechtstand het aannemelijk dat deze route sneller is dan via de Zandweg. De variant trekt hierdoor mogelijk extra doorgaand verkeer aan door het centrum van de Meern. Hierbij weegt ook mee dat uit TOMTOM-analyses blijkt dat in de huidige situatie al circa 35% van het verkeer op de Meernbrug geen

bestemmingsverkeer betreft. Deze sluiproute is interessant aangezien de kruispunten op de stedelijke ontsluitingswegen die bedoeld zijn voor het doorgaand verkeer (Oudenrijnseweg, Veldhuizerweg) tegen hun capaciteit aan zitten. Met de variant van De Pagter wordt mogelijk een nieuwe stedelijke ontsluitingsroute richting Het Weer en noordelijker gecreëerd, wat vanuit de aspecten beleid en leefbaarheid onwenselijk is. Dit kan er ook toe leiden dat er extra drukte (en wachttijd) bij het verkeerslicht bij de Regenboogbrug ontstaat, waardoor automobilisten toch weer de Zandweg overwegen.

Indien toch voor de variant van De Pagter wordt gekozen kunnen de neveneffecten deels worden voorkomen door de VRI bij het kruispunt Meerndijk – Rijksstraatweg zo af te stellen dat de doorstroming voor de auto wordt beperkt. Ook zal de VRI aangepast moeten worden om de linksafslaande beweging vanaf de Meerndijk naar de Rijkstraatweg ruimte te geven. Hierdoor neemt de cyclustijd naar verwachting toe.

Kwaliteit bus

Op het eerste oog heeft de variant geen invloed op de doorstroming op de wegvakken waar de bus rijdt (zie ook pagina 48/49 van de netwerkstudie). Echter, hierin is niet meegenomen dat er mogelijk terugslag ontstaat op de busbaan van wachtende auto's op de Regenboogbrug die voorrang moeten verlenen op het verkeer op de Zandweg. Dit kan mogelijk voorkomen worden door een uitvoegstrook op de busbaan voor rechtsafslaand verkeer aan te leggen. Dit is in de huidige situatie moeilijk in te passen, waardoor het hele kruispunt moet worden aangepast. Meerijdend verkeer op de busbaan van de Rijksstraatweg kan bij de Regenboogbrug ook linksaf richting Ventweg en Boekbinderslaan. Onderzocht moet worden of deze route inpasbaar is in de VRI en wat dit voor de doorstroming van de bussen betekent. Tevens is er een akkoord nodig vanuit de concessieverlener (provincie Utrecht) om regulier verkeer toe te laten op de busbaan[1].

Leefbaarheid

De leefbaarheid wordt kwalitatief beoordeeld op basis van geluidsoverlast. Geluid is afhankelijk van intensiteiten en snelheid. In de alternatieve variant van De Pagter wordt noch een verbetering, noch een verslechtering verwacht. De intensiteiten van het gemotoriseerd verkeer verplaatsen zich namelijk van de Zandweg naar de Rijkstraatweg (busbaan). Op beide wegen is de maximum snelheid 30 km/u. Wel is er een risico dat verkeer op de busbaan harder rijdt dan toegestaan, gezien het lange rechte ontwerp van de weg. Ook zou de score van de leefbaarheid slechter kunnen uitpakken indien de route via de busbaan

[1] Tijdens de Raadscommissie Milieu, Openbare Ruimte en Groen van 22 januari 2026 is de toezegging gedaan dat de provincie wordt gevraagd om de gevolgen van opstellen van de busbaan voor evt. vertraging van bussen in kaart te brengen.

aantrekkelijker wordt voor meer automobilisten als gevolg van de drukte op de kruispunten op de ringwegen.

Beleid

Om te beoordelen of de alternatieve variant aansluit bij het beleid van de gemeente is het Mobiliteitsplan 2040 als belangrijkste referentiekader gehanteerd. Daarin staan diverse doelen geformuleerd zoals '*goede autobereikbaarheid voor noodzakelijk bestemmingsverkeer via snelwegen en stedelijke verbindingswegen', systeemsprong voor het openbaar vervoer' en 'meer ruimte voor voetgangers en fietsers*'.

Het openstellen van een busbaan is niet in lijn met beleid om '*voorrang te geven aan schone manieren van vervoer die zo min mogelijk ruimte innemen*', zoals openbaar vervoer. Ook is voor het invoeren van deze maatregel akkoord nodig van de concessiehouder. Verder kan deze maatregel ervoor zorgen dat de bus wordt vertraagd. Dit wordt momenteel door de provincie onderzocht. Ook is een extra ontsluitingsroute creëren voor de auto door een woongebied niet in lijn met het beleid.

Kosten

Het kruispunt bij de Regenboogbrug krijgt meer verkeer te verwerken. Hierdoor moet mogelijk een vrije uitvoegstrook voor de bus gemaakt worden. Ook de bocht van de Rijksstraatweg naar de Regenboogbrug toe moet worden herzien. Dit leidt tot een aanpassing van het kruispunt. Deze kosten bedragen (incl. afronding, excl. BTW) ca. €500.000.

Raakvlak met opgeblazen fietsopstelstrook

De variant van De Pagter kenmerkt zicht door de combinatie van het openstellen van de busbaan met het creëren van een groot fietsopstelvak (OFOS) op de brug en op de Meerndijk. Kijkend naar de aspecten die in deze memo zijn behandeld omtrent het openstellen van de busbaan is er vooral een raakvlak met de hoeveelheid gemotoriseerd verkeer. Het openstellen van de busbaan zorgt voor circa 25% minder verkeer op de Meernbrug, waardoor fietsers minder snel in aanraking komen met autoverkeer. Echter, alle richtingen blijven mogelijk op de Meernbrug en de rijbaan op de brug richting het noorden wordt smaller door het realiseren van een middenberm. Hierdoor is de kans groter dat een fietser moet wachten achter een automobilist die wacht om de Zandweg op te rijden of over te steken.

Gecombineerde effecten OFOS en openstellen busbaan

Meernbrug

- Er ontstaat een nieuwe dodehoek-situatie voor fietsers vanaf de brug in zuidelijke richting, indien gemotoriseerd verkeer gelijktijdig groen krijgt en rechtsaf kan slaan vanaf de brug;
- Door de busbaan open te stellen, neemt de hoeveelheid rechtdoorgaand verkeer op De Meernbrug af. Wel blijven alle rijrichtingen voor gemotoriseerd verkeer mogelijk, dus ook de risicovolle bewegingen (bij kruispunt Zandweg). Zonder beperking van de toegestane rijrichtingen voor gemotoriseerd verkeer naar de Zandweg vanuit het zuiden, lost dit knelpunt niet op;
- Indien de hoeveelheid linksafslaande fietsers niet afgewikkeld kan worden, komen zij op de Rijksstraatweg stil te staan, waardoor een mogelijk conflict ontstaat met naar de busbaan afslaand gemotoriseerd verkeer.

Regenboogbrug

- Het openstellen van de busbaan resulteert in extra verkeer bij Regenboogbrug, waardoor hier eenzelfde situatie als bij Meernbrug kan ontstaan. Mogelijk zijn extra maatregelen nodig, zoals een aanpassing aan de kruising Rijksstraatweg – Regenboogbrug;
  Het openstellen van de busbaan leidt mogelijk tot hinder voor doorstroming van busverkeer (door terugslag Regenboogbrug op Rijkstraatweg). Dit wordt momenteel nader onderzocht. Tevens akkoord nodig vanuit concessieverlener (provincie Utrecht).

Netwerkeffecten

- De Rijkstraatweg wordt door het openstellen van de busbaan voor doorgaand verkeer wellicht nog wel interessanter dan de Zandweg. Daardoor trekt deze variant mogelijk extra doorgaand verkeer aan;
- Het effect van het openstellen van de busbaan op de geluidsbelasting van woningen en gebouwen aan de Rijksstraatweg vergt nader onderzoek;
- Het openstellen van de busbaan is niet in lijn met het gemeentelijk Mobiliteitsplan.

Conclusie

Op basis van de analyses scoort de variant van De Pagter minder goed op alle afgewogen criteria dan andere varianten (zie ook pagina 59/60 van de netwerkstudie) en levert mogelijk nieuwe knelpunten op. De meest kansrijke varianten om de situatie rondom de Meernbrug te verbeteren kenmerken zich door het verminderen / weghalen van verkeersstromen op de Meernbrug.

Ook de OFOS draagt niet bij aan het verminderen / weghalen van de verkeersstromen op de Meernbrug. Aanvullend ontstaan nieuwe, complexe weefbewegingen voor fietsers, een verplaatsing van de opstellocatie en neemt de opstelruimte voor fietsers in noordelijke richting op de brug af. Het realiseren van de OFOS, al dan niet in combinatie met een busbaan, wordt omwille van nieuwe verkeersveiligheidsrisico's afgeraden.

Motie: overweeg openstellen busbaan tussen Meernbrug en Regenboogbrug

De gemeenteraad van Utrecht, in vergadering bijeen op 26 februari 2026, ter bespreking van de Verkeersveiligheid op en rond de Meernbrug,

Constaterende dat:

1. Uit het Verkeersveiligheidsonderzoek blijkt dat de meeste (bijna)ongelukken gebeuren op de kruising van de Meernbrug met de Zandweg;
2. Er veel conflicten op die kruising ontstaan door links afslaand verkeer (van Meernbrug naar 't Weer);
3. Dat linksaf slaande verkeer door het openstellen van de busbaan tussen de Meernbrug en Regenboogbrug (Variant A van de Netwerkstudie) niet meer over de kruising van de Meernbrug met de Zandweg hoeft;
4. Uit de Netwerkstudie o.a. blijkt dat er met het openstellen van de busbaan (Netwerkstudie, p. 23):
    a. 25% minder verkeer over de Meernbrug gaat rijden en niet meer linksaf slaat, waardoor de kruising van de Meernbrug met de Zandweg veiliger wordt;
    b. 87,5% minder autoverkeer op de Zandweg gaat rijden, waardoor de Zandweg veel beter gaat functioneren als fietsstraat;
    c. géén toename plaatsvindt van autoverkeer op omliggende wegen in het gebied: alleen het verkeer dat nu over de Zandweg rijdt, verplaatst zich naar de busbaan;
5. De variant voor het openstellen van de busbaan helaas niet verder door het college is onderzocht;
6. De VVD mede daarom op 14 januari het '*Voorstel voor veiliger verkeer Meernbrug*' heeft aangeboden;

Overwegende dat:

1. Er vermoedelijk draagvlak is voor het openstellen van de busbaan, omdat deze variant is ingebracht door bewoners en ondernemers bij de stakeholdersbijeenkomst en omdat er hierover op 24 februari een petitie is aangeboden met bijna 4.000 handtekeningen;
2. Deze variant mede daarom alsnog wordt meegenomen in de peiling via DenkMee;
3. Deze variant goed te combineren is met andere varianten uit de Netwerkstudie die worden onderzocht;
4. Een mogelijk nadeel van het openstellen van de busbaan kan zijn dat bussen worden vertraagd, en de provincie zeker geen toestemming zal geven voor het openstellen van de busbaan als dat gebeurt;
5. De huidige inrichting echter ook zorgt voor vertraging van bussen, omdat bussen regelmatig worden geblokkeerd door de wachtrijen bij de Meernbrug (zie Verkeersveiligheidsonderzoek);
6. Er meer onderzoek nodig is om te bepalen of er een vertraging optreedt door het openstellen van de busbaan, en zo ja, welke maatregelen mogelijk zijn om die vertraging te voorkomen;
7. Het belangrijk is dat de Zandweg na het openstellen van de busbaan alleen nog wordt gebruikt door bestemmingsverkeer, zodat er daadwerkelijk veel minder conflicten ontstaan bij de kruising met de Zandweg;

Draagt het college op:

1. Variant A uit de Netwerkstudie (beperkt openstellen busbaan) alsnog serieus te overwegen, en onder voorbehoud van toestemming van de provincie uit te werken mits:
    a. uit de peiling via DenkMee inderdaad blijkt dat er draagvlak voor deze maatregel is;
    b. er geen verslechtering optreedt in de OV-reistijden, dan wel dat er maatregelen kunnen worden genomen om een eventuele verslechtering teniet te doen;
2. Bij de uitwerking na te gaan welke maatregelen nodig zijn om ervoor te zorgen dat de Zandweg tussen de Meernbrug, Regenboogbrug en Loobrug na het openstellen van de busbaan alleen nog wordt gebruikt door bestemmingsverkeer;

En gaat over tot de orde van de dag.

Ingediend door:

- Marijn de Pagter, VVD
- Joost Vasters, D66
- David Bosch, UtrechtNu!
- Charlotte Passier, Volt

- Hessel Stellinga, CDA